

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 150 del 07/02/2022

Seduta Num. 6

Questo lunedì 07 **del mese di** Febbraio
dell' anno 2022 **si è riunita in** video conferenza
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Bonaccini Stefano	Presidente
2) Schlein Elena Ethel	Vicepresidente
3) Calvano Paolo	Assessore
4) Colla Vincenzo	Assessore
5) Corsini Andrea	Assessore
6) Donini Raffaele	Assessore
7) Felicori Mauro	Assessore
8) Lori Barbara	Assessore
9) Mammi Alessio	Assessore
10) Priolo Irene	Assessore
11) Salomoni Paola	Assessore

Funge da Segretario l'Assessore: Corsini Andrea

Proposta: GPG/2022/153 del 31/01/2022

Struttura proponente: SERVIZIO GIURIDICO DEL TERRITORIO, DISCIPLINA DELL'EDILIZIA,
SICUREZZA E LEGALITÀ
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Assessorato proponente: ASSESSORE ALLA MONTAGNA, AREE INTERNE, PROGRAMMAZIONE
TERRITORIALE, PARI OPPORTUNITA'

Oggetto: D.P.R. 18 APRILE 1994, N.383 E S.M.I.. A22-SS467 - AFFIDAMENTO IN
CONCESSIONE DELLE ATTIVITÀ DI PROGETTAZIONE, REALIZZAZIONE E
GESTIONE DEL COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE CAMPOGALLIANO-
SASSUOLO TRA LA A22 E LA SS 467 "PEDEMONTANA". VARIANTE ALLA
S.S. 9 VIA EMILIA C.D. VARIANTE DI RUBIERA - PRIMO LOTTO.
PROGETTO DEFINITIVO
PERFEZIONAMENTO DELL'INTESA STATO REGIONE SULLA
LOCALIZZAZIONE DELLE OPERE DI INTERESSE STATALE.

Iter di approvazione previsto: Delibera ordinaria

Responsabile del procedimento: Donatella Bartoli

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Visti:

- la legge 17 agosto 1942, n. 1150 "Legge urbanistica" e successive modificazioni;
- il D.P.R. 15 gennaio 1972, n. 8 "Trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materia di urbanistica e di viabilità, acquedotti e lavori pubblici di interesse regionale e dei relativi personali ed uffici";
- il D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 "Attuazione della delega di cui all'art. 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382" e successive modificazioni;
- la legge 7 agosto 1990, n. 241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e successive modificazioni;
- il D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 "Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale" e successive modificazioni;
- il D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59" e successive modificazioni;
- la propria deliberazione del 4 luglio 2000, n. 1100 "Attuazione dell'art. 37, commi 1 e 3, della L.R. 24 marzo 2000 n. 20 - Definizione delle competenze della Giunta regionale e delle Province in ordine alle intese per la localizzazione delle opere pubbliche di interesse statale non conformi agli strumenti urbanistici";
- il D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità" e successive modificazioni;
- la legge regionale 19 dicembre 2002, n. 37 "Disposizioni regionali in materia di espropri" e successive modificazioni;
- il D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137";
- il D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 "Codice dei contratti pubblici";
- la legge regionale 21 dicembre 2017, n. 24 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio";

Rilevato che:

- in riferimento all'intervento in oggetto, è richiesta l'espressione da parte della Giunta regionale dell'atto di intesa

di cui al DPR n. 383/1994 e dell'art 54, comma 1, della L.R. n. 24/2017; il medesimo procedimento comprende anche l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi del DPR n. 327/2001 e della L.R. n. 37/2002, e il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 147 del D.Lgs. 22/01/2004 n. 42;

Premesso che:

- con nota prot. n. 170 in data 6 dicembre 2019, **Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. (di seguito anche "AUTOCS")** ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (di seguito anche "MIMS") l'espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, per il progetto "*Collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo, tra la A22 e la SS 467 "Pedemontana", Variante alla S.S. 9 Via Emilia, c.d. Variante di Rubiera*", trasmettendo duplice copia del progetto definitivo su supporto informatico;

- con nota prot. n. 2712 del 18/02/2021 (assunta in atti al prot. n. 143194 in pari data), **il MIMS** ha chiesto a questa Regione di pronunciarsi in merito all'accertamento della conformità urbanistica del progetto indicato, ai sensi del DPR 18 aprile 1994 n. 383 e della Legge Regionale 21 dicembre 2017 n. 24;

- con nota prot. n. 488706 in data 19 maggio 2021, **la Regione Emilia Romagna** - Direzione Generale cura del territorio e dell'ambiente - ha comunicato gli esiti dell'accertamento di conformità urbanistica a valle dell'istruttoria avviata, e, tenuto conto delle posizioni espresse dal Comune di Rubiera, dal Comune di Reggio Emilia e dalla Provincia di Reggio Emilia, ha proposto al MIMS di procedere alla dichiarazione dell'intesa, ai sensi del citato D.P.R. n. 383/1994, **limitatamente ad un primo lotto dell'opera**, ricadente interamente in Comune di Rubiera (che ha origine dalla spalla ovest del ponte sul Secchia, supera la linea ferroviaria privata di collegamento con il Terminal di Rubiera e corre dapprima parallelamente alla linea ferroviaria stessa e successivamente in direzione sud-ovest fino all'intersezione a rotatoria prevista sulla S.P. 51).

La richiesta della Regione deriva dalle istanze manifestate, in particolare, dal Comune e dalla Provincia di Reggio Emilia di stralciare il secondo lotto ricadente nei Comuni di Reggio Emilia e di Casalgrande (nel tratto verso ovest, compreso tra l'intersezione con la S.P. 51 e la Via Emilia), rinviandone l'approvazione ad un momento successivo agli approfondimenti progettuali necessari ad una riduzione del territorio agricolo coinvolto e al prolungamento della previsione fino alla Tangenziale Nord di Reggio Emilia, tenuto conto del mutato quadro di riferimento territoriale;

- con nota prot. n. 14728 del 27/08/2021 (assunta in atti al prot. n. 789693 del 01/09/2021), **il MIMS**, avendo acquisito il parere favorevole della Direzione ministeriale concedente, ha

chiesto al proponente AUTOCS di trasmettere copia degli elaborati progettuali costituenti **il progetto definitivo del "primo lotto" della Variante alla S.S. 9 Via Emilia c.d. Variante di Rubiera**, a tutti gli enti ed amministrazioni interessati dalle opere, tenuti per legge a rilasciare pareri o atti di assenso comunque denominati di rispettiva competenza, per le opere di interesse Statale, nel procedimento di Intesa Stato - Regione ai del D.P.R. n.383/1994;

Dato Atto che:

- con nota prot. n. 548 del 10/09/2021 (assunta in atti al prot. n. 922709 del 1/10/2021) **il proponente AUTOCS** ha trasmesso a tutti gli Enti interessati copia del progetto definitivo del "primo lotto" relativo alla c.d. Variante di Rubiera. Questa tratta ha origine dalla spalla ovest del viadotto sul Fiume Secchia esistente, supera la linea ferroviaria merci, privata non elettrificata, di collegamento al terminal di Rubiera e procede dapprima parallelamente alla linea ferroviaria stessa e successivamente in direzione sud-ovest attestandosi sulla SP 51, mediante uno svincolo a raso tipo rotatoria a cinque rami di innesto. Lo svincolo, oltre a garantire continuità alla viabilità locale esistente, assicura l'accesso al terminal ferroviario di Rubiera;

- con nota prot. n. 18280 del 22/10/2021 (assunta in atti al prot. n. 985459 del 25/10/2021), **il MIMS ha indetto apposita Conferenza di Servizi** decisoria, ai sensi del D.P.R. n.383/1994, da svolgersi nella forma semplificata, ex art. 14-bis della legge 7 agosto 1990 n. 241, chiedendo alla Regione di pronunciarsi in merito all'accertamento di conformità urbanistica e territoriale del progetto richiamato;

- con nota prot. n. 974802 del 20/10/2021, **la Regione Emilia-Romagna** ha richiesto alla Provincia di Reggio Emilia, al Comune di Rubiera e all'Unione Tresinaro Secchia, di verificare la conformità urbanistica e territoriale del progetto definitivo del "primo lotto" della Variante di Rubiera.

Con la medesima nota la Regione ha chiesto al Comune di Rubiera di trasmettere copia del provvedimento di autorizzazione paesaggistica, relativo alle aree adiacenti al Fiume Secchia, ai sensi del combinato disposto degli artt. 146 e 147 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e degli artt. 69 e 70 della L.R. 21 dicembre 2017 n. 24, nonché di voler segnalare se le aree interessate dal progetto sono soggette al vincolo idrogeologico di cui al R.D.L. n. 3267/1923;

- con nota prot. n. 974839 del 20/10/2021, **la Regione Emilia-Romagna** ha richiesto agli Enti con competenze in materia ambientale e di sicurezza territoriale (ARPAE, Autorità Bacino Po, Sicurezza Territoriale e Protezione Civile (STPC), Agenzia Interregionale per il Po (AIPO), Consorzio di Bonifica Emilia Centrale) parere di compatibilità della localizzazione dell'opera citata;

- con nota prot. n. 979619 del 21/10/2021, la **Regione Emilia-Romagna** ha richiesto all'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale, parere sulla compatibilità dell'opera con il Sito Rete Natura 2000 IT 4030011 "Casse di espansione del fiume Secchia";

Dato Atto inoltre che:

- il progetto in argomento è stato sottoposto a **Verifica di assoggettabilità a VIA (Screening)**, ai sensi della L.R. n. 9/99, la quale si è conclusa con un provvedimento di esclusione del progetto dalla procedura di VIA, assunto dalla Regione Emilia-Romagna con Delibera di Giunta n. 421 del 27 marzo 2006 (Prot. n. VIM/06/21654 del 03/03/2006);

- su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **il Servizio Regionale Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale (VIPSA)**, con nota prot. n.278065 del 08/04/2020, ha confermato tale esclusione dalla procedura di VIA, in ragione della permanenza delle condizioni per la non assoggettabilità, dal momento che l'area interessata dal progetto non ha subito modifiche significative;

- con nota prot. n. 400922 del 27/04/2021 **il Servizio VIPSA, in qualità di Autorità competente**, ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. 152/2006, ha svolto la verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA citato (D.G.R. n. 421 del 27 marzo 2006). L'esito di tale verifica è il seguente:

- risultano non più pertinenti le prescrizioni: 20, 34, 37.
- risultano ottemperate le prescrizioni: 1, 13, 14, 28, 29, 30, 32, 42, 43;
- risultano da ottemperare nelle fasi successive le prescrizioni: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 31, 33, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 44, 45".

Di seguito si riporta il dettaglio di queste ultime prescrizioni:

N.	PRESCRIZIONE D.G.R. n. 421 del 27 marzo 2006	INTEGRAZIONI PER LE PRESCRIZIONI DA RECEPIRE IN FASE SUCCESSIVA
2	Non saranno in ogni caso utilizzate aree a ridosso dei corsi d'acqua e canali, in modo da non aumentare il <u>rischio dovuto a sversamenti accidentali</u> .	In merito alla tipologia di monitoraggi previsti si ritiene che per il <u>Post Operam</u> possa essere utile un ulteriore Monitoraggio I.F.F. Indice di Funzionalità Fluviale dopo 3 anni dalla fine dei lavori e che in Corso d'Opera possa non essere effettuato tale tipo di monitoraggio.
3	Il <u>traffico</u> legato alle attività di cantiere sarà studiato allo scopo di evitare disturbi ai residenti e limitare i disagi al traffico locale.	Fase cantiere
4	Al fine di ridurre al minimo le <u>interferenze con la viabilità esistente</u> , si provvederà a deviazioni temporanee o restringimenti della carreggiata evitando interruzioni di traffico.	Fase cantiere
5	Verranno temporaneamente impermeabilizzati i sedimenti delle aree di cantiere e utilizzati macchinari rispondenti alle normative, dotati di tutti gli accorgimenti utili per limitare il <u>rumore e emissioni in</u>	Fase cantiere

	<u>atmosfera.</u>	
6	Particolare cura verrà posta al fine di evitare il rischio di <u>sversamenti accidentali nel terreno e nei corsi d'acqua attraversati.</u>	Fase cantiere
7	Durante i processi di cantierizzazione verranno raccolte le acque reflue prodotte direttamente o indirettamente dai lavori di costruzione stradale per evitare ogni possibile apporto di <u>inquinanti nei corpi acquiferi superficiali e sotterranei.</u>	Fase cantiere
8	Al fine di garantire l'uso della rete irrigua e lo scolo delle acque anche durante la fase di realizzazione dell'opera principale e delle opere complementari minori, per non arrecare danno alle coltivazioni della zona, si manterrà costantemente attivo il flusso idrico convogliando, ove possibile, le acque fra esistenti rogge o devianone puntualmente il corso; in tal modo si garantirà la completa <u>continuità irrigua</u> e di drenaggio per i territori regimati senza che questi subiscano un'interruzione di erogazione.	Fase cantiere
9	Per limitare il diffondersi delle <u>polveri</u> , saranno eseguite periodiche bagnature delle piste di cantiere e di eventuali cumuli di materiale.	Fase cantiere
10	Al termine dei lavori si provvederà al <u>ripristino delle aree di cantiere</u> esterne al sedime della futura infrastruttura, riutilizzando il terreno vegetale di scotico opportunamente stoccato e trattato in modo da evitarne la morte biologica; inoltre, per tali aree è prevista la piantumazione.	Durante le diverse fasi di cantiere si raccomanda di attenersi alle indicazioni contenute nelle "Linee guida per la rimozione, gestione e riapplicazione del topsoil": http://territorio.regione.emilia-romagna.it/urbanistica/pubblicazioni/linee-guida-topsoil
12	Il Progetto degli interventi di <u>mitigazione e compensazione nei confronti del paesaggio</u> dovrà contenere: - <u>andamento plano-altimetrico della livelletta stradale</u> il più possibile aderente alla morfologia del territorio, mantenendo comunque adeguati standard di sicurezza idraulica; - presenza di una <u>fascia di ambientazione di larghezza variabile su ambo i lati della strada</u> dove verrà impiantata vegetazione autoctona arborea ed arbustiva; - <u>inserimento lungo il tracciato di formazioni vegetali</u> , quali siepi arbustive ed arboreo- arbustive, disposte sia parallelamente sia perpendicolarmente (nei punti di intersezione con corsi idrici superficiali) al nastro stradale; - <u>potenziamento della vegetazione</u> presente nei punti di attraversamento di rii e canali, introducendo specie arboree e arbustive autoctone, in particolare nelle aree afferenti ai corsi d'acqua principali (fiume Secchia e torrente Tresinaro); - le formazioni vegetali di nuovo impianto saranno sempre legate a vegetazione esistente in modo da creare una vera e propria <u>ricucitura del paesaggio</u> ; - formazione di <u>coni visuali</u> appositamente individuati per inquadrare situazioni sceniche di un certo valore; - <u>impianti vegetali a macchia naturali</u> sia per quanto riguarda la struttura sia la specie utilizzata nelle aree intercluse di svincolo o nelle rotatorie.	Gli elaborati presentati (MA04) riportano gli interventi di mitigazione ambientale previsti dal progetto. <u>In fase di progettazione esecutiva dovrà essere attivato un percorso di condivisione delle proposte con le amministrazioni locali.</u>
15	Le opere di <u>mitigazioni acustiche</u> saranno, per quanto possibile, di tipo vegetazionale, con cespugli ed alberature di essenze autoctone; qualora tali forme di	Fase di progettazione esecutiva Alla luce delle integrazioni richieste in riferimento alle prescrizioni

	<i>mitigazione non permettessero l'ottenimento del rispetto dei limiti di zona, il progetto dovrà prevedere l'utilizzo di altre tipologie di protezione acustica, quali pannelli fonoassorbenti, dune in terra naturale, etc..</i>	<i>22 e 25, le opere di mitigazione acustica potrebbero variare. Pertanto, dovrà essere predisposta una tabella riportante localizzazione, lunghezza, altezza e tipologia di tutti gli interventi previsti.</i>
16	<i>Per il <u>ripristino delle eventuali aree di cantiere</u>, come già previsto nella relazione di progetto, si dovrà riutilizzare il terreno vegetale proveniente dallo scotico, che si avrà cura di accumulare, separatamente dalle altre tipologie di materiale, in spessori adeguati e di provvedere alla sua manutenzione per evitarne la morte biologica.</i>	<i>vedi prescrizione 10</i>
17	<i>Per <u>limitare</u>, in fase di cantierizzazione, le emissioni diffuse e puntuali di <u>polveri</u> derivanti dalla movimentazione dei materiali di costruzione, dall'esercizio di impianti fissi e dalla movimentazione dei mezzi si ritiene necessario: - prevedere la <u>umidificazione dei depositi temporanei</u> di terre, dei depositi di materie prime ed inerti e delle vie di transito da e per i cantieri, soprattutto quando queste si trovino nelle vicinanze dell'aggregato urbano; - per il trasporto degli inerti prevedere un sistema di <u>ricopertura dei cassoni con teloni</u>; - prevedere un <u>piano del traffico legato alle attività di cantiere</u> allo scopo di evitare disturbi ai residenti e limitare i disagi al traffico esistente.</i>	<i>Fase di cantiere</i>
18	<i>Il Progetto Esecutivo dovrà contenere un "<u>piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali</u>" che dovrà essere approvato dalla Amministrazione Provinciale di Reggio Emilia</i>	<i>Fase di progettazione esecutiva</i>
19	<i>Il Progetto Esecutivo dovrà comprendere le operazioni di <u>manutenzione degli impianti verdi per almeno tre anni</u> dalla messa a dimora; a questa si aggiunge la necessità di prevedere un reimpianto delle fallanze nel primo anno di manutenzione.</i>	<i>Fase di progettazione esecutiva</i>
21	<i>Si dovrà, inoltre, valutare la necessità di introdurre eventuali <u>mitigazioni acustiche</u> nell'area di cantiere e/o sui ricettori per consentire il rispetto dei limiti sonori previsti dalle normative vigenti.</i>	<i>Fase di cantiere</i>
22	<i>In <u>materia acustica</u>, si prescrive inoltre di attenersi alle disposizioni riportate nel recente Decreto del Presidente della Repubblica n.ro 142 del 30 marzo 2004 "Regolamento recante 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.ro 447"; in particolare l'allegato 1 dello stesso decreto riporta un'ampiezza della fascia di pertinenza acustica per infrastrutture viarie della tipologia come quella in esame di 250 metri, alla quale si associa un limite di emissione sonora per le scuole, ospedali, case di cura e riposo di 50 dB(A) diurno e 40 dB(A) notturno, mentre per gli altri ricettori si ha un limite diurno di 65 dB(A) e notturno di 55 dB(A).</i>	<i>Fase di progettazione esecutiva</i> <i>La "Relazione di impatto acustico", documento CGSS_R_PD_0_R_AP_AC00_GE_RE_001, dovrà essere opportunamente integrata con riferimento alle seguenti indicazioni:</i> <i>1. specificare come è stata effettuata la cosiddetta "taratura" o calibrazione del modello sia nel periodo diurno che nel periodo notturno tenuto conto che la normativa di settore (vedi ad es. le tecniche di misura del rumore stradale riportate nel DM 16/03/1998) prevede tempi di rilevazione prolungati (una settimana almeno). A tale proposito si ritiene che tempi complessivi di rilevazione pari o superiori a 24 o 48 ore in periodo feriali possano essere ritenuti sufficienti per questa operazione di predisposizione del modello previsionale;</i> <i>2. i fattori correttivi introdotti a seguito della taratura dovranno essere esplicitati sia sul periodo diurno che notturno e dovrà essere mostrato il loro utilizzo nelle previsioni diurne e notturne della nuova viabilità. In particolare, occorrerà prestare molta</i>

		<p>attenzione ad eventuali ricettori in cui la differenza dei livelli previsti giorno - notte risulti superiore a circa 5 dB(A). Infatti, tenuto conto della tipologia di strada in progetto, scostamenti superiori a quanto ora indicato diventano poco credibili (nell'attuale relazione acustica vi sono quasi sempre scostamenti di 10 - 11 dB(A));</p> <p>3. indicare i flussi di traffico sui quali si sono fondate le previsioni modellistiche, mostrando particolare attenzione alla consistenza di tale traffico sulle varie tratte stradali considerate: non potrà ad esempio essere considerato valido un grafo di percorrenza delle varie strade in cui i veicoli "spariscono" o non sono in linea con quanto realmente rilevato (vedi ad es. sistema MTS regionale accessibile dall'apposito sito web);</p> <p>4. tenuto conto che la strada in progetto è di tipo C1 (vedi relazione di acustica) e che la velocità consentita anche in curva è pari a 90 km/h, tale dovrebbe essere la velocità da utilizzare per i mezzi leggeri in fase previsionale, soprattutto in periodo notturno;</p> <p>5. mostrare se e come, nonché su quali ricettori è stato applicato il criterio di concorsualità fra infrastrutture diverse previsto dall'applicazione del DM 29/11/2000, nonché dall'art. 8, comma 2-bis, della Legge 447/95. In caso di applicazione del criterio per un qualche ricettore, occorrerà fare riferimento alla metodica prevista dalla delibera 68/CF del 15 marzo 2016 del Consiglio Federale del Sistema Nazionale di Protezione Ambientale (SNPA) con riferimento preciso al par. 3.1.4.1 di pag 147 di 240. Il link è il seguente: https://www.snambiente.it/wp-content/uploads/2018/11/Delibera-68_CF-revisione-normativa-acustica-con-allegati.pdf</p> <p>6. la scelta dei ricettori sui quali effettuare le valutazioni preventive dovrà essere indirizzata da criteri di massima cautela, senza tralasciare aree di sviluppo urbanistico non ancora attuate, ma previste (vedi def. di ricettore nella normativa di settore). Allo stesso modo dovranno essere considerati eventuali usi scolastici anche se non classificati in classe I. Si dovrebbe inoltre considerare quanto indicato dalla prescrizione 23. Quanto sopra indicato è da ritenersi indicativo, ma certamente non "esclusivo" nel senso che il documento acustico da integrare dovrà contenere anche altre informazioni che la vigente normativa e le norme di buona tecnica prevedono a carico del Proponente (si vedano ad es. le Linee Guida per le VIA del 2019 del SNPA).</p>
23	<p>Si dovranno in ogni caso rispettare i <u>limiti di emissione sonora</u> previsti per legge in particolare in corrispondenza dei punti critici evidenziati nella relazione di screening.</p>	<p>Fase di progettazione esecutiva</p> <p>Per quanto riguarda l'impatto acustico i punti critici, al di là di quanto evidenziato a suo tempo nella relazione di screening, sono da considerarsi i ricettori rispetto per i quali non sono rispettati i limiti di legge.</p>
24	<p>Il rispetto dei limiti di <u>pressione sonora</u> dovrà essere verificato attraverso una campagna di monitoraggio strumentale da realizzarsi, ad opera del proponente, durante la realizzazione dell'opera, ad opera e mitigazioni realizzate e, sulla base dei risultati ottenuti, dovranno essere assunte le necessarie determinazioni conseguenti.</p>	<p>Fase di cantiere</p>
25	<p>Per la valutazione <u>dell'impatto acustico</u> e del clima acustico, si dovranno seguire le indicazioni contenute nella recente Delibera di Giunta Regionale n.ro 673 del 14 aprile 2004 "Criteri tecnici per la redazione della documentazione di previsione di impatto acustico e della valutazione del clima acustico ai sensi</p>	<p>Fase di progettazione esecutiva</p> <p>La presente prescrizione è relativa all'utilizzo, come riferimento normativo, della DGR 673/2004 pertanto potrà essere ottemperata in seguito alle integrazioni richieste alla prescrizione 22.</p>

	<i>della L.R. 9 maggio 2001 n.ro 15 recante disposizioni in materia di inquinamento acustico".</i>	
26	<i>Si prescrive inoltre che le <u>mitigazioni acustiche</u> siano realizzate con sistemi che le rendano pienamente integrabili con il territorio circostante (utilizzo di materiali naturali), ove possibile.</i>	<i>Vedi prescrizione 15.</i>
27	<i>Garantendo <u>adeguata illuminazione</u> alle intersezioni, nella progettazione dell'impianto di illuminazione stradale si dovrà tenere conto e limitare l'impatto luminoso, nei confronti delle residenze limitrofe e dell'ambiente naturale, derivante dai fasci di luce diretta, ai sensi della L.R. n.ro 19 del 29 settembre 2003.</i>	<i>Fase di progettazione esecutiva</i> <i>L'illuminazione esterna dell'intero comparto dovrà essere conforme ai criteri e ai requisiti tecnici definiti dalla L.R. 19/2003 e dalla DGR n. 1732/2015 in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso. In particolare, si precisa che, ricadendo l'opera nella Zona di particolare protezione dall'inquinamento luminoso dell'Osservatorio astronomico di Scandiano (località Jano), come precisato dalla citata normativa in caso di utilizzo di apparecchi a LED, gli stessi non devono superare una temperatura di colore di 3000 K ed essere certificati da un punto di vista fotobiologico. Si ricorda inoltre che, trattandosi di opera di interesse pubblico, illuminazione deve seguire i CAM ministeriali (DM 27/9/2017 e DM 28/3/2018) coordinati con la L.R. 19/2003 e DGR 1732/2015.</i>
31	<i>Si dovrà impiegare, per quanto possibile, <u>materiale inerte riciclato</u> in luogo degli inerti pregiati.</i>	<i>Fase di progettazione esecutiva</i>
33	<i>Considerato che l'opera in esame ricade all'interno di fasce di pertinenza fluviale del fiume Secchia, delimitate dal PAI dell'Autorità di Bacino del fiume Po, per un breve tratto anche in fascia A, oltre ad ottemperare alle Norme di Piano del P.A.I., in fase di Progetto Definitivo si dovrà provvedere alla <u>verifica di compatibilità idraulica</u> redatta ai sensi dell'allegato alla Direttiva 2/99 dell'Autorità di Bacino del fiume Po connessa al PSFF "Criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B" e deve essere trasmessa per il parere all'Autorità idraulica competente.</i>	<i>Fase di progettazione esecutiva</i>
35	<i>Si dovrà prevedere un sistema di drenaggio stradale per le <u>acque di prima pioggia</u>, valutando la realizzazione di opere quali biofiltri.</i>	<i>Fase di progettazione esecutiva</i>
36	<i>È fatto divieto di scaricare <u>acque di dilavamento</u> provenienti da infrastrutture varie in corpi idrici a monte di captazioni.</i>	<i>Fase di progettazione esecutiva</i>
38	<i>In fase di cantiere, si dovranno prevedere sistemi di <u>raccolta delle acque meteoriche</u> e convoglio nella pubblica fognatura in corrispondenza di aree asfaltate e cementate.</i>	<i>Fase di cantiere</i>
39	<i>Per la fase di cantiere, si dovranno adottare misure preventive atte ad eliminare o contenere il <u>potenziale inquinamento dei corpi idrici</u>, con particolare riferimento all'utilizzo di sostanze chimiche, allo stoccaggio di sostanze pericolose e rifiuti prodotti, al deposito di carburante.</i>	<i>Fase di cantiere</i>
40	<i>In fase di cantiere le acque eventualmente rimosse potenzialmente contaminate, dovranno essere scaricate in modo che l'acqua non filtri direttamente in falda, in ogni caso in aree distanti dagli alvei; per situazioni più critiche si prevedono lagune per la decantazione di acque contaminate.</i>	<i>Fase di cantiere</i>
41	<i>Si dovrà prevedere il <u>ripristino della rete stradale esistente</u>, qualora subisca un deterioramento a causa</i>	<i>Fase di cantiere</i>

	<i>del transito dei mezzi pesanti collegato alle attività di cantiere.</i>	
44	<i>L'area interessata dal tracciato interferisce potenzialmente con alcuni <u>siti d'importanza archeologia</u>, come si evince dalla relazione di screening: si prescrive di individuare nella fase progettuale definitiva, un piano d'intervento con misure di salvaguardia per gli eventuali reperti che si dovessero rilevare, da concordare preventivamente con la Soprintendenza di competenza.</i>	<i>Fase di progettazione esecutiva</i>
45	<i>Resta fermo che tutte le <u>autorizzazioni, necessarie per la realizzazione delle opere</u> in oggetto della presente valutazione, dovranno essere rilasciate dalle autorità competenti ai sensi delle vigenti disposizioni.</i>	<i>Fase di progettazione esecutiva</i>

- con nota prot. n. 666 del 15/11/2021 (assunta in atti al prot. n. 1050694 del 15/11/2021) il **proponente AUTOCS** ha reso noto che:

- in data 1° aprile 2021 ha **depositato copia del progetto** presso il Comune di Rubiera per 60 gg., per la consultazione da parte di tutti coloro per i quali, pur non essendo proprietari delle aree oggetto di esproprio, "possa derivare un pregiudizio diretto dall'atto che comporta la dichiarazione di pubblica utilità";
- l'avviso di deposito è stato **pubblicato sul BURERT** nonché su due quotidiani;
- la Società ha provveduto a **comunicare l'avvio** della procedura finalizzata alla apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai proprietari interessati, con notifica diretta a mezzo Raccomandata A/R, a partire dal 1° aprile 2021.

Con la medesima nota il proponente AUTOCS informa che sono pervenute sei **osservazioni** da parte dei proprietari dei terreni interessati dalla progettazione del primo lotto e allega la proposta di **controdeduzioni**, da esaminare in Conferenza di Servizi, come previsto dall'art. 11, comma 3, della L.R. 37/2002;

Rilevato che:

- con nota prot. n. 389384 del 23/04/2021, **Il Servizio Regionale Viabilità, Logistica e Trasporto per vie d'acqua** ha condiviso il progetto presentato, evidenziando:

"che risulta di fondamentale importanza assicurare il completamento dell'iter approvativo di un primo stralcio funzionale dell'opera, ricadente interamente nel territorio del Comune di Rubiera.

Infatti, tale primo stralcio consente di dare funzionalità allo svincolo "Rubiera" previsto lungo il nuovo raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo, già approvato e di prossima realizzazione, che in mancanza di tale tratto non sarebbe interconnesso alla rete viaria. In particolare, il progetto del raccordo autostradale Campogalliano - Sassuolo prevede la realizzazione dello svincolo "Rubiera" e il viadotto sul fiume Secchia, ma non la sua interconnessione con la viabilità ordinaria.

Si evidenzia, inoltre, che il tratto del raccordo autostradale Campogalliano - Sassuolo compreso fra lo svincolo di "Rubiera" e l'interconnessione con la A1/A22 costituisce un'alternativa alla SS9 Emilia, di fondamentale importanza per captare le relazioni di traffico fra la fascia pedemontana e il sistema

autostradale A1/A22, e che pertanto risulta indispensabile porre in connessione la rete viaria esistente a servizio della pedemontana, costituita dalla SP 51, con il raccordo autostradale, tramite, appunto il primo stralcio della Variante di Rubiera e lo svincolo autostradale omonimo.”;

- con nota prot. n. 16912 del 10/12/2021 (assunta in atti al prot. n. 1143190 in pari data), **il Comune di Rubiera** ha formulato valutazioni sulle controdeduzioni proposte da AUTOCS, nell'intenzione di migliorare ed agevolare l'inserimento dell'opera nel contesto territoriale (richiamate nel *Considerato*). Con successiva nota prot. n. 17571 del 21/12/2021 (assunta in atti al prot. n. 1180756 del 23/12/2021), il Comune dava merito della conformità urbanistica dell'opera al PSC e RUE vigenti, a meno di alcuni scostamenti, segnalando tuttavia la mancanza del Piano Operativo Comunale, necessario per la puntuale localizzazione dell'opera e la conseguente apposizione del vincolo preordinato all'esproprio (art. 36bis comma 2, LR 20/2000); trasmetteva inoltre la proposta di parere paesaggistico, inoltrata anche alla competente Soprintendenza;

- con nota prot. n. 32155 del 19/11/2021 (assunta in atti al prot. n. 1068300 del 19/11/2021), la **Provincia di Reggio Emilia** ha dato merito che *“non si ravvisano elementi ostativi derivanti dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale alla realizzazione delle opere come oggettivate, e si esprime parere di conformità territoriale”;*

- con nota prot. n. 178820 del 19/11/2021 (assunta in atti al prot. n. 1069697 in pari data), **l'Agenzia Regionale per la Prevenzione, l'Ambiente e l'Energia (ARPAE)**, esprime prime valutazioni sul progetto, richiamando quanto già espresso sul medesimo in sede di verifica di ottemperanza allo Screening regionale, richiedendo integrazioni in relazione all'inquinamento atmosferico, acustico, idrico, luminoso e sugli aspetti relativi ai cantieri;

- con nota prot. n. 3628 del 18/11/2021 (assunta in atti al prot. n. 1064394 in pari data), **l'Ente di gestione per i parchi e la biodiversità Emilia Centrale** segnala che l'opera interferisce con il Sito Rete Natura 2000 IT403001 (ZSC-ZPS) *“Casse di espansione del Secchia”*, come ridefinito con D.G.R. n. 1756 del 02/11/2021, e richiede integrazioni al progetto relative allo specifico Studio di incidenza, di cui alla Direttiva 92/43/CEE *“HABITAT”* e al D.P.R. n. 357/97.

Inoltre, l'Ente segnala che il progetto definitivo in oggetto non ha tenuto conto dell'interferenza con la ciclovia di interesse regionale *“ER 13”* Rubiera-Muraglione, la cui realizzazione si avvale del finanziamento regionale concesso con Delibera di Giunta Regionale n. 1873 del 12/11/2018, in convenzione con i Comuni di Baiso, Castellarano, Casalgrande, ad oggi realizzata per l'80% delle opere previste, che vedrebbe interrotto il tracciato in corrispondenza dell'incrocio con il sedime dell'opera stradale;

- con nota prot. n. 1068339 del 19/11/2021, il **Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile (STPC) - Reggio Emilia**, Autorità idraulica competente del Torrente Tresinaro, richiede integrazioni alla relazione idraulica allegata al progetto in relazione alla laminazione delle piene, alla capacità di invaso e agli scenari di pericolosità anche alla luce delle caratteristiche di permeabilità dell'opera in rilevato rispetto alle acque di esondazione;

- con nota prot. n. 39598 del 27/12/2021 (assunta in atti al prot. n. 1184850 in pari data), il **Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale**, segnala un'interferenza dell'opera stradale con il "Condotta Contea Dir", chiedendo integrazioni puntuali sulle sezioni trasversali e longitudinali previste, sul dimensionamento dei tombini di attraversamento, sulla eventuale pista di servizio, sui cavalca-fosso e sulla gestione degli scarichi delle acque di piattaforma;

- sulla base delle diverse richieste di integrazioni formulate dagli Enti sopra richiamati, la **Regione Emilia-Romagna**, con nota prot. n. 1175190 del 21/12/2021, ha richiesto alla Società proponente AUTOCS, di fornire le integrazioni e gli approfondimenti indicati dai soggetti competenti in materia di sicurezza, ambiente e paesaggio sopra richiamati, e al MIMS di sospendere il procedimento per 30 gg, ai sensi dell'art. 2 comma 7 della L 241/90 ss.mm.ii.;

- con nota prot. n. 23195 del 28/12/2021 (assunta in atti al prot. n. 1187447 in pari data), il **MIMS** ha invitato il proponente AUTOCS a fornire le informazioni richieste dalle strutture regionali, sospendendo contestualmente il procedimento per un termine di trenta giorni;

- con nota prot. n. 30 del 14/01/2022 (assunta in atti al prot. n. 35315 del 17/01/2022), il **proponente AUTOCS** ha trasmesso le integrazioni richieste da ARPAE, dall'Ente di Gestione per i Parchi Emilia Centrale, dal STPC e dal Consorzio di Bonifica;

Constatato che:

- con nota prot. n. 16106 del 01/02/2022 (assunta in atti al prot. n. 88709 in pari data), **l'ARPAE**, a seguito delle integrazioni ricevute dal proponente AUTOCS in data 14/01/22, ha formulato alcune indicazioni, da attuarsi in fase di progetto esecutivo, che permettono di ottemperare pienamente alle prescrizioni contenute nella D.G.R. n. 421/2006, riferita alla fase di screening, precisando che le indicazioni che seguono non risultano ostantive ai fini della localizzazione del "primo lotto" dell'opera in oggetto:

- "1. La taratura del modello acustico. I principali riferimenti per la corretta taratura di un modello di calcolo acustico sono riportati nelle appendici alla norma UNI 11143-1 "Metodo per la stima dell'impatto e del clima acustico per tipologia di sorgenti - Generalità". Tale norma prevede (appendice E) che: "Per calibrare il modello di calcolo si variano i valori di alcuni parametri critici al fine di avvicinare i valori*

calcolati con i valori misurati: ciò richiede che si identifichino con cura i parametri che, per difficoltà nella stima o imprecisione del modello di calcolo, si ritiene abbiano maggiori responsabilità nel determinare differenze tra misure e calcoli. Tale operazione può essere effettuata ponendosi come obiettivo la minimizzazione della somma degli scarti quadratici tra i valori calcolati ed i valori misurati." I parametri determinanti sono chiaramente indicati al punto 5.1 della suddetta norma, relativa alla caratterizzazione acustica Post Operam: "le caratteristiche di emissione dei vari tronchi stradali omogenei, in cui la nuova infrastruttura può essere scomposta, possono essere determinate secondo una delle seguenti modalità: - mediante l'acquisizione di dati su:

- l'intensità (o variazioni di intensità) del traffico previsto (flussi orari per tipologia di veicoli) nei periodi di riferimento diurno e notturno;
- la tipologia dei veicoli, considerando almeno due categorie: leggeri e pesanti;
- le caratteristiche del fondo stradale;
- gli eventuali limiti di velocità;
- la velocità media di transito dei veicoli nelle normali condizioni di traffico."

Da quanto sopra riportato risulta evidente che la taratura proposta nella relazione di impatto acustico risulta carente perché durante la fase di taratura nei tratti stradali esistenti uno dei parametri fondamentali per caratterizzare l'emissione delle arterie stradali, vale a dire la velocità dei veicoli, è stato determinato "visivamente", solo per un'ora e unicamente nel periodo diurno. Nessun rilievo è stato eseguito sulla velocità media dei veicoli in periodo notturno, velocità quest'ultima che in arterie stradali caratterizzate dalla presenza di traffico pesante soprattutto in periodo diurno, possono risultare significativamente maggiori rispetto a quello diurno, con conseguenti incrementi dei livelli di emissione attesi. Ne segue che rilievi sulle arterie stradali esistenti in prossimità di quella in progetto, limitati ad un'ora in periodo diurno, non permettono di tarare adeguatamente un modello acustico. La norma UNI 11143-2 "Metodo per la stima dell'impatto e del clima acustico per tipologia di sorgenti Parte 2: Rumore stradale", che descrive i metodi per stimare l'impatto e il clima acustico generati dalle infrastrutture stradali, al punto 5.1, prevede infatti, nell'appendice A2, relativamente ai tempi di misurazione:

"Nei punti di misura deve essere determinato il livello sonoro equivalente continuo a lungo termine. Esso può venire determinato attraverso un monitoraggio continuo a lungo termine o un idoneo campionamento, ad eccezione delle sorgenti sonore stazionarie, per le quali è sufficiente effettuare le rilevazioni in un intervallo temporale significativo. Il monitoraggio a lungo termine comporta il rilievo dei livelli di pressione sonora per un'intera settimana, compresi i giorni di sabato e domenica. Tale settimana deve collocarsi in un periodo dell'anno che sia significativo dal punto di vista della rumorosità ambientale (sono esclusi i periodi immediatamente a ridosso di festività natalizie, pasquali e di esodi estivi). Nell'ambito di questi sette giorni devono essere rilevati i dati relativi al livello equivalente continuo orario ponderato A su tutto l'arco delle 24 h, eventualmente corretti per mascherare la presenza di eventi anomali non rappresentativi del clima di rumore tipico. Utilizzando la tecnica di campionamento, si suggerisce che ciascun campione venga prelevato per almeno 20 min nell'arco di ogni ora. La composizione dei valori risultanti per l'ottenimento del parametro finale di riferimento (livello equivalente continuo a lungo termine) può essere effettuata secondo le indicazioni riportate al punto A.5". Ciò premesso, trattandosi di una valutazione di impatto acustico, si ritiene che possa essere accettabile anche un rilievo fonometrico limitato a 24 ore di misura (meglio 48 ore) in giorno infrasettimanale (lontano da eventi

particolari), in normali condizioni di traffico, perché risulta comunque cautelativo al fine della progettazione degli interventi di mitigazione (il rilievo settimanale comprende anche il fine settimana, caratterizzato generalmente da una riduzione delle emissioni di livelli sonori nelle arterie stradali in esame).

Indicazione 1. La taratura del modello previsionale acustico deve essere effettuata eseguendo rilevazioni fonometriche di almeno 24 ore (meglio 48 ore) in corrispondenza dei punti di rilevazione già prescelti nella valutazione di impatto acustico presentata (SP 51, SP 52, SS9). Tra i parametri da rilevare occorrerà considerare anche la velocità.

- 2. Differenza LAeq periodo diurno/notturno.** La relazione di impatto acustico presentata prevede, per il tratto in progetto, che costituisce un percorso alternativo all'attraversamento urbano dell'abitato di Rubiera attraverso la via Emilia, una differenza tra i livelli equivalenti diurni e notturni di 10-11 dBA. Numerosi rilievi eseguiti in ricettori collocati lungo la via Emilia nel corso degli ultimi decenni hanno evidenziato una differenza tra LAeq diurno e LAeq notturno -a seconda dei diversi tratti considerati- compresa nel range 3-6 dBA. Ciò porta a ritenere che la previsione modellistica di una differenza tra i livelli equivalenti diurni e notturni di 10-11 dBA nei ricettori collocati in corrispondenza di quello che si configura, a tutti gli effetti, come un tracciato che è destinato a raccogliere la maggior parte del traffico dell'attuale via Emilia necessita di una revisione, attraverso la corretta taratura del modello acustico a partire da un punto di monitoraggio di almeno 24 ore (meglio 48 ore) collocato nei pressi dell'attuale tracciato della via Emilia. Le previsioni modellistiche dovranno risultare coerenti con quanto riscontrato in periodo diurno e in quello notturno in tale punto di rilievo fonometrico.

Indicazione 2. Le previsioni modellistiche del tratto in progetto dovranno essere coerenti con i rilievi fonometrici eseguiti nel ricettore collocato nei pressi della via Emilia, in particolare la differenza tra LAeq diurno e LAeq notturno non dovrà discostarsi in maniera significativa da quella rilevata nel punto di rilievo fonometrico collocato sull'attuale via Emilia.

- 3. Flussi di traffico.** La presente osservazione non interessa direttamente ed esclusivamente il lotto 1 della tangenziale di Rubiera; tuttavia, si fa notare che per tale lotto sono previsti flussi veicolari dell'ordine dei 17000 veicoli/giorno (riferiti al 2030). Ciò non risulta del tutto coerente (pur considerando la presenza di una percentuale di traffico non di attraversamento) con quanto attualmente (dati 2021) rilevato nel contiguo tratto est della via Emilia (circa 22000 veicoli/giorno). Risulta inoltre di non facile comprensione l'improvvisa riduzione - da 17000 veicoli a meno di 8000 - tra la SP 52 e la via Emilia, in palese assenza di ulteriori arterie stradali che possano intercettare il flusso di veicoli mancante, peraltro molto consistente (circa 10000 veicoli/giorno). Si consideri che nell'attuale tratto della via Emilia ad ovest del tratto in progetto della tangenziale di Rubiera (quello compreso tra la SP52 e la via Emilia stessa), transitano attualmente circa 23700 veicoli/giorno. Pur consapevoli delle notevoli approssimazioni nell'analisi fin qui condotta e del confronto fra dati non direttamente confrontabili, preme sottolineare che la tangenziale di Rubiera intercetterebbe, secondo questo modello trasportistico relativamente al tratto tra SS9 e SP52, non più di un terzo dei veicoli che attualmente transitano sulla via Emilia.

Indicazione 3. I flussi di traffico previsti nella tangenziale di Rubiera devono risultare per l'intero tratto coerenti con quanto rilevato dal sistema regionale MTS ad est e ad ovest della via Emilia, ossia con i punti MTS n°140 in località Bagno (Reggio Emilia) e MTS 29 in località Marzaglia (Modena). Stante il decennio passato dalla redazione dello studio trasportistico (riferito a dati 2011) si richiede una revisione /aggiornamento dello stesso, che tenga conto delle più recenti rilevazioni

dei flussi di traffico. Ciò risulta essenziale ai fini della corretta progettazione acustica dell'opera.

4. **Velocità inserite nella valutazione modellistica.** La DGR 673/04 della Regione Emilia Romagna, all'art.3 c.1 lettera b, relativo alle infrastrutture stradali, prevede che debba essere riportata nella relazione di impatto acustico la "descrizione del tracciato stradale, con relative quote, nonché la previsione dei flussi di traffico nelle ore di punta, del flusso medio giornaliero, suddiviso per il periodo diurno e per il periodo notturno, della composizione per le diverse categorie di mezzi (leggeri e pesanti), specificando le relative velocità medie;" La velocità dei veicoli è stata stimata di 80 km/h per i veicoli leggeri e 60 km/h per quelli pesanti e ciò senza differenziare tra periodo diurno e quello notturno, periodo quest'ultimo caratterizzato da diversi flussi veicolari e diversa tipologia di veicoli (minore percentuale di traffico pesante e in generale "lento" in periodo notturno). A fini cautelativi, le previsioni dei livelli acustici in periodo notturno potrebbero essere eseguite ipotizzando per i veicoli leggeri la velocità massima consentita per la specifica tipologia di arteria stradale (C1), vale a dire 90 km/h.
Indicazione 4. A fini cautelativi, le previsioni dei livelli acustici in periodo notturno dovranno essere eseguite ipotizzando per i veicoli leggeri la velocità massima consentita per la specifica tipologia di arteria stradale (C1), vale a dire 90 km/h.
5. **Concorsualità tra infrastrutture.** Nelle tabelle 6.2 e 6.3 riportate da pag 28 a pag.42 della relazione di impatto acustico sono stati inseriti, in parte (ad eccezione dell'attuale SS9), i limiti acustici delle infrastrutture limitrofe all'area di intervento, ed è stato valutato unicamente l'impatto acustico dell'opera in progetto, con e senza interventi di mitigazione. La metodica utilizzata non è pertanto conforme alla metodica prevista dalla delibera 68/CF del 15 marzo 2016 del Consiglio Federale del Sistema Nazionale di Protezione Ambientale (SNPA) con riferimento preciso al par. 3.1.4.1 di pag 147 di 240, in quanto non soddisfa il principio fondamentale su cui si basa la valutazione di concorsualità enunciato nella sopra citata delibera: "l'infrastruttura di nuova realizzazione, considerando i livelli sonori preesistenti, deve introdurre livelli sonori propri che, oltre a non superare il proprio valore limite di immissione Limm, sommati ai livelli sonori delle infrastrutture esistenti non superino, nelle aree di concorsualità, il livello Lzona". Le tabelle sopra citate vanno corrette considerando correttamente il criterio di concorsualità. A titolo d'esempio sono presenti, nella colonna "Limiti della nuova tangenziale" valori superiori in periodo notturno (68.8 dBA) rispetto a quello diurno (63.8 dBA) in diversi ricettori (n°12, n°13, ecc...), oppure calcolati in modo non corretto (a titolo d'esempio si veda il ricettore n°5) in quanto in presenza di due infrastrutture concorsuali al limite della singola infrastruttura dovrebbe essere sottratto un valore di 3 dBA e non 2, ecc.. Inoltre, nella tabella 6.3, al fine di una migliore comprensione dell'efficacia degli interventi di mitigazione, sarebbe preferibile inserire la colonna "livelli calcolati senza mitigazione" prima della colonna "Livelli calcolati con mitigazione".
Indicazione 5. Per la valutazione della concorsualità tra infrastrutture si deve fare riferimento alla metodica prevista dalla delibera 68/CF del 15 marzo 2016 del Consiglio Federale del Sistema Nazionale di Protezione Ambientale (SNPA) con riferimento preciso al par. 3.1.4.1 di pag 147 di 240. La tabella 6.3 riportata da pag 36 a pag.42 della relazione di impatto acustico deve contenere la valutazione (previsionale o con rilevazioni) dei livelli acustici delle arterie stradali concorsuali, ai fini delle valutazioni di Post Operam.
6. **Individuazione dei ricettori.** La scelta dei ricettori sui quali effettuare le valutazioni preventive deve essere indirizzata da criteri di massima cautela, senza tralasciare aree di sviluppo urbanistico non ancora

attuata, ma previste (vedi def. di ricettore nel DPR 142/04). Nel lotto 1 sono presenti aree di espansione industriale localizzate nel comune di Rubiera che devono essere considerate adeguatamente come ricettori. Anche nei rimanenti lotti in progetto occorrerà verificare nella specifica disciplina urbanistica la presenza di aree di possibile espansione residenziale in corrispondenza delle UTO 114, UTO 112, UTO 53 (si veda la planimetria della ZAC a pag. 45 della relazione di impatto acustico). Occorre altresì considerare le modifiche normative introdotte dalla nuova disciplina urbanistica regionale (LR 24/17), in particolare per quanto riguarda le aree di espansione non ancora attuate.

Indicazione 6. La scelta dei ricettori sui quali effettuare le valutazioni preventive deve essere indirizzata da criteri di massima cautela, senza tralasciare aree di sviluppo urbanistico (vedi def. di ricettore nella normativa di settore). Occorre verificare la presenza di potenziali aree di espansione in corrispondenza dell'area industriale del comune di Rubiera anche alla luce della nuova disciplina urbanistica (LR 24/17 divenuta pienamente operativa dal 1 gennaio 2022) e, di conseguenza, collocare eventuali ricettori rappresentativi in cui effettuare le previsioni.

7. **Barriera.** La collocazione delle barriere è riportata nella relazione di impatto acustico, così come l'altezza relativa. Non è specificata tuttavia l'effettiva lunghezza di ogni singola barriera.

Indicazione 7. Dovranno essere riportati in una specifica tabella tutti gli interventi di mitigazione acustica, individuati in maniera univoca con una apposita codifica. Dovrà essere indicata altezza e lunghezza di ogni barriera, nonché gli specifici ricettori oggetto di mitigazione.

8. **Piano di Monitoraggio.** Considerando i numerosi punti di incertezza della valutazione modellistica presentata e, allo stato attuale, dell'assenza di risposte esaurienti alle richieste di integrazioni presentate dallo Scrivente Servizio, si ritiene che debba essere presentata, in sede di Progetto Esecutivo, una revisione del Piano di Monitoraggio che sia coerente con il documento denominato CGSS_A_PE_0_A_GE_PM00_GE_RE_007_C, relativo al progetto di collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo, tra la A22 e la SS 467 "Pedemontana" (asse autostradale e raccordo con la tangenziale di Modena), intitolato "Progetto di monitoraggio ambientale. Componente rumore", presentato in data 23/12/2020 all'Arpae territorialmente competente (prot. AutoCS n°913). Rispetto a quanto riportato in tale PMA, occorre tener presente che la DGR 45/04 è stata sostituita dalla DGR 1197/20: "Criteri per la disciplina delle attività rumorose temporanee, in deroga ai limiti acustici normativi, ai sensi dell'art. 11, comma 1 della L.R. 9 maggio 2001, n. 15."

Indicazione 8. Dovrà essere presentata, in sede di Progetto Esecutivo, una revisione del Piano di Monitoraggio che dovrà essere coerente con il corrispondente documento denominato: CGSS_A_PE_0_A_GE_PM00_GE_RE_007_C relativo al progetto di collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo, tra la A22 e la SS 467 "Pedemontana" (asse autostradale e raccordo con la tangenziale di Modena), intitolato "Progetto di monitoraggio ambientale. Componente rumore", presentato in data 23/12/2020 all'Arpae territorialmente competente (prot. AutoCS n°913). Rispetto a quanto riportato in tale PMA, occorre tener presente che la DGR 45/04 è stata sostituita dalla DGR 1197/20: "Criteri per la disciplina delle attività rumorose temporanee, in deroga ai limiti acustici normativi, ai sensi dell'art. 11, comma 1 della L.R. 9 maggio 2001, n. 15." Resta inteso che tale PMA dovrà successivamente accogliere, nello specifico, le valutazioni della Arpae territorialmente competente, nonché della Regione Emilia-Romagna.";

- con nota prot. n. 251 del 02/02/2022 (assunta in atti al prot. n. 93036 in pari data), **l'Ente di gestione per i parchi e la**

biodiversità Emilia Centrale, visto lo "Studio di incidenza ambientale", trasmesso dal proponente AUTOCS in data 14/01/2022, e vista la nota del Comune di Castellarano (capofila nel progetto della realizzazione della ciclovia ER 13 Rubiera-Muraglione), ed espletata la procedura di pre-Valutazione di Incidenza degli interventi, ha espresso una valutazione positiva, in quanto l'intervento non incide in maniera significativa sugli habitat e sulle specie del sito ZSC-ZPS IT 4030011 "Casse di espansione del fiume Secchia". L'opera risulta quindi, compatibile con la corretta gestione dei siti della Rete Natura 2000, a condizione che il progetto esecutivo del "primo lotto" preveda la realizzazione di un sottopasso al di sotto della tangenziale per il passaggio della Ciclovia "ER 13" Rubiera-Muraglione, necessario per la fruizione del Sito e inoltre che siano realizzate le misure di mitigazione previste dallo studio ed in particolare la piantumazione di arbusti e alberi di specie autoctone, a lato della sede stradale.

- con nota prot. n. 77094 del 28/01/2022 **il STPC - Reggio Emilia**, Autorità idraulica competente del Torrente Tresinaro, viste le integrazioni fornite dal proponente AUTOCS in data 14/01/2022, esprime parere favorevole al progetto, limitatamente al "primo lotto" e alle interferenze con il Torrente Tresinaro;

- con nota prot. n. 2064 del 28/01/2022 (assunta in atti al prot. n. 78695 in pari data), **l'Agenzia Interregionale per il Fiume PO (AIPO)**, Autorità idraulica competente del Torrente Secchia, esprime il proprio nulla osta con le seguenti condizioni per la fase della progettazione esecutiva:

"1. il percorso della tangenziale ricade in Fascia B del PAI pertanto si applica quanto previsto dall'Art. 38 delle NTA "Interventi per la realizzazione di opere pubbliche o di interesse" che prescrive quanto di seguito: "Fatto salvo quanto previsto agli artt. 29 e 30, all'interno delle Fasce A e B è consentita la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico, riferite a servizi essenziali non altrimenti localizzabili, a condizione che non modifichino i fenomeni idraulici naturali e le caratteristiche di particolare rilevanza naturale dell'ecosistema fluviale che possono aver luogo nelle fasce, che non costituiscano significativo ostacolo al deflusso e non limitino in modo significativo la capacità di invaso, e che non concorrano ad incrementare il carico insediativo." A tal fine i progetti devono essere corredati da uno studio di compatibilità, che documenti l'assenza dei suddetti fenomeni e delle eventuali modifiche alle suddette caratteristiche, da sottoporre all'Autorità competente, così come individuata dalla direttiva, per l'espressione di parere rispetto alla pianificazione di bacino.

2. qualora nel corso della progettazione esecutiva dovessero mutare le condizioni attuali in seguito al percorso di approvazione della variante al PAI adottata, la scrivente Agenzia si riserva di esprimere un parere condizionato alle eventuali mutate condizioni."

- con nota prot. n. 1850 del 02/02/2022 (assunta in atti al prot. n. 98060 del 03/02/2022), **il Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale**, viste le integrazioni fornite dal proponente AUTOCS in data 14/01/2022, trasmette osservazioni tecnico idrauliche da recepire nel progetto esecutivo, condizionanti il

rilascio della concessione amministrativa, ai sensi del R.D. 368/1904:

"Il Condotto Contea Dir deve essere intercettato a sud della rotatoria in progetto sulla S.P. 15 e del raccordo previsto con la provinciale, nel punto in cui non interferisce con le opere di progetto (attualmente risulta intubato a partire da 30 metri a Sud di via Corradini). In quel punto dovrà essere realizzato un pozzetto di raccordo tra la tubazione esistente e il nuovo tracciato del Condotto che dovrà essere definito al di fuori del rilevato stradale. Potrà essere sviluppato a est o a ovest, per riconnettersi a nord delle opere in progetto con il tracciato attuale, nel punto in cui cessa l'interferenza. La tubazione esistente del Condotto Contea Dir risalente a vecchia data e della quale non si conoscono le condizioni statiche e lo stato di manutenzione, per tutto il tratto che interferisce con il progetto dovrà essere abbandonata e quindi demolita o riempita al fine di determinare una adeguata fondazione stradale. Eventuali scarichi collegati al tracciato da dismettere saranno opportunamente convogliati nella nuova tubazione.

Il nuovo tracciato del condotto Contea Dir, dovrà quindi essere al di fuori del rilevato stradale, e pertanto traslato dal tracciato attuale verso Est o verso Ovest, limitando la lunghezza dei tratti sottopassanti le strade connesse alla rotatoria. Per tutto il nuovo tracciato dovrà essere tombinato con elementi circolari in c.a. DN 1000. Nei tratti di parallelismo alle strade e alla rotatoria, la tubazione dovrà essere ubicata a metri 2,00 dal piede dei rilievi stradali. Nei tratti di attraversamento delle strade si darà preferenza a tracciati perpendicolari all'asse stradale. I pozzetti in c.a. di raccordo idraulico muniti di chiusino in ghisa ispezionabile, dovranno essere ubicati in aree accessibili al personale del consorzio.

In considerazione dei volumi di traffico a cui farà fronte la nuova tangenziale, e alla impossibilità di avere uscite a lato, considerato che lo scrivente Consorzio provvede alla manutenzione della rete idraulica attraverso l'impiego di mezzi meccanici gommati o cingolati che non potranno accedere alle nuove arterie a scorrimento veloce, si prescrive di prevedere il tombamento del Condotto Contea Dir nei tratti in cui lo stesso viaggia a est e parallelo alla viabilità stradale, dato che tra l'altro poco più a nord, il condotto risulta di nuovo già tombato.

Inoltre, non è chiaro dove vengono convogliate le acque della piattaforma stradale. Si chiede pertanto di dare maggiore evidenza a questa parte e di indicare i recapiti.

Infine, si prescrive di dare continuità a tutti i fossi di scolo o irrigui presenti a campagna e che vengano intercettati dalla nuova tangenziale, considerato che il tracciato si svolge in direzione est- ovest, e quindi tagliando tutti i sistemi di scolo e irrigui che data l'altimetria del terreno presentano andamento da sud verso nord.

Si resta in attesa della trasmissione del nuovo elaborato che recepisce le prescrizioni di cui sopra relativo al tracciato, sezioni e profili del condotto Contea, alla parte inerente allo scarico delle acque della piattaforma stradale e della tavola rappresentativa dei fossi esistenti e di come si pensa di dare continuità agli stessi.

Il tutto, per poter poi formalizzare, la necessaria concessione per la realizzazione delle opere ai sensi del RD. 368 del 1904, come indicato in premessa.";

Considerato che:

- relativamente al **Comune di Rubiera**, il progetto definitivo del "primo lotto" della Variante alla S.S. 9 Via Emilia, c.d. Variante di Rubiera, trasmesso dal proponente AUTOCS a tutti gli Enti il 6 dicembre 2019 nota prot. n. 170, risulta coerente con il

PSC e il RUE vigenti, che riportano un'apposita fascia di rispetto e ambientazione delle infrastrutture, e costituisce variante localizzativa dell'opera in oggetto;

- il presente procedimento di Intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera in oggetto, comporta l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità delle opere e infrastrutture ad esse collegate;

- Il procedimento di approvazione ministeriale dell'opera avrà quindi l'effetto di variante allo strumento urbanistico comunale ai fini sia localizzativi e sia conformativi dei vincoli preordinati all'esproprio;

- il presente provvedimento, visto quanto precisato dal Servizio Regionale VIPSA in qualità di Autorità competente, con nota n. 400922 del 27/04/2021 sopra richiamata, assolve alla Verifica di ottemperanza alle prescrizioni della D.G.R. n. 421 del 27 marzo 2006, limitatamente a quelle aventi effetti sul progetto definitivo, rimandando alle fasi successive (progetto esecutivo, cantiere/in corso d'opera e post operam) la verifica alle altre prescrizioni date;

- relativamente alle aree oggetto di vincolo paesaggistico del "Fiume Secchia", il Comune di Rubiera (con nota prot. n. 17515 del 20/12/2021, assunta in atti al prot. n. 1170547 in pari data) ha trasmesso alla conferenza di servizi, ai sensi dell'art. 147 del Codice dei beni culturali, Dlgs 42/2004, la Valutazione di Compatibilità Paesaggistica favorevole, ai sensi del D.Lgs. 42/2004, Parte Terza (Beni Paesaggistici), art.146, comma 7, sentita la Commissione Qualità Architettonica e Paesaggio (CQAP seduta del 23/11/2021), dando merito di averla inviata alla competente Soprintendenza (con. prot. n. 17286 del 16/12/2021);

- in relazione al rischio sismico, il Comune di Rubiera ricade in zona sismica n. 3 (cfr. Aggiornamento classificazione sismica, DGR n. 1164 del 23/07/2018), pertanto si demanda al Ministero la competenza in materia di valutazione tecnica e amministrativa dei progetti e di vigilanza sulla loro sicurezza, ai sensi dell'art. 10, comma 7-bis, del decreto-legge n. 76/2020, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 e dell'articolo 9 della L.R. 19 del 30 ottobre 2008 come modificato dalla L.R. 23 dicembre 2016 n. 25;

- il progetto non interessa aree soggette a vincolo idrogeologico (cfr. Direttiva regionale vincolo idrogeologico, DGR n. 1117 del 11/07/2000);

Considerato inoltre che:

- con nota prot. n. 1766 del 04/02/2022 (assunta in atti al prot. n. 105692 del 07/02/2022) **il Comune di Rubiera ha trasmesso la Delibera Consiliare n. 9 del 31/01/2022**, con la quale dà merito della non conformità urbanistica della proposta ed esprime

l'assenso favorevole all'Intesa tra Stato e Regione, ai sensi del D.P.R. n. 383/1994 e dell'art. 54 della L.R. n. 24/2017, per la localizzazione delle opere relative al progetto, comprensivo delle soluzioni per risolvere le interferenze con i servizi a rete, nonché alla apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

La medesima Delibera approva anche le controdeduzioni proposte da AUTOCS (ai sensi dell'art.11 comma 3 della LR 37/2002), a condizione che vengano accolte le valutazioni formulate dall'ufficio tecnico comunale, contenute nella nota prot. n. 16912 del 10/12/2021 (assunta in atti al prot. n. 1143190 in pari data) al fine di migliorare ed agevolare l'inserimento dell'opera nel contesto locale, di seguito richiamate:

- *"Modifica delle aree boscate di ambientazione: si propone una redistribuzione delle superfici boscate a saldo invariato, per liberare un lotto funzionale alla delocalizzazione di un impianto produttivo ubicato in una zona di tutela paesaggistica, permettendo di rimuovere un elemento in contrasto con il paesaggio del Parco del Secchia, senza pregiudicare l'attività produttiva di lavorazione rifiuti inerti, che troverebbe nel nuovo sito una collocazione più idonea (...);*
- *Rotatoria sulla SP 51: il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria, all'incrocio con la SP 51, dotata di cinque bracci, uno dei quali (quadrante sud est) garantisce l'accesso alla zona produttiva limitrofa. Si propone di valutare la fattibilità relativa all'inserimento nel progetto di un ulteriore braccio della rotatoria (quadrante nord est) che potrebbe garantire l'accesso all'area di espansione produttiva DP1, prevista dal PSC poco più a nord (...);*
- *Ciclabile ER13: Il tracciato della tangenziale interseca la ciclovia regionale ER13, attualmente in corso di realizzazione, al fine di evitare interferenze tra le due infrastrutture si propone di prevedere anche il sottopassaggio ciclabile nel progetto della tangenziale (...).";*

Rilevato in particolare che la ciclovia "ER 13 Rubiera-Muraglione" è classificata nel PRIT come ciclovia di interesse regionale ed è oggetto di finanziamento regionale nell'ambito del programma FSC 2014-20, e che pertanto la risoluzione della interferenza conseguente alla realizzazione dell'opera in oggetto, attraverso la realizzazione del sottopasso ciclopedonale alla tangenziale di Rubiera, richiamato dalle prescrizioni del Comune di Rubiera e dell'Ente di Gestione dei Parchi e la biodiversità Emilia Centrale, assume un particolare interesse per la funzionalità della medesima opera regionale, come ribadito ed evidenziato dalle strutture tecniche regionali competenti negli incontri istruttori convocati su questo tema all'interno del presente procedimento;

Richiamate inoltre le proprie deliberazioni:

- n. 2416 del 29/12/2008, recante "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007" e successive modifiche e integrazioni;
- n. 468 del 10/04/2017, recante: "Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna";
- n. 2013 del 28/12/2020, avente ad oggetto "Indirizzi organizzativi per il consolidamento della capacità amministrativa dell'Ente per il conseguimento degli obiettivi del programma di mandato per far fronte alla programmazione comunitaria 2021/2027 e primo adeguamento delle strutture regionali conseguenti alla soppressione dell'Ibacn";
- n. 2018 del 28/12/2020, recante "Affidamento degli incarichi di Direttore Generale della Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 43 della L.R. 43/2001 e ss.mm.ii.";
- n. 111 del 28 gennaio 2021, avente ad oggetto "Approvazione del piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2021-2023";
- n. 771 del 24 maggio 2021 che ha approvato gli incarichi dirigenziali rinnovati e conferiti nell'ambito delle Direzioni generali e Agenzie della Giunta regionale;

Viste le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale PG/2017/0660476 del 13 ottobre 2017 e PG/2017/0779385 del 21 dicembre 2017 recanti indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposte in attuazione della propria deliberazione n. 468/2017;

Visto il Decreto Legislativo 14 marzo 2013, n. 33 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni" e ss.mm.ii.;

Dato atto che il Responsabile del Procedimento ha dichiarato di non trovarsi in situazioni di conflitto, anche potenziale, di interessi;

Dato Atto dei pareri allegati;

Su proposta dell'Assessore alla Montagna, aree interne, programmazione territoriale, pari opportunità, Barbara Lori;

A voti unanimi e palesi

DELIBERA

- 1) in merito alle osservazioni presentate dalle Ditte espropriande, di prendere atto che la relativa documentazione è stata debitamente valutata e controdedotta dalla proponente Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. (AUTOCS) e che **il Comune di Rubiera ha esaminato le osservazioni e ha condiviso le proposte di controdeduzioni** formulate dalla stessa AUTOCS, a condizione che vengano accolte le valutazioni formulate dall'ufficio tecnico comunale, richiamate nel Considerato, al fine di migliorare e agevolare l'inserimento dell'opera nel contesto locale;
- 2) di esprimere **l'assenso all'intesa, per quanto di propria competenza in merito agli aspetti localizzativi, tenuto anche conto del parere favorevole al progetto, con prescrizioni, espresso dal Comune di Rubiera, con la delibera consiliari n. 9 del 31/01/2022**, per la realizzazione delle opere facenti parte del progetto denominato: Collegamento Autostradale Campogalliano-Sassuolo tra la A22 e la SS 467 "Pedemontana". Variante alla S.S. 9 Via Emilia, c.d. Variante di Rubiera: approvazione progetto definitivo "Primo Lotto", alle condizioni di cui alla Delibera consiliare del Comune di Rubiera, richiamata nel *Considerato* a cui si rimanda, e qui integralmente condivise e confermate.

In particolare, per quanto riguarda la realizzazione del sottopasso ciclopedonale finalizzato a garantire la continuità della ciclabile "ER13 Rubiera-Muraglione" di interesse regionale, si specifica che lo stesso dovrà essere recepito nel progetto esecutivo e inserito nel relativo quadro economico a carico di AUTOCS;

- 3) di fare proprie le prescrizioni ambientali, da sviluppare nella fase di progettazione esecutiva, richieste dagli Enti: ARPAE, Ente di Gestione dei Parchi e la biodiversità Emilia centrale, AIPO, Consorzio di Bonifica Emilia Centrale, descritte compiutamente nel precedente *Constatato*, a cui si rimanda integralmente;
- 4) di fare proprie altresì le prescrizioni contenute nel provvedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA (D.G.R. n. 421 del 27 marzo 2006) che risultano da ottemperare nelle fasi successive (progetto esecutivo, in corso d'opera, cantiere e post operam), descritte nel precedente *Dato Atto*, a cui si rimanda;
- 5) di dare atto che è demandata al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili la competenza in materia di valutazione tecnica e amministrativa dei progetti e di vigilanza e controllo sulla sicurezza sismica delle opere pubbliche e, in particolare, che nelle successive fasi progettuali e autorizzative e nell'esecuzione delle opere dovrà essere garantita l'osservanza delle specifiche disposizioni di cui all'art. 10, comma 7-bis, del D.L. n. 76/2020, convertito con modificazioni

dalla L. n. 120/2020, circa la verifica preventiva della conformità del progetto alle norme tecniche per le costruzioni;

- 6) di fare salvo ogni altro parere, autorizzazione, concessione, nulla osta o atto di assenso comunque denominato prescritto, in sede esecutiva, da disposizioni vigenti, con particolare riferimento alle norme in materia ambientale, igienico-sanitaria e di sicurezza;
- 7) di dare mandato al Servizio Giuridico del Territorio, Disciplina dell'edilizia, Sicurezza e legalità di trasmettere la presente deliberazione al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, per il seguito di competenza e affinché le prescrizioni in essa richiamate siano esplicitamente recepite nel provvedimento autorizzativo finale, nonché di inviarne copia agli altri Enti interessati;
- 8) di dare atto, infine, che per quanto previsto in materia di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni, si provvederà ai sensi delle disposizioni normative e amministrative richiamate in parte narrativa.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Donatella Bartoli, Titolare della posizione organizzativa con delega di funzioni dirigenziali ESPRESSIONE DELL'INTESA DELLA REGIONE SULLE OPERE PUBBLICHE DI INTERESSE STATALE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di legittimità in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2022/153

IN FEDE

Donatella Bartoli

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di merito in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2022/153

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 150 del 07/02/2022

Seduta Num. 6

OMISSIS

L'assessore Segretario

Corsini Andrea

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Responsabile Roberta Bianchedi