

AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI

IL RESPONSABILE

ING. DENIS BARBIERI

POSTA PEC

Provincia di Reggio Emilia

provinciadireggioemilia@cert.provincia.re.it

e p.c.

ARPAE SAC Reggio Emilia

aoore@cert.arpa.emr.it

OGGETTO: Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 10 della L.R. 4/2018 e dell'art. 19 del D.lgs. 152/2006, del progetto denominato **“infrastruttura stradale di sud-ovest - realizzazione di collegamento tra la SP28 e la SP12”**, presentato da **Provincia di Reggio Emilia** localizzato nel comune di **Montecchio dell'Emilia (RE)** - [Fasc. 1311/68/2024] - **Richiesta integrazioni**

In riferimento alla procedura in oggetto, avviata con istanza acquisita agli atti regionali al protocollo PG.2024.852373 del 06 agosto 2024 e pubblicata sul sito web regionale delle valutazioni ambientali in data 13 agosto 2024 si informa che si ritiene necessario richiedere le seguenti integrazioni in merito alla documentazione presentata, così come previsto art. 19, comma 6, del D.lgs. 152/06:

1. con riferimento allo studio trasportistico presentato:

- a) rispetto allo scenario “Ipotesi 2” relativo alla sola “Tangenziale sud-ovest”, integrare la relazione trasportistica presentata:
- indicando se e quali sono le assunzioni effettuate rispetto allo scenario “Ipotesi 2”) in termini di limitazione del traffico, precisando gli interventi di regolamentazione e limitazione della circolazione considerati nella simulazione modellistica presentata, in quanto tali interventi paiono esclusivamente considerati “nell’ipotesi 4” comprensiva dello scenario relativo anche alla “Bretella Nord”;
 - con un ulteriore scenario (es. “scenario 2 bis” con relativi grafici relativi all’applicazione del modello di macrosimulazione e indicatori trasportistici), da compararsi con lo stato ante operam e “l’ipotesi 2”, nel quale vengano considerati nel dettaglio gli interventi previsti per la regolamentazione e limitazione della circolazione nel quadrante in esame da attuare contestualmente all’intervento in progetto o immediatamente dopo al fine di massimizzare l’utilizzo della tangenziale in progetto e minimizzare il traffico di attraversamento del centro di Montecchio (es. interventi sulle direttrici Bibbiano-Montecchio Emilia e San Polo-Montecchio Emilia in direzione nord relativamente al traffico pesante e leggero, interventi di regolazione del traffico pesante di attraversamento di Montecchio Emilia sulla SP 28 in direzione est-ovest e viceversa, ecc.).

Considerato infatti che come emerge dallo studio trasportistico *“la realizzazione della nuova “Tangenziale Sud Ovest”, che collega la SP12 Strada San Polo e la SP28 al confine con la Provincia di Parma, più a ridosso dell’abitato, non offre un molto più marcato beneficio sotto il profilo dei tempi di viaggio e del costo generalizzato di trasporto” e che “non essendo una realtà molto congestionata dal traffico veicolare (come descritto nello stato attuale della*

Copia analogica a stampa tratta da documento informatico identificato dal numero di protocollo indicato, sottoscritto con firma digitale predisposto e conservato presso l’Amministrazione in conformità al DLgs 82/2005 (CAD) e successive modificazioni

Viale della Fiera, 8
40127 Bologna

tel 051.527.6953
fax 051.527.6095

Email: vipsa@regione.emilia-romagna.it
PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

INDICE	LIV. 1	LIV. 2	LIV. 3	LIV. 4	LIV. 5	ANNO	NUM	SUB.
a uso interno: DP/ /	Classif. 1311	550	180	10		Fasc. 2024	68	

circolazione) i benefici delle nuove opere possono essere più riferiti ad un allontanamento del traffico dalle zone più antropizzate, piuttosto che ad un miglioramento del costo di trasporto ed alla fluidificazione del traffico” risulta evidente come sia necessario prevedere fin da subito efficaci misure volte a limitare il passaggio/attraversamento del centro di Montecchio di mezzi non solo pesanti ma anche leggeri. La minimizzazione del numero di transiti sulla rete attuale a favore del tracciato di progetto risulta infatti condizione necessaria al fine di contestualizzare l'intervento in progetto e garantire che, a fronte dell'impatto atteso, l'opera in esame comporti benefici in termini di riduzione dell'attraversamento del centro abitato e conseguente minore esposizione alle emissioni di inquinanti e rumore della popolazione residente sugli assi viari attualmente percorsi.

Gli scenari trasportistici soprarichiamati dovranno essere riferiti ad un'ipotesi di breve termine (corrispondente all'entrata in esercizio dell'opera) ed a un'ipotesi di medio termine indicando i relativi tempi di riferimento e le modifiche del numero di mezzi attesi;

- b) con riferimento allo sviluppo della mobilità ciclabile, ai sensi di quanto previsto dagli art. 13 e 14 del D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, dato atto che il progetto non prevede la realizzazione di marciapiedi o piste, indicare in che modo tale mobilità beneficia del nuovo percorso realizzato e/o quali interventi di miglioramento sono previsti su percorsi esistenti anche indiretti tra le O/D del progetto;
2. tenuto conto degli scenari trasportistici analizzati, effettuare opportune valutazioni riguardo agli impatti attesi ed ai benefici attesi, con particolare riferimento alle emissioni in atmosfera ed al rumore, prendendo a riferimento anche la condizione maggiormente cautelativa riguardo all'opera in progetto, tenendo anche conto del parco auto circolante futuro. Si ricorda che, per quanto riguarda le valutazioni dell'impatto acustico, ai sensi DGR 673/2004 art.3 comma 2, occorre che le previsioni post operam vengano riferite agli scenari trasportistici ad uno e a dieci anni dall'entrata in esercizio dell'opera;
3. relativamente alla componente atmosferica si ritiene che nello Studio Preliminare Ambientale non siano state sviluppate adeguate valutazioni sull'entità e sull'estensione degli impatti sull'aria e sulle pressioni che li generano. Non è stato prodotto un bilancio delle emissioni (Ante Operam - Post Operam) dei diversi archi stradali dell'opera e di quelli potenzialmente influenzati dalla sua costruzione, né è presente una modellistica previsionale di diffusione dei principali inquinanti emessi nel suo dominio d'influenza e delle strade connesse alla sua realizzazione. Visto quanto sopra rilevato:
 - a) produrre un bilancio emissivo in termini di kg/anno di inquinanti NOx, PM10 ex ante ed ex post, per la tangenziale e i tratti stradali più influenzati dall'opera tenendo conto delle vecchie e nuove percorrenze. Si dovranno esplicitare il parco veicolare circolante utilizzato e la metodologia di stima delle emissioni facendo riferimento a fattori di emissione più recenti reperibili in bibliografia (ad esempio banca dati dei fattori di emissione del trasporto stradale ISPRA);
 - b) produrre le stime modellistiche della diffusione degli inquinanti in atmosfera per l'opera in progetto e per la viabilità connessa che sarà influenzata dall'intervento; il dominio di studio dovrebbe riferirsi anche alla parte di territorio per la quale si prevedono modificazioni (in riduzione o in aumento) del traffico e in modo da ricomprendere anche gli impatti sul centro abitato. Dovranno essere considerati gli inquinanti NOx, PM10 e PM2.5 ritenuti maggiormente critici dal PAIR 2030. Si dovrà fornire una descrizione del modello utilizzato, dei dati in ingresso (con particolare riferimento al parco circolante, ai flussi di traffico e alla loro coerenza con lo studio trasportistico), dei fattori di emissione (vedi riferimenti della richiesta di integrazione del punto precedente), delle metodologie di stima delle emissioni e

delle loro eventuali modulazioni, del dominio temporale e spaziale e dei dati meteo rappresentativi della zona utilizzati in input.

Si chiede che tali simulazioni modellistiche vengano prodotte per scenari con e senza regolamentazioni del traffico (e in coerenza con lo studio trasportistico). Le stime delle ricadute dovranno essere messe a confronto con i limiti degli inquinanti riportati dalla normativa vigente e tenendo conto del fondo (si vedano elaborazioni reperibili sul sito Arpa - Portale Opendata).

- c) per eventuali interventi di stabilizzazioni a calce si segnala che dovranno essere assunte modalità di gestione per prevenire impatti ambientali in particolare sulla matrice aria (vedi Delibera SNPA n. 54/2019);
4. facendo riferimento alla valutazione previsionale di impatto acustico, elaborato “*R.04_Relazione impatto acustico.pdf*” revisione 2.0 del 08/05/2024, approfondire lo studio presentato chiarendo le questioni riportate nei punti seguenti:
- a) per quanto risulta dalla documentazione progettuale, il nuovo tratto di tangenziale Sud-Ovest di Montecchio risulta classificato come strada di categoria C2 – strada extraurbana secondaria, con un limite di velocità pari a 90 km/h (50 km/h nelle rotonde); nelle simulazioni acustiche tuttavia è stato utilizzato come dato di input un unico valore di velocità media pari a 70 km/h. Tale assunzione non risulta essere quella più cautelativa al fine di stimare l’impatto acustico della nuova infrastruttura ai recettori, specialmente nel periodo di riferimento notturno. Si chiede pertanto di ripetere le simulazioni assegnando ai singoli tratti modellizzati la rispettiva velocità limite di progetto;
 - b) non è chiaro nel testo della relazione se i risultati presentati, su cui risultano basate le conclusioni, considerino già oppure no l’attenuazione presunta di 3 dB dovuta alla messa in opera di asfalto fonoassorbente; precisare pertanto tale dettaglio. A tal proposito si evidenzia però che il rispetto dei limiti di legge deve essere raggiunto, a meno di piccoli impatti residui, senza considerare tale attenuazione: l’efficacia dell’asfalto fonoassorbente diminuisce negli anni e pertanto la validità della mitigazione acustica non può essere garantita se non nel breve termine;
 - c) dall’esame dello studio trasportistico, elaborato “*R.06_Relazione di studio trasportistico.pdf*” (si veda ad esempio il flussogramma riportato a pag. 45 Fig. 33), risulta chiaramente come la realizzazione dell’intervento in esame comporterà un aumento del traffico indotto sulle attuali via Marconi/via Matteotti/via Menotti/via Saragat, anche in prossimità a strutture sanitarie in classe I, i cui effetti non vengono attualmente contemplati nella valutazione di impatto acustico. Estendere quindi lo studio di impatto acustico anche alle ulteriori infrastrutture viarie segnalate, in modo tale da poter verificare che la variazione di clima acustico dovuta al mutato scenario di traffico rimanga entro i limiti vigenti anche in questa parte della città;
 - d) al fine di sviluppare le simulazioni acustiche viene utilizzato un unico punto di taratura del modello, situato peraltro in una posizione schermata rispetto alla sorgente che si dovrebbe invece caratterizzare (la SP12 nella parte Sud dell’area di intervento). L’approccio utilizzato non costituisce una vera e propria taratura acustica ai sensi di quanto specificato nella norma UNI 11143-01:2005 Appendice E, bensì una verifica in campo della correttezza delle assunzioni dello studio trasportistico. Quello che viene infatti sviluppato nella relazione è il confronto nell’unico punto di misura tra i livelli previsti dalle simulazioni, calcolati usando come dato di input i volumi di traffico dello studio trasportistico e i livelli acustici effettivamente misurati in una giornata specifica (tra il 5 e 6 novembre 2020).

Sebbene lo scarto tra simulazioni e misure risulti contenuto entro i 2 dB, non è noto, nel giorno in cui sono state effettuate le rilevazioni fonometriche, quale sia stato l'effettivo scostamento tra il volume di traffico reale che ha generato i livelli acustici misurati e il TGM dello studio trasportistico nella situazione ante operam.

Effettuare pertanto una taratura del modello acustico seguendo metodologicamente l'approccio delineato nella già citata norma UNI 11143-01:2005 Appendice E, caratterizzando ciascuna delle infrastrutture stradali esistenti attraverso una misura fonometrica di durata di almeno 24 ore, in un punto di calibrazione opportuno, contestualmente ad una rilevazione dei flussi di traffico. Inoltre, seguendo la metodologia anzidetta, definire almeno due punti di verifica (in corrispondenza dell'area più a Nord e di quella più a Sud dell'intervento) nei quali verificare che la media degli scarti tra valori misurati e previsti risulti inferiore a 2 dB;

- e) lo sviluppo del tracciato avviene, nella parte più a Sud, in adiacenza ad un'area classificata in classe I dalla vigente zonizzazione acustica comunale. Chiarire nella relazione se per tale area la quiete debba essere considerata una caratteristica essenziale per la sua fruizione e se quindi siano eventualmente da prevedere opere di mitigazione;
5. con riferimento alle acque superficiali e sotterranee, premesso che nell'elaborato progettuale denominato *R.03_Relazione specialistica idraulica* si dichiara che l'intervento prevede attraversamenti sui canali principali e corsi d'acqua minori interessati dall'opera. Visto l'elaborato progettuale denominato *R.02_Relazione geologica e geotecnica* ove si dichiara che dalle *“prove penetrometriche eseguite le medesime hanno evidenziato che il tetto delle ghiaie è generalmente compreso lungo il tracciato tra 0,6 e 1,8 m e che le coperture sulle ghiaie sono generalmente date da argille prevalenti, argille limose e livelli sabbiosi più in profondità”*. Si chiede di:
- a) predisporre una planimetria di dettaglio con indicate le interferenze dell'opera e delle aree di cantiere con il reticolo idraulico;
 - b) valutare e indicare le misure previste da adottare a tutela della risorsa idrica superficiale e sotterranea, esplicitando i presidi e le modalità di intervento che verranno adottate per ridurre eventuali impatti;
 - c) con riferimento in particolare alla tavola progettuale A.08 nella quale rispetto alle “sezioni tipo stradali” - che rappresentano scavi da -1m a -1.80 m dal piano campagna a fronte di un tetto delle ghiaie sottostanti alla sede stradale che lungo il tracciato si assesta tra 0.6 e 2 m dal piano campagna - viene precisato che “le sezioni sono indicative dei punti in cui le ghiaie si trovano a profondità non superiori ai 60 cm, sui quali si interverrà con stabilizzazione a calce di compensazione” e che “qualora la profondità dovesse essere superiore sarà necessario intervenire con materiali di altro tipo”, descrivere le modalità operative previste al fine di garantire che la realizzazione dell'intervento non interessi il tetto delle ghiaie sottostanti alla sede stradale e che tali interventi non comportino impatti sulla prima falda superficiale;
6. con riferimento al piano di monitoraggio, in particolare, alle acque superficiali e sotterranee, come indicato nell'elaborato progettuale denominato *R.03_Relazione specialistica idraulica* si dichiara che *“Non si ritiene necessario prevedere misure di monitoraggio delle acque superficiali, ma si ritiene utile un monitoraggio del primo piano freatico, qualitativo ed in termini di soggiacenza, sfruttando specialmente le strutture esistenti del campo pozzi (“ex acquedotto U. Levi”, il quale un tempo serviva la Città di Reggio Emilia) presente all'interno dell'area di riequilibrio ecologico “Sorgenti dell'Enza”*. Viste le soprastanti considerazioni:
- a) individuare la localizzazione del/dei punti di monitoraggio e descrivere con che modalità si intende effettuare il monitoraggio delle acque sotterranee all'interno dell'Area di Riequilibrio

- Ecologico (ARE) “Sorgenti dell’Enza”, descrivendo le caratteristiche del monitoraggio proposto in coerenza con le Linee Guida Ministeriali per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) predisposte dal MATTM nel 2014;
- b) produrre informazioni relative all'area di riequilibrio ecologico “Sorgenti dell’Enza” e alle caratteristiche tecniche (profondità, fenestrature ecc.) delle strutture esistenti del campo pozzi (“ex acquedotto U. Levi”, il quale un tempo serviva la Città di Reggio Emilia) presente all’interno dell’ARE;
 - c) produrre opportune valutazioni e approfondimenti in merito agli impatti attesi e alla possibilità di effettuare un monitoraggio qualitativo sulle acque superficiali interferite, integrando lo studio preliminare ambientale;
7. in merito alle acque reflue e meteoriche e di piattaforma: il trattamento delle acque meteoriche di dilavamento della piattaforma, deve essere progettato in conformità a quanto previsto dal punto 7 della Delibera di G.R. 286 del 14/02/2005.
- Nelle relazioni presentate e nella documentazione in generale non sono contenuti i calcoli di dimensionamento degli impianti per il trattamento delle acque di prima pioggia della piattaforma. Si fa presente, inoltre, che ai sensi della Delibera di G.R. 286/2005 la vasca di raccolta acque di prima pioggia deve essere dimensionata per almeno 25 mc per ettaro di superficie scolante servita e dotata di sistema di chiusura con valvola di non ritorno che, a vasca piena, convoglia le acque di seconda pioggia direttamente in acque superficiali. Dopo 48-72 ore dall'evento piovoso, le acque dovranno essere immesse, con pompa a bassa turbolenza, al fine di non rimuovere i sedimenti formati, in vasca di disoleazione per il trattamento finale, opportunamente dimensionata in base alla portata della pompa. Pertanto:
- a) indicare come è previsto il contenimento di eventuali sversamenti accidentali;
 - b) specificare come sarà garantita nel tempo la funzionalità della rete interrata di raccolta delle acque di piattaforma, specificando meglio la funzione dei fossi di guardia e quali funzioni hanno rispetto alla rete di raccolta delle acque meteoriche di piattaforma;
8. fornire relazione specifica in materia di Terre e Rocce da scavo, indicando come si inquadra l'intervento ai sensi della vigente normativa (DPR 120/17) indicando quale destinazione è prevista per il terreno escavato e allegando se già è stata effettuata la caratterizzazione dei terreni attraversati dal nuovo tracciato;
9. in merito alla cantierizzazione: nel progetto presentato è previsto l'allestimento di cantieri ed in particolare:
- cantiere base, con funzione logistica e funzione operativa nel quale saranno collocati gli uffici, gli spogliatoi per gli operai, i servizi igienici, i depositi, le aree di stoccaggio dei materiali e le aree di ricovero mezzi;
 - presidi di supporto al cantiere posizionati in corrispondenza delle aree più lontane e strategiche ai fini di una corretta cantierizzazione di tutto l'intervento e dove avverrà lo stoccaggio dei materiali.
- Pertanto, integrare gli elaborati presentati con le seguenti informazioni:
- a) indicazione di massima della durata complessiva delle attività e delle ore/giorno lavorate, dimensioni indicative dei cantieri, attività svolte, previsione di mezzi utilizzati, presenza di ricettori (anche sensibili) e loro distanza dal cantiere, previsione di n. mezzi circolanti massimi da/per cantiere (traffico indotto), presenza di corsi d'acqua o fognatura limitrofi all'area di cantiere, presenza di aree di tutela e salvaguardia degli acquiferi (es.: aree di ricarica della falda), descrizione del sistema di gestione delle acque (es.: aggettamento, ecc.), presenza di

- scarichi (es.: acque da piazzole impermeabilizzate), presenza di lavorazioni che fanno uso di materiali contenenti sostanze inquinanti, elaborati progettuali relativi ad interventi che prevedono opere realizzate in profondità, unitamente alle metodologie di realizzazione di eventuali scavi, per valutare interferenze con la risorsa idrica;
- b) acque reflue domestiche: indicare il n. massimo di AE che saranno fruitori dell'area, tenendo conto delle maestranze complessive. Specificare se sarà effettuato l'allacciamento delle stesse alla pubblica fognatura o in alternativa fornire le dettagliate caratteristiche tecniche dell'impianto di trattamento e relativo inserimento in planimetria, indicando la capacità massima di trattamento in l/sec e la conformità alla specifica normativa regionale;
 - c) acque meteoriche di dilavamento: specificare se e come l'organizzazione del cantiere non darà origine ad acque meteoriche di dilavamento di natura sporcante e che necessitano di trattamento (stoccaggio di materiali all'aperto, aree di rifornimento carburanti o altro) o qualora necessario fornire le caratteristiche tecniche dell'impianto di trattamento e relativo inserimento in planimetria, specificando i criteri di dimensionamento adottati. La documentazione fornita dovrà consentire di verificare la corrispondenza dell'impianto ai requisiti delle DGR 286/05 e 1860/06;
 - d) acque reflue industriali: specificare se saranno presenti attività di betonaggio, di lavaggio mezzi o altro che danno origine alla produzione di acque reflue industriali. Qualora presenti esse dovranno essere sottoposte ad idoneo trattamento depurativo del quale dovranno essere fornite le dettagliate caratteristiche tecniche con il relativo inserimento in planimetria. Si fa presente che lo scarico di tutte le acque reflue prodotte dal cantiere è soggetto ad Autorizzazione Unica Ambientale e non potrà essere effettuato prima dell'ottenimento della stessa, tranne lo scarico di acque reflue domestiche in pubblica fognatura (qualora possibile);
 - e) indicare inoltre la presenza di emissioni convogliate o diffuse del cantiere e i sistemi di trattamento/contenimento previsti;
 - f) relativamente all'acustica, delineare già in questa fase gli impatti acustici previsti durante il cantiere e la loro durata;
 - g) relativamente alla componente atmosfera, effettuare una valutazione degli impatti generati (emissioni da attività di cantiere e da traffico indotto); approfondire attraverso una valutazione delle concentrazioni di polveri diffuse dalle attività di cantiere ad esempio sulla base di quanto definito dalle "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti" elaborate da ARPA Toscana che utilizza per la stima i dati che provengono dell'US-EPA (AP-42 Compilation of Air Pollutant Emission Factors). Qualora ritenuto significativo, anche per il traffico indotto dai mezzi di cantiere occorrerà fare una valutazione dei carichi emissivi (PM10 e NOx) indotti dai mezzi di cantiere sui percorsi comunali e metterli a confronto con i valori di emissione del macrosettore M7 del traffico di INEMAR sul comune di Montecchio;
10. in relazione alle componenti flora e fauna si segnala che dallo studio preliminare ambientale emergono indicazioni molto generali dell'area in esame ed in parte contraddittorie: infatti da un lato il contesto territoriale in cui si colloca l'infrastruttura viene definito come compromesso dalla presenza di attività estrattive che di fatto hanno eliminato gli elementi tipici rurali (siepi, fasce arboreo-arbustive lungo rii o canali, ecc.), mentre dall'altro lato con riferimento all' "Area di riequilibrio ecologico" limitrofa al tracciato si riconosce la presenza di associazioni vegetali e animali che altrove stanno scomparendo, e che rappresentano un tassello della rete delle aree di riequilibrio ecologico progettata nell'ambito del "Progetto di tutela e valorizzazione della fascia fluviale della media Val d'Enza".

In considerazione del fatto che la strada in progetto, come evidenziato anche dal PTCP, è posta in un'area all'interno di un corridoio fluviale primario (D1) (art. 65, art. 40, art. 41), in prossimità di un'Area di collegamento ecologico di rango regionale, di un'Area di riequilibrio ecologico (C4) (art. 88), di aree boschive (art.38) e ad una distanza limitata dal SIC-ZPS Fontanili di Gattatico e Fiume Enza, approfondire puntualmente le considerazioni relative alle componenti flora e fauna nell'area oggetto di intervento con riferimento allo stato ante-operam ed all'impatto atteso.

L'infrastruttura lineare in progetto, di lunghezza pari a 1500 m circa, rappresenterà un elemento di cesura territoriale anche in considerazione della presenza dell'asta fluviale del fiume Enza che rappresenta un'Area di collegamento ecologico di rango regionale (ad es. l'Area di riequilibrio ecologico che come detto "rappresenta uno dei tasselli della Rete di aree di riequilibrio ecologico progettata nell'ambito del "Progetto di Tutela e valorizzazione della fascia fluviale della Media Val d'Enza" risulterà interclusa nell'anello tangenziale e "separata" dall'asta fluviale).

Preso atto che il Proponente in una fase successiva non precisata *"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"* si chiede inoltre, in considerazione degli approfondimenti sopracitati relativi allo stato ante operam ed agli impatti attesi, di descrivere puntualmente gli elementi di progetto per la mitigazione e compensazione dell'opera con riferimento alle componenti flora e fauna, approfondendo anche le indicazioni generali relative sia alla piantumazione prevista, quantificando in linea generale anche il numero di specie arboree/arbustive che si prevede di mettere a dimora, che ai sistemi di attraversamento della fauna previsti e loro relativa ubicazione;

11. riportare adeguate considerazioni relativamente alla fruizione delle zone interessate dall'intervento in progetto nello stato ante operam - anche in considerazione delle caratteristiche naturalistiche e paesaggistiche dell'area e tenuto conto che l'intervento insiste su una porzione di viabilità storica (tutelata ai sensi dell'art 51 del PTCP e art 74 del PSC e che come evidenziato nelle osservazioni risulta frequentata dai cittadini in quanto limitrofa all'area di riequilibrio ecologico) - valutando gli impatti attesi e le mitigazioni previste al fine di salvaguardare la fruibilità delle aree in esame, riportando valutazioni relative alla realizzazione di piste ciclopedonali anche in funzione della presenza dell'Area di riequilibrio ecologico;
12. effettuare opportune valutazioni a commento della tavola *"A.11 Piano particellare di esproprio"* in relazione ai terreni interessati dall'opera in progetto ed alla relativa frammentazione delle proprietà interessate, tenendo conto dell'uso del suolo, descrivendo le attività presenti e gli eventuali impatti sulle attività "agricole" e non presenti; tenendo anche conto dell'osservazione n. 3 acquisita con nota PG.2024.984663 del 12 settembre 2024 e pubblicata sul sito web regionale delle valutazioni ambientali;
 - considerate le osservazioni di AUSL:
13. integrare l'elaborato A.O9 *"Stato di Progetto-Progetto del Verde"* relazionando in modo più specifico e dettagliato le opere di mitigazione e/o compensazione previste (altezza iniziale di piantumazione delle specie arbustive e arboree proposte, la capacità di captazione degli inquinanti, ecc.) lungo la nuova infrastruttura di collegamento tra la SP 28 e la SP 12;

14. definire gli interventi da adottare per garantire la sicurezza negli innesti sulla viabilità esistente e l'attraversamento dell'utenza ciclo-pedonale nel contesto della rotatoria rispettando le indicazioni definite dalle Linee Guida per il sistema regionale della ciclabilità (L.R. n. 10/2017);

- considerate le osservazioni dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale che sarà necessario adeguare gli elaborati ai fini delle loro valutazioni tenendo conto che: la posizione della rotatoria sulla SP 12 dovrà essere riposizionata in modo da mantenere una distanza dal Canale Demaniale d'Enza (pur in quel tratto tombato) di almeno 10,00 metri dall'esterno del manufatto costituente il tombamento. La deviazione dei fossi irrigui e di scolo e in particolare della Canalina di Razzeto devono essere meglio definiti per spiegare come e dove vengono deviati/modificati i fossi di scolo e irrigui; il dimensionamento idraulico dell'attraversamento della Vernazza, attraversamento della tangenziale con manufatto scatolare dovrà avvenire garantendo una adeguata portata di deflusso sia per la funzione irrigua che di scolo. Il manufatto andrà prolungato a monte e valle della tangenziale di almeno 5 metri, al fine di consentire lo scavalco del canale ai mezzi meccanici addetti alla manutenzione senza dover fare ritorno dalla stessa parte. Ciò premesso si chiede di:

15. definire il dimensionamento idraulico dei volumi di laminazione ai fini della invarianza idraulica, per una piena valutazione della adeguatezza della soluzione e della verifica della disponibilità dei volumi ritenuti necessari e della loro collocazione. Si chiede pertanto integrazione con relazione di calcolo ed elaborati. Ai fini della compatibilità idraulica ai sensi della D.G.R. 1300/2016, questa deve contenere anche la verifica rispetto ad allagamenti da RSP e da RP;
16. si rileva che le acque di dilavamento della piattaforma stradale, adeguatamente depurate e le meteoriche sono scaricate nel Canale della Vernazza. Si chiede di trovare un recapito alternativo al canale della Vernazza che è un canale a prevalente uso irriguo a sostegno di aree agricole di pregio, ove sono presenti colture da tutelare (prato stabile e vigneti). Inoltre, l'immissione nella Vernazza significherebbe mandare le acque verso Montecchio, con aggravio del rischio idraulico per l'abitato.

Il proponente dovrà trasmettere i chiarimenti richiesti inderogabilmente entro **dieci (10) giorni** dal ricevimento della presente.

Il proponente dovrà far pervenire alla Regione Emilia-Romagna Area valutazione impatto ambientale e autorizzazioni (vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it) e all'Arpa SAC di Reggio Emilia la documentazione richiesta entro **dieci (10) giorni** dal ricevimento della presente. È facoltà del proponente richiedere, per una sola volta, la sospensione dei termini, per un periodo non superiore a quarantacinque (45) giorni, per la presentazione delle integrazioni e dei chiarimenti richiesti. Qualora il proponente non trasmetta la documentazione richiesta entro il termine stabilito, la domanda si intende respinta ed è fatto obbligo all'autorità competente di procedere all'archiviazione.

Cordiali saluti

Ing. Denis Barbieri

(nota firmata digitalmente)

Bologna, 09/10/2024

Per info contattare il funzionario regionale: Ing. Susana Ruiz Miguel

e-mail mariasusana.ruizmiguel@regione.emilia-romagna.it

SRM: Richiesta integrazioni Provincia Reggio Emilia.docx