

## ALLEGATO 1

RELAZIONE DI CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI PRESENTATE IN AMBITO DI PROCEDURA DI VERIFICA ASSOGGETTABILITA' A VIA AI SENSI DELL'ART. 10 DELLA L.R. 4/2018 DEL PROGETTO DENOMINATO "INFRASTRUTTURA STRADALE DI SUD-OVEST - REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO TRA LA SP 28 E LA SP 12" LOCALIZZATO NEL COMUNE DI MONTECCHIO EMILIA (RE).

1 °OSSERVAZIONE – PG.2024.852373 in data 06/08/2024

### 1. Assenza di ciclabile / ciclopedonale

Come riportato nella Relazione Illustrativa Generale (R.01\_Relazione illustrativa generale.pdf) al capitolo 3.3 Soluzioni tecnico ingegneristiche per la realizzazione dell'infrastruttura (pag. 13-14), non è prevista la realizzazione di una ciclabile / ciclopedonabile che colleghi in mobilità dolce le due aree coinvolte come sarebbe previsto dal [Decreto Legislativo 30 Aprile 1992 n. 285](#) (come modificato dal [Decreto Legislativo 10 Settembre 1993 n.30 articolo 9](#) e dalla [Legge 19 Ottobre 1998 n.36 articolo 10 comma 1](#)) al Comma 4-bis

*"Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza".*

#### CONTRODEDUZIONE :

La nuova tangenziale in progetto costituisce variante alla SP28 esistente. La realizzazione della nuova infrastruttura comporterà il declassamento a strada comunale della SP28, nel tratto non più percorso dai mezzi in attraversamento: ciò determinerà positive ripercussioni sulle dinamiche di fruizione delle strade esistenti a totale beneficio delle utenze deboli, anche con un eventuale ridisegno della carreggiata a favore di una mobilità sostenibile. La mobilità ciclo-pedonale riuscirà pertanto a beneficiare del nuovo percorso in funzione della delocalizzazione del traffico pesante e della deviazione del traffico leggero di attraversamento che restituirà a ciclisti e pedoni la possibilità di sfruttare al meglio le infrastrutture ciclo-pedonali esistenti meno esposte ad emissioni inquinanti e al rumore, oltre che più sicure.

La nuova infrastruttura permetterà la ricucitura della viabilità locale consentendo, nell'ambito complessivo della mobilità comunale, di individuare nuovi percorsi per la mobilità ciclo-pedonale.

In fase di progettazione esecutiva, qualora l'Amministrazione abbia individuato percorsi ciclopedonali per la fruizione delle aree naturalistiche che necessitino l'attraversamento della rotatoria su via Gondar, potrà essere valutata un'integrazione progettuale con la realizzazione di un attraversamento in sicurezza.

### 2. Assenza di passaggi faunistici

Allo stato attuale del progetto non esecutivo non sembrano essere previsti passaggi faunistici per l'attraversamento della fauna selvatica salvo quanto descritto nella relazione R.08 Studio Preliminare Ambientale del SIA:

*"In linea con quanto prescritto dalla Regione Emilia Romagna, si prevede di analizzare ed individuare mediante apposito studio le direttrici principali dei corridoi ecologici di spostamento della fauna e sulla base di tali analisi saranno previsti sistemi di attraversamento/corridoi faunistici inferiori quali tunnel, sottopassi e canali sotterranei nei punti compatibili con l'altimetria dell'infrastruttura, misure di compensazione paesaggistica destinate alla connessione della rete ecologica locale e sistemi di recinzione/barriere anti - attraversamento finalizzate ad impedire l'attraversamento dell'asse viario negli eventuali punti critici con notevole pregiudizio della sicurezza degli utenti della strada e degli animali coinvolti."*

Quindi sarebbe necessario che vengano rilasciate prescrizioni che prevedano un'appropriata serie di passaggi faunistici per garantire un'adeguata protezione della fauna e degli utenti della strada.

#### CONTRODEDUZIONE :

Il progetto prevede la presenza di passaggi faunistici: si rimanda in proposito alla lettura dell'elaborato A.08bis da cui si evince la sezione longitudinale dell'intero tracciato.

### 3. Interazione con Viabilità storica

Nella relazione R.08 Studio Preliminare Ambientale del SIA, a pagina 39, viene riportato:

*"L'infrastruttura in progetto interseca un sentiero classificato dal PSC come "Viabilità storica (Art.51 PTCP RE) Art.75" che poi confluisce in Via Gondar, nello specifico si desidera specificare che si tratta di un sentiero privo di una valenza paesaggistica, che ricalca il sedime dell'antica centuriazione e che può quindi essere ritenuto compatibile con la realizzazione della nuova infrastruttura stradale."*

In realtà l'area in oggetto ricca di attrattive ambientali, con i suoi sentieri e la possibilità di spaziare con lo sguardo fino alle colline, è molto apprezzata e frequentata dai cittadini per passeggiate e camminate all'aria aperta che quindi non considerano il sentiero "privo di una valenza paesaggistica", ma uno spazio da vivere. Sarebbe importante, vista la prossimità con l'opera, rendere i sentieri intersecati dall'opera ancora praticabili in totale sicurezza prevedendo adeguate protezioni.

#### CONTRODEDUZIONE :

Il progetto in esame intende preservare le aree naturali limitrofe all'opera infrastrutturale in progetto, peraltro inserita nella pianificazione urbanistica da diversi anni. Ad esse si riconosce indubbiamente un pregio dal punto di vista ambientale e sono e debbono rimanere risorse per la cittadinanza del comune di Montecchio, fruibili attraverso il potenziamento di una mobilità sostenibile a cui l'Amministrazione comunale deve essere particolarmente attenta. A riprova di questo, pur nella necessità di sottrarre territorio a questo ambito naturalistico per la realizzazione di un'opera infrastrutturale tanto attesa dalla cittadinanza che avrà sicuramente un impatto sulla qualità della vita nel centro del paese, si evidenzia come il progetto prevede comunque un potenziamento delle fasce arboreo arbustive lungo tutto il tracciato a ricucitura del tessuto interferito. Pur non potendo garantire la continuità della viabilità storica, nel suo tracciato attuale, peraltro fruita dai cittadini ma ricompresa entro aree private, l'acquisizione di una fascia a lato dell'infrastruttura per la messa a dimora delle essenze arboreo arbustive funzionali alla mitigazione ambientale, potrà in futuro essere adibita alla ricucitura dei percorsi attualmente fruiti. Allo stesso tempo occorre considerare come la sottrazione di parte della viabilità provinciale storica al passaggio dei mezzi pesanti e di quota dei mezzi leggeri in attraversamento, costituisca un incentivo a promuovere una mobilità sostenibile di qualità anche e soprattutto nel centro urbano.

### 4. Assenza di Barriere Antirumore

Nella Relazione Illustrativa Generale (R.01\_Relazione illustrativa generale.pdf) al capitolo 3.4 Opere Complementari – Barriere Antirumore (pagina 17) si legge:

*"La nuova strada in progetto, ai sensi del DPR 142/04 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare" che fissa i limiti per le infrastrutture stradali, è da considerarsi come strada extraurbana secondaria di nuova realizzazione (tipo "C1"). Pertanto, il decreto prevede una fascia acustica di larghezza 250,0 m per parte in cui devono essere rispettati i limiti di 65,0 dB(A) diurni e 55,0 dB(A) notturni.*

*I risultati dello Studio Acustico hanno escluso la presenza di criticità relativamente alla nuova strada; i livelli acustici sono risultati infatti compatibili con i limiti di pertinenza, escludendo pertanto la necessità di installare barriere anti rumore (si veda a tal proposito la relazione specialistica di impatto acustico R.08 redatta dall'ing. Morlini)."*

Va considerato che l'opera passerà a meno di 150 metri da zone residenziali che oggi si trovano in un'area di particolare pregio e tranquillità, a sentieri storici utilizzati dai cittadini di Montecchio per passeggiate e relax.

La scelta di non adottare barriere anti rumore, nemmeno nelle aree di affaccio con le zone residenziali e la viabilità storica, comporterà un sensibile peggioramento della qualità di vita dei cittadini e un deprezzamento consistente delle proprietà residenziali.

#### CONTRODEDUZIONE :

I livelli di rumorosità calcolati presso i recettori sensibili maggiormente esposti alla nuova infrastruttura stradale in esame, risultano, in previsione, inferiori ai limiti indicati all'interno del D.P.R. 142/2004 all'allegato 1 per le strade di nuova realizzazione, in relazione alla tipologia di infrastruttura (C1

extraurbana secondaria) e alla posizione di tutti i recettori ricadenti all'interno della fascia di pertinenza associata.

Ciò premesso l'intervento oggetto di studio (nuova Variante Sud-Ovest) ubicato a Montecchio Emilia (RE), è conforme, in previsione, alle prescrizioni di cui all'attuale legislazione vigente in materia: D.P.C.M. 01/03/1991, Legge Quadro n. 447/1995, Legge Regionale dell'Emilia Romagna n. 15/2001 e D.P.R. n. 142/2004 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447".



- 1) La relazione paesaggistica definisce la viabilità storica nel seguente modo: “L’infrastruttura in progetto interseca un sentiero classificato dal PSC come “Viabilità storica (Art.51 PTCP RE) Art.75” che poi confluisce in Via Gondar, nello specifico si desidera specificare che si tratta di un sentiero che ricalca il sedime dell’antica centuriazione, senza un particolare valore paesaggistico e che può quindi essere ritenuto compatibile con la realizzazione della nuova infrastruttura stradale.” Si fa presente che il percorso di cui si parla è molto frequentato dagli abitanti di Montecchio Emilia per passeggiare, percorrerlo in bicicletta, con il proprio cane, da soli o in compagnia. In ogni stagione. E forse è la passeggiata più frequentata, in particolare da un’utenza “debole”, quindi persone anziane, a motivo della facilità del percorso e per l’assenza di “perturbazioni esterne” legate quindi al traffico di veicoli. Questo non attribuisce un particolare valore paesaggistico ma conferma l’importanza del percorso e dello status quo che verrà inevitabilmente stravolto una volta portato a termine il progetto. Le misure di mitigazione proposte (fascia alberata) più che inefficaci, sembrano inutili. Forse si potrebbe mitigare l’impatto dell’opera non tanto a favore della frequentazione umana quanto di quella della fauna. Si sottolinea come l’area cd. di “Parco Pozzi”, sia frequentata da una fauna variegata che comprende anche ungulati come caprioli, oltre a lepri e fagiani. Documentata la frequentazione di istrici e la presenza sporadica del lupo in funzione predatoria. Tali animali hanno il comportamento di trovare rifugio tra l’area di Parco Pozzi e il boschetto che insiste nell’area ex cava passando quindi dall’una all’altra in caso di minaccia. Stante che l’arteria taglierà tale via di fuga, penso che potrebbe essere oggetto di valutazione la possibilità di creare in sede di realizzazione dei sottopassi per animali che mantengano lo status quo: almeno per quanto riguarda la vita animale.

## CONTRODEDUZIONE

Per quanto attiene alle osservazioni sulla viabilità storica e la necessità di predisporre passaggi faunistici si rimanda a quanto riscontrato nelle precedenti osservazioni ai punti 2- 3.

- 2) Per quanto riguarda lo studio trasportistico riprendo questo punto: “Per quanto riguarda gli inquinanti prodotti ed i consumi, ancorché non calcolati, si possono prevedere bilanci positivi con decrementi percentuali nell’ordine della diminuzione dei km percorsi per i primi tre scenari, vista la diretta proporzionalità con i chilometri di percorrenza. Per lo scenario di medio periodo, pur aumentando le percorrenze medie, dalle variazioni dei flussi di traffico è però possibile dedurre che le produzioni di inquinanti saranno più rivolte verso tessuti meno antropizzati, con un sostanziale beneficio per la salute pubblica.” Osservo che non capisco come possano diminuire gli inquinanti prodotti: se per andare dal punto A al punto B impongo di passare dal punto C la percorrenza non può che aumentare. Il teorema di Pitagora ce lo può dimostrare stante che saranno percorsi i “cateti” AC e CB in luogo del percorso attuale costituito dall’“ipotenusa” AB. L’affermazione poi che possiamo essere contenti perché spostiamo un po’ più in là le emissioni inquinanti non può essere condivisibile in un momento storico nel quale la tensione è di ridurre le emissioni e non di spostarle.

## CONTRODEDUZIONE

A seguito delle richieste di integrazione pervenute, si è proceduto ad una revisione della relazione trasportistica presentata e introducendo nella simulazione le limitazioni del traffico di seguito brevemente riassunte e meglio esplicitate nell’elaborato “R.06\_Relazione di studio trasportistico” revisionato. In particolare:

- Per eliminare il traffico dei mezzi pesanti in attraversamento al centro abitato, consentendone comunque la possibilità di transito per il carico/scarico alle aree interne, deviando i flussi di traffico di tali mezzi sul nuovo asse tangenziale di progetto, sono state introdotti due nuovi divieti di transito ai mezzi pesanti: il primo nel tratto della SP28 Via Eugenio Curiel, dalla rotatoria di attestamento del nuovo asse tangenziale a Via Sante Conti; il secondo in Via Guglielmo Marconi, in direzione Sud, da Via del Cacciatore alla SP28 (attualmente il divieto ai mezzi pesanti è solo in direzione Nord). Per evitare l’insorgere di flussi di traffico parassiti di mezzi pesanti è stata introdotta un’ulteriore limitazione su Via Gondar, dove è previsto uno svincolo intermedio della tangenziale Sud Ovest.
- Per disincentivare il traffico di attraversamento delle autovetture private nel capoluogo si è valutata invece una simulazione con l’introduzione di politiche di moderazione del traffico estese all’intero ambito urbano (con l’introduzione di zone residenziali con limite di velocità di 30 km/h), in modo da

esternalizzare il più possibile il traffico di attraversamento del centro di Montecchio anche da parte dei veicoli leggeri.

Tali limitazioni introdotte, considerando lo scenario con la sola tangenziale di progetto, evidenziano come una massimizzazione dell'utilizzo della stessa, porti ad una minimizzazione del traffico di attraversamento del centro di Montecchio. L'intervento in progetto risulta infatti fondamentale al fine di offrire un importante beneficio al centro abitato, meno esposto ad emissioni inquinanti e al rumore, come si risconterà anche nello sviluppo dei punti successivi del presente documento.

A corredo del modello di simulazione del traffico è stata sviluppata infatti un'applicazione in grado di fornire anche una stima delle emissioni inquinanti atmosferiche e acustiche prodotte dal traffico veicolare, così da valutare le ricadute degli scenari analizzati anche sotto il profilo ambientale e non solo trasportistico. La stima delle emissioni complessive correlate alle nuove previsioni è così valutata sui medesimi scenari definiti per le valutazioni trasportistiche, con cui effettuare valutazioni comparative.

Lo studio delle emissioni provocate dai veicoli è stato affrontato partendo dai flussi di traffico presenti sulla rete della mobilità e stabilendo una proporzionalità tra flusso (o ancor meglio, tra congestione) e inquinamento, differenziato a seconda dei diversi tipi di alimentazione dei veicoli.

Il modello utilizzato è il CORINAIR e la valutazione è effettuata considerando per le classi veicolari esaminate dal modello una composizione percentuale media conforme ai dati dei VEICOLI CIRCOLANTI PER ALIMENTAZIONE DELLA PROVINCIA DI REGGIO EMILIA – Fonte ACI 2020.

Il modello ha consentito di stimare le emissioni di ciascun inquinante per ogni asse stradale nell'area di studio, in funzione dei carichi veicolari stimati e della velocità di percorrenza restituita dal modello. In base alla velocità si è determinato il coefficiente di emissione unitario desunto dalle curve di emissione in funzione della velocità.

L'osservazione degli scenari futuri mostra per “Scenario 3” (con tangenziale ovest, limitazioni ai mezzi pesanti, zone 30) bilanci positivi con diminuzione della produzione di inquinanti nelle direttrici nord/sud ed est/ovest verso i tessuti meno antropizzati dell'anello tangenziale, con un sostanziale beneficio per la salute pubblica.

Per lo “Scenario 4” che aggiunge anche la “bretella nord”, il fenomeno è ancora più marcato riducendo la produzione di inquinanti anche nei percorsi del quadrante a nord della SP28.

Si rimanda alla lettura della R.06\_Relazione di studio trasportistico, in particolare al capitolo 4.2 per opportuni approfondimenti numerici e grafici sul tema.

- 3) Per quanto riguarda, infine, il problema della sicurezza, si condivide che migliorerà visto che saranno allontanati i mezzi pesanti dal centro cittadino. Tuttavia il traffico leggero non cambierà strada ed è quello che numericamente è più rilevante. Si suggerisce, quindi, di prendere in considerazione l'installazione di impianti semaforici a chiamata nella sede della strada “storica”. Sulla stessa arteria, a poche centinaia di metri dal confine con la provincia di Parma è stato installato un semaforo a chiamata che risulta al servizio di un esercizio commerciale: non si vede come non si possa fare lo stesso in provincia di Reggio Emilia al servizio di un'intera città.

## CONTRODEDUZIONE

Come già accennato al precedente punto 2), a seguito delle richieste di integrazione pervenute, si è proceduto ad una revisione della relazione trasportistica presentata e introducendo una limitazione funzionale a disincentivare il traffico di attraversamento delle autovetture private nel capoluogo introducendo appunto un limite di velocità di 30 km/h in corrispondenza del centro storico, in modo da esternalizzare il più possibile il traffico di attraversamento del centro di Montecchio anche da parte dei veicoli leggeri.



Preso atto che secondo il progetto il tracciato dell'infrastruttura in oggetto attraverserà il fondo agricolo composto dai terreni censiti al foglio n°26 del comune di Montecchio Emilia, mappali 104-105-106-107, di proprietà dello scrivente (congiuntamente ad [REDACTED] e [REDACTED]) e condotto dallo stesso in qualità di imprenditore agricolo, si sottopongono le seguenti osservazioni:

- 1) il danno arrecato al suddetto fondo non si limiterà al solo ammanco di terreno dovuto all'area soggetta ad esproprio, poichè la conformazione delle due parti in cui verrà diviso e la separazione di una di queste dalla sede aziendale renderanno difficile la gestione delle colture.  
A tale scopo, senza l'intenzione di stravolgere quanto già progettato, si propone una modifica al tracciato, rendendolo più rettilineo nel tratto immediatamente collegato alla nuova rotonda posta nell'intersezione con la SP12, proseguendo poi in direzione Nord-Ovest con una curva di raggio leggermente inferiore a quella di progetto.  
Questa alternativa (si veda ALLEGATO 4) si propone di ottenere, esternamente alla suddetta curva, una più ampia porzione di fondo che, seppur separata dalla sede aziendale, sarebbe sicuramente di più facile irrigazione in caso di mantenimento del prato stabile o in alternativa che possa accogliere colture diverse come, per esempio, un'eventuale espansione del vigneto già esistente sul medesimo terreno.  
Esaminando questo problema ci si è interrogati sulla necessità di una curva a raggio così ampio in quel tratto, dato che tra le due rotonde di nuova costruzione (SP12 e via Gondar) correranno circa 700 metri di strada e pertanto la velocità dei veicoli non potrà essere elevata; quest'ultima condizione trova conferma nel fatto che la curva che collega la nuova bretella alla SP28 è stata progettata con un raggio decisamente inferiore.

#### CONTRODEDUZIONE

Premesso che il progetto dovrà essere sottoposto ad osservazioni da parte degli Enti territorialmente competenti oltre che da parte di tutti i soggetti portatori di interesse in ambito di Conferenza dei Servizi all'interno del procedimento di cui all'art.53 della L.R.24/2017 per l'approvazione dello stesso in variante allo strumento urbanistico, l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la contestuale dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, e pertanto in tale sede sarà possibile effettuare una ulteriore valutazione su aspetti tecnici di dettaglio e sulla fattibilità della modifica suggerita dall'osservante, ad un primo esame la soluzione avanzata risulterebbe peggiorativa dal punto di vista della sicurezza dell'immissione in rotatoria di intersezione tra la SP12 e la nuova infrastruttura.

- 2) nella tavola "A.07 Stato di progetto - Planimetria generale" vengono indicate, in prossimità della rotonda che unirà la nuova bretella alla SP12, tutte le opere necessarie ripristino del sistema irriguo attuale ad eccezione del fosso irriguo che attualmente corre lungo il lato nord di Strada Vicinale del Boschetto, parzialmente tominato.  
Si chiede cortesemente di inserire anche questa opera nel progetto esecutivo (ALLEGATO 5), nonché di prevedere le opere necessarie, anche temporanee, per permettere l'irrigazione della porzione coltivata a prato stabile (mappale 105 e parte del 106) per tutta la durata dei lavori.

Si è proceduto ad un aggiornamento progettuale che integra il sistema irriguo esistente tramite l'inserimento di tominamenti di collegamenti e il riposizionamento del manufatto di controllo. Si veda in proposito l'elaborato grafico A.12.

- 3) attualmente il suddetto fondo include un vigneto, collocato interamente sul mappale 104 del foglio 26, che, a quanto si evince dal progetto, non dovrebbe essere intaccato dalla nuova infrastruttura. Tuttavia questo vigneto è dotato di un sistema di irrigazione con ala gocciolante alimentato da un pozzo collocato sul mappale 107, la cui tubatura interrata corre adiacente a tutto il confine sud della proprietà ed è dotata da bocchette di presa poste a distanze più o meno regolari per tutta la sua lunghezza.  
Dato che la nuova strada così progettata attraverserà questa tubatura che è indispensabile per la sopravvivenza del vigneto, si chiede di predisporre una soluzione perché il vigneto possa essere irrigato con lo stesso sistema anche dopo la conclusione dei lavori nonchè per tutta la loro durata, senza subire danno alcuno.

## CONTRODEDUZIONE

Si è proceduto ad un aggiornamento progettuale che integra il sistema irriguo esistente tramite l'inserimento di tombinamenti di collegamenti e il riposizionamento del manufatto di controllo. Si veda in proposito l'elaborato grafico A.12.

- 4) In tutte le planimetrie presentate è indicata la fascia di rispetto che, solitamente, corre da entrambi i lati della carreggiata in modo parallelo e simmetrico. Solo sui mappali 106 e 107 del foglio 26 però questo non succede, poiché le curve tratteggiate che indicano il suo limite risultano traslate verso nord.

Si chiede cortesemente quale sia la ragione per questa variazione e in ogni caso si chiede che la fascia di rispetto venga calcolata anche in questo tratto come nel resto del tracciato (ALLEGATO 5).

## CONTRODEDUZIONE

Si precisa che le linee tratteggiate a cui si fa riferimento non individuano una fascia di rispetto, bensì il corridoio infrastrutturale individuato dallo strumento urbanistico PSC comunale (vedasi Assetto del territorio: Ambiti e sistemi strutturali\_ Tav. 1 Sud) e destinato appunto alla realizzazione di viabilità di interesse provinciale di categoria C come quella dell'intervento in oggetto.

Si precisa altresì che il posizionamento della rotatoria decentrata rispetto all'ambito individuato dal piano urbanistico è stato dettato dalla necessità di risolvere alcune criticità evidenziate dagli Enti territorialmente competenti alla gestione delle reti, tra cui il Consorzio di Bonifica Centrale, in relazione alla presenza in loco di manufatti idraulici e canali tombati.

A recepimento di tale necessità di modifica sarà attivato il procedimento normato dall'Art. 53 della LR 24/2017, per l'approvazione di opere di pubblico interesse in variante allo strumento urbanistico vigente. Il nuovo corridoio infrastrutturale seguirà pertanto l'area di sedime del tracciato approvato.

- 5) A quanto si evince dalle tavole di progetto, la nuova infrastruttura occuperà parte mappale 107 del foglio 26, danneggiando le numerose specie arboree attualmente presenti.

Si chiede di mettere in atto tutte le misure per fare in modo che la quercia secolare presente in questa porzione di terreno (Allegato 6) non venga in nessun modo danneggiata, sia nelle parti fuori terra (fusto e chioma) che nell'impianto radicale.

## CONTRODEDUZIONE

L'intervento non interesserà la porzione di terreno su cui si trova l'albero indicato.

- 6) Dato l'impatto negativo che la nuova infrastruttura comporterà sull'inquinamento acustico a cui è sottoposto il complesso abitativo della "Casa lunga", che già soffre di un eccessivo stress dovuto al transito dei veicoli sull'adiacente strada Provinciale per San Polo, si richiedono interventi di mitigazione di tipo vegetazionale o tramite barriere fonoassorbenti.

Ci sembra di capire, inoltre, che la simulazione software *post operam* riportata negli elaborati "R.04\_Relazione impatto acustico" stimi un livello di rumorosità della nuova infrastruttura, nei pressi del suddetto abitato, inferiore a quella dell'attuale ramo di Strada Provinciale per San Polo che conduce verso l'abitato di Montecchio.

Considerando che quest'ultimo tratto di strada è attualmente molto poco trafficato e soprattutto chiuso al traffico pesante, mentre la nuova bretella dovrà farsene pienamente carico e che l'ultimo tratto che condurrà dall'intersezione con via Gondar alla rotonda sulla SP12 sarà in salita (dislivello di circa 3 m solo nel tratto in curva), sembra una stima quantomeno discutibile.

## CONTRODEDUZIONE

Come già espresso precedentemente, i livelli di rumorosità calcolati presso i recettori sensibili maggiormente esposti alla nuova infrastruttura stradale in esame, risultano, in previsione, inferiori ai

limiti indicati all'interno del D.P.R. 142/2004 all'allegato 1 per le strade di nuova realizzazione, in relazione alla tipologia di infrastruttura (C1 extraurbana secondaria) ed alla posizione di tutti i recettori ricadenti all'interno della fascia di pertinenza associata.

Ciò premesso, l'intervento oggetto di studio (nuova Variante Sud-Ovest) ubicato a Montecchio Emilia (RE), è conforme, in previsione, alle prescrizioni di cui all'attuale legislazione vigente in materia: D.P.C.M. 01/03/1991, Legge Quadro n. 447/1995, Legge Regionale dell'Emilia Romagna n. 15/2001 e D.P.R. n. 142/2004 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447".