



PROTOCOLLO GENERALE n° 19711 del 05/06/2023 12:32:53

ARRIVO

Pec (46952749 - REDAZIONE)

Unit

Tipo Documento: **COMU - Comunicazione** Riservato: Si No

* Oggetto: (PROT. NUM. 97120/2023 DEL 05/06/2023 ALLE ORE 12:17) PROCEDIMENTO DI ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE AGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA, AI SENSI DELL'ART. 60 DELLA L.R. 24/2017 FINALIZZATO Doc. Principale: [Ossevazioni_tangu...](#)

Classificazione: **N11.015.001 - NUOVE OPERE STRADALI** Fascicolo: **2014 / 6 - TANGENZIALE NORD DI NOVELLARA - 2**

Estremi documento: **97120** del **05/06/2023** Procedi se presente Data Sped. Mail: **05/06/2023 11:20:12** Scaricato il: 05/06/2023 12:32:53

Precedente: Anno Numero **PROTOCOLLO GENERALE**

Smistamenti

A REGIONALE PER LA
ZIONE E L'AMBIENTE VIA AMENDOLA,2 42100
ILIA ROMAGNA aoore@cert.arpa.emr.it
PROVINCIALE DI REGGIO EMILIA

Smistamenti (2)

Trasmesso	Ufficio/Assegnatario	Eseguito	
Servizio Infrastrutture, Mobilita' Sostenibile e Patrimonio	U.O. Accordi di Programma e Nuova Viabilita'		
BONORI PAOLA			
05/06/2023 13:03:54			
U.O. Gestione Documentale e Privacy	Servizio Infrastrutture, Mobilita' Sostenibile e Patrimonio	BONORI PAOLA	
CASOLARI LUCIANO			
05/06/2023 12:32:53	05/06/2023 13:03:54	05/06/2023 13:03:54	

Rif. ARPAE. prot PG89868 del 23/05/202

Rif. Provincia 2023/16409 del 05/05/2023

Rif. sinadoc 21911/2023

Spett.le

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

**Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile
e Patrimonio ed Edilizia**

provinciadireggioemilia@cert.provincia.re.it

OGGETTO: Procedimento di Accordo di Programma in Variante agli Strumenti di Pianificazione Urbanistica, ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/2017 finalizzato al completamento dell'asse stradale "Tangenziale Nord Di Novellara" - 2° Stralcio - Lotto 2 – Asse 2 - Richiesta chiarimenti e osservazioni

Il procedimento finalizzato all'approvazione di un Accordo di Programma in variante agli strumenti urbanistici vigenti, ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/2017, ha ad oggetto l'approvazione del progetto definitivo relativo al tratto della "Tangenziale Nord di Novellara" (dalla rotatoria 3 alla rotatoria 2) ricompreso nel 2° stralcio - lotto 2 - Asse 2, cui consegue l'effetto di variante automatica al PSC e RUE vigenti del Comune di Novellara (3^ Variante successiva alla data della loro entrata in vigore nel 2004). Per il completamento dell'opera e quindi per la sua integrale messa in esercizio risulta allo stato mancante unicamente il lotto 2, Asse 2 del 2° stralcio funzionale.

Il Comune di Novellara ha dichiarato che non vi sono modifiche progettuali, che non vi sono variazioni alle condizioni al contorno rispetto al progetto di cui sopra e che non sono stati introdotti nuovi ed ulteriori vincoli ambientali sui quali il progetto potrebbe avere incidenze dirette ed indirette pertanto la Regione Emilia Romagna ha ritenuto che la ri-approvazione del Progetto Definitivo, relativo al solo 2° stralcio, ultimo lotto della Tangenziale del Comune di Novellara, non necessiti di essere sottoposta ad ulteriore verifica di assoggettabilità a VIA (screening). Il progetto infatti era già stato sottoposto a verifica di Screening conclusa con delibera di Giunta regionale n. 2688 del 20/12/2004, con la decisione di non assoggettare ad ulteriore procedura di V.I.A. a condizione che vengano rispettate delle prescrizioni riportate in suddetta Delibera.

La realizzazione dell'opera consente di dare concreto soddisfacimento ad interessi pubblici di rilievo sovracomunale e strategico per il sistema territoriale e ambientale dando piena attuazione alle previsioni presenti, fin dalla fine del 1990, negli atti di programmazione e pianificazione, territoriale ed urbanistica, di livello regionale, provinciale e locale (PRIT 1998 – Piano regionale integrato dei trasporti e PTPR 1993 - Piano Territoriale Paesaggistico Regionale; PTCP 1999 - Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Reggio Emilia; PRG e quindi PSC, POC e RUE del Comune di Novellara).

Vista la documentazione tecnica ed amministrativa di “Riprogrammazione di Opera Pubblica Infrastrutturale (Variante Nord delle Strade Provinciali 42; 4; 5)” ai sensi dell’art. 60 della L.R. 24/2017 “Accordo di programma in variante ai piani urbanistici vigenti”, relativa all’avvio della procedura di Accordo di programma in variante urbanistica e finalizzata al completamento dell’asse stradale “Tangenziale nord di Novellara” - 2° stralcio - lotto 2 – asse 2 presentata dal Comune di Novellara;

Vista la proposta della Provincia di Reggio Emilia di Accordo di Programma (Accordo Preliminare) e, successivamente, di un Accordo di Programma funzionale al completamento dell’asse stradale “Tangenziale nord di Novellara” - 2° stralcio - lotto 2 – asse 2, mediante l’approvazione del Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) ai fini della nuova programmazione, ai sensi e per gli effetti dell’art. 13, commi 3-bis e 3-ter, della L.R. 37/2002, dell’opera pubblica relativa al completamento dell’asse stradale “Tangenziale Nord di Novellara”, ai sensi dell’art. 34 del D. Lgs. 267/2000 e dell’articolo 60 della legge regionale 21 dicembre 2017 n. 24;

Vista la richiesta della Provincia di Reggio Emilia di esprimersi in merito al procedimento in oggetto pervenuta in data 23/05/2023 prot. Arpae PG/2023/89868;

Considerato che l’intervento di cui trattasi è opera provinciale con rilevanza strategica per garantire il miglioramento della viabilità nella parte più a nord della Provincia in quanto consente di realizzare collegamenti più efficaci e sicuri tra i Comuni di Novellara, Campagnola, Guastalla e Reggiolo e tra questi e il restante territorio provinciale e le limitrofe Province di Modena e di Mantova;

Effettuato l’esame della documentazione presentata, al fine di compiere le valutazioni di competenza, si è a richiedere i seguenti chiarimenti/integrazioni.

A. Atmosfera

Si segnala che nel documento viene citata la zonizzazione provinciale del territorio secondo il "Piano di tutela e risanamento della qualità dell'aria della provincia di Reggio Emilia" che risulta superata dalla nuova zonizzazione del territorio dell'Emilia Romagna ai sensi del D.Lgs.155/2010 che colloca il comune di Novellara nella zona di Pianura Ovest.

Fase di esercizio

All'interno del documento R03 di Valsat Vinca è presente una valutazione della qualità dell'aria che stima gli impatti generati dal progetto definitivo attraverso una simulazione modellistica dell'inquinamento da traffico veicolare con dati aggiornati e la valutazione dell'inquinamento di fondo. Si approfondiscono tre scenari: uno ante operam, un post-operam in cui il traffico è attratto dalla nuova viabilità e un post-operam al 2034 in cui l'analisi della mobilità stima un incremento dei flussi di traffico. Gli inquinanti analizzati sono i seguenti: monossido di carbonio (CO), ossidi di azoto (NO2) e materiale particolato (PM10).

La simulazione è stata effettuata utilizzando il software di simulazione MMS CALINE 4.

Le concentrazioni sono state valutate anche presso alcuni recettori scelti in quanto prossimi alle sorgenti e per i quali è stata indagata l'esposizione in modo dettagliato. I recettori sono abitazioni selezionate nei pressi del lotto 2, 2° stralcio della tangenziale e nei pressi delle principali arterie di viabilità ordinaria (SP4 e SP5).

Per quanto concerne i FE i valori di emissione degli automezzi sono stati estrapolati dalla banca dati dei fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia proposti da ISPRA (Sinanet) aggiornati al 2018.

Richiesta chiarimenti:

Rispetto ai FE 2018 estrapolati dalla banca dati Ispra - Sinanet si chiede di esplicitare a quali cicli di guida (urbano, extraurbano) si sia fatto riferimento per le simulazioni dei tratti di strade considerate in AO e PO.

Fase di cantiere

Vista la vicinanza del tracciato e dei cantieri ad alcune abitazioni (anche 20 m) e in mancanza di particolari valutazioni e stime emissive per la fase di cantiere, si chiede di prevedere e potenziare le misure di mitigazione in particolare relative alle polveri emesse in atmosfera (ad. es. uso teli antipolvere a ridosso dei recettori più prossimi alle lavorazioni nelle fasi di cantiere maggiormente critiche, programma dettagliato delle bagnature da prescrivere alla ditta appaltatrice, ecc...). Misure di mitigazione erano peraltro già prescritte nella delibera di screening.

B. Rumore

Lo stralcio in esame permetterà il completamento della Tangenziale di Novellara, che è una strada di tipo C1 (extraurbana secondaria), che scorrerà in rilevato di 1,2m.

Con la realizzazione della tangenziale si intende costituire un asse di scorrimento per il traffico di attraversamento, con l'obiettivo di sgravare il più possibile da quest'ultimo il centro abitato del Comune di Novellara.

Nella valutazione di impatto acustico (contenuta all'interno del documento R03 Documento di Valsat), in ottemperanza alle Norme Tecniche di Attuazione di cui al Piano di Classificazione Acustica del Comune di Novellara, è stata fatta la scelta cautelativa di seguito esposta: i livelli ambientali in facciata ai ricettori abitativi limitrofi ubicati in classe III non sono stati confrontati con i limiti di cui alla Tabella in allegato 1 del DPR 142/04, ma con i limiti di immissione più restrittivi della classe di appartenenza.

Sono stati valutati sei ricettori rappresentativi, collocati sia a nord sia a sud della tangenziale in progetto, raggruppando alcuni edifici con caratteristiche simili, posti alla stessa distanza dal nuovo tracciato.

Nella fascia di pertinenza della strada non sono presenti ricettori sensibili, per i quali sussistono i limiti più restrittivi di 50 dBA in periodo diurno e 40 dBA in periodo notturno.

La determinazione delle curve di isolivello e dei livelli sonori in facciata ai ricettori abitativi è stata ottenuta utilizzando il software di simulazione CADNA 2018. I flussi di traffico che transiteranno sulla tangenziale sono stati ricavati dai rilievi di traffico eseguiti sulle principali direttrici che confluiranno sull'arteria in progetto (SP42, SP30, SP5, SP3). I dati sono stati successivamente annualizzati al 2034.

Si è assunto inoltre che una percentuale pari all' 80% dell'entità dei flussi veicolari complessivi sia attratta dalla nuova tangenziale e che il residuo 20% siano flussi di traffico a carattere locale che continueranno a gravare sul centro del paese e quindi sulla viabilità minore. Si ritiene che quest'ultima assunzione possa essere ritenuta cautelativa, al fine di valutare il massimo impatto della nuova tangenziale.

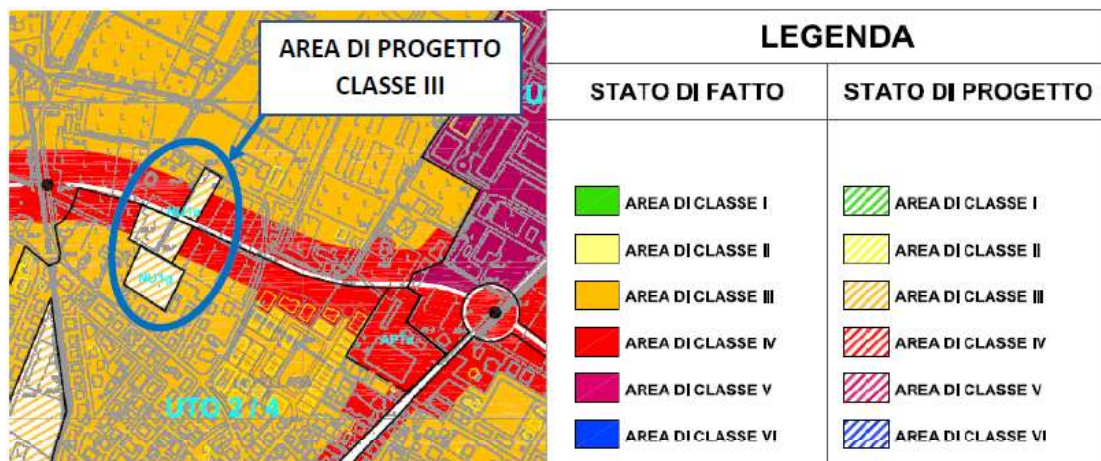
La modellizzazione utilizzata ha evidenziato la necessità di prevedere opere di mitigazione acustica (barriere di altezza 2,5m collocate a 1,5 m in esterno dalle barriere di sicurezza), oltre alla posa di asfalto fonoassorbente (asphalt rubber) con un'attenuazione assunta pari a 5 dBA.

A seguito degli interventi di mitigazione acustica, la relazione prevede il rispetto dei limiti di immissione diurno e notturno in facciata a tutti i ricettori analizzati. Tali interventi, secondo il proponente, dovrebbero consentire anche il rispetto dei limiti in un'ottica di un eventuale aumento del traffico veicolare sulla nuova tangenziale secondo quanto previsto per l'anno 2034.

Di seguito si elencano le carenze documentali riscontrate in riferimento alle specifiche richieste della DGR 673/04 e si esplicitano le richieste di integrazione.

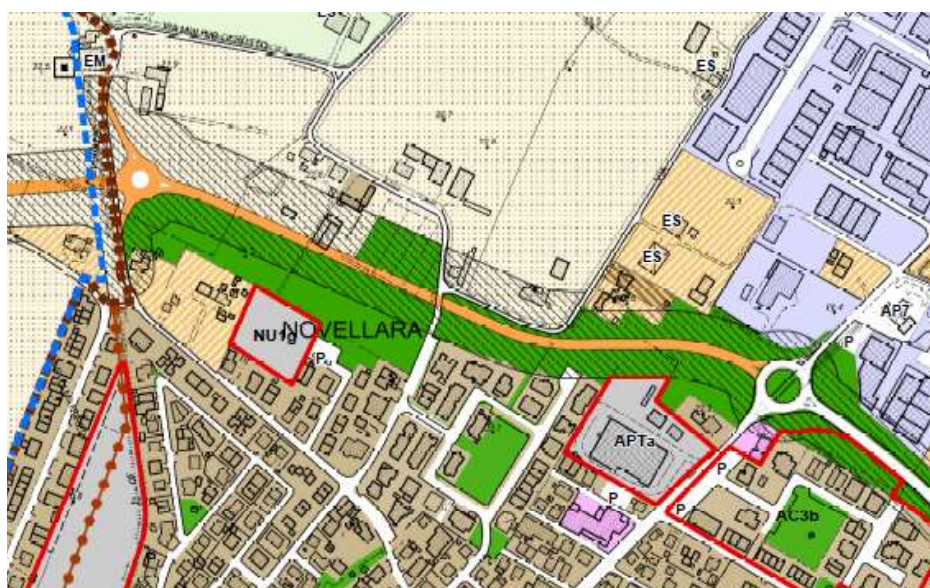
Coerenza tra aree di progetto indicate nella valutazione di impatto acustico e PSC

A pag.36 del documento R03_Documento di Valsat_vinca sono state riportate aree di progetto che non sono presenti nella documentazione del PSC.



Nel PSC è presente la sola area di progetto NU1g, mentre le aree di progetto più a nord di quest'ultima non risultano confermate o sono comunque già realizzate.

Si segnala inoltre che l'area APTa, a sud della rotatoria est, sita in via C.Colombo, nel PSC è un'area di trasformazione preesistente al tratto di tangenziale in oggetto e come tale dovrà essere valutata, cioè alla stregua di un ricettore esistente.



Richiesta di integrazione RUM1:

Occorre rendere coerenti le aree di progetto indicate nella valutazione di impatto acustico con quelle presenti nel PSC (documento PS1c_Pianificazione territorio).

La stessa zonizzazione acustica, peraltro datata 2004, dovrebbe essere resa coerente con tutti gli strumenti urbanistici in seguito approvati, così come previsto dall'art.4 della L.R. 15 del 09/05/2001 (Disposizioni in materia di inquinamento acustico).

Valutazione dell'area di progetto NU1g come ricettore ed eventuale necessità di opere di mitigazione

L'area di progetto NU1g è stata valutata come ricettore, ma nella relazione è riportato quanto segue:

“Si precisa che la barriera B5 (indicata in azzurro nella foto aerea) è a protezione di un futuro ambito di espansione ad oggi ancora di progetto e di incerta attuazione, per questo motivo viene qui riportata solo come indicazione e non è prevista nel progetto del tratto stradale. Sarà eventualmente realizzata a cura del soggetto attuatore dell'ambito residenziale.”

Si ricorda che il DPR 142/04 (Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447) prevede, all'art.8 c.2: “2. In caso di infrastrutture di cui all'articolo 1, comma 1, lettere c), d), e) ed h)¹, gli interventi per il rispetto dei propri limiti di cui agli articoli 4, 5 e 6 sono a carico del titolare della concessione edilizia o del permesso di costruire, se rilasciata dopo la data di approvazione del progetto definitivo dell'infrastruttura stradale per la parte eccedente l'intervento di mitigazione previsto a salvaguardia di eventuali aree territoriali edificabili di cui all'articolo 1, comma 1, lettera l), necessario ad assicurare il rispetto dei limiti di immissione ad una altezza di 4 metri dal piano di campagna.”

Richiesta di integrazione RUM2:

L'area di progetto NU1g deve essere valutata come ricettore in conformità con quanto previsto nel DPR 142/04, ossia fino ad un'altezza di 4m.

¹ Infrastruttura stradale di nuova realizzazione, ampliamento, variante, ecc...

Ricettori non valutati

La relazione di impatto acustico individua i seguenti sei ricettori. Non è chiaro perché non sono stati individuati diversi ricettori in prossimità delle due rotonde e in altre posizioni.

Figura 15. Ricettori abitativi analizzati



Richiesta di integrazione RUM3:

Occorre chiarire perché non sono stati individuati alcuni ricettori in prossimità delle due rotonde e in alcune altre posizioni.

I ricettori non individuati sono:

- a) abitazioni a nord della rotonda ovest, su SP84 (Strada Valle)*
- b) le abitazioni lungo la SP 84 (Strada Valle), a sud della rotonda ovest in progetto;*
- c) abitazioni di Strada Valle e Strada Reatino, a sud, fra il ricettore R1 e R3;*
- d) l'area di trasformazione APTa, a sud della rotonda est esistente, in via Colombo (area ad est del ricettore R3), che attualmente comprende sia attività commerciali sia abitazioni residenziali;*
- e) abitazione di via Colombo a sud della rotonda est esistente;*
- f) abitazioni a nord della rotonda est;*
- g) abitazioni a nord, fra il ricettore R2 e il ricettore R4.*

Mancata taratura del modello e indicazione dei principali parametri utilizzati per la modellazione

La relazione di impatto acustico non soddisfa quanto richiesto dall'art.1 c.6 lettera f della DGR 673/04 (Criteri tecnici per la redazione della documentazione di impatto acustico [...]): "la descrizione del modello di calcolo eventualmente impiegato corredata dei dati di input utilizzati". Sono riportati infatti solo il nome commerciale del modello utilizzato (Cadna) e i flussi di traffico che interesseranno il tratto di tangenziale in progetto.

Richiesta di integrazione RUM4:

La relazione di impatto acustico deve riportare la descrizione del modello di calcolo impiegato corredata dei dati di input utilizzati.

Occorre precisare, in particolare:

- 1) lo standard normativo utilizzato con il modello Cadna (RLS90, NMPB, ecc...);*
- 2) la velocità associata alle diverse tipologie di veicoli e ai diversi periodi di tempo diurno e notturno (60-100 km/h?);*
- 3) il tipo di superficie stradale considerata;*
- 4) se è stata considerata la presenza di asfalto fonoassorbente (asphalt rubber) e la riduzione delle emissioni sonore ad esso associata;*
- 5) il ground factor utilizzato per caratterizzare il terreno circostante l'intervento;*
- 6) se sono state considerate nel modello le caratteristiche di fonoassorbimento delle barriere acustiche;*
- 7) la distanza delle barriere dall'asse centrale della strada (1,5m in esterno dalle barriere di sicurezza, quindi $3,75+1,5+1,5=6,75m$?);*
- 8) l'altezza delle barriere dal piano campagna ($1,2+2,5=3,7m$?);*
- 9) l'altezza della livelletta rispetto al piano campagna (1,2m?);*
- 10) l'altezza a cui è stato valutato l'impatto in corrispondenza dei ricettori (è stato considerato il piano più alto?).*

La richiesta di un'accurata precisione sui dati geometrici deriva dalla necessità di verificare attentamente, in una fase successiva, l'attendibilità dei livelli previsti ai vari ricettori a seguito degli interventi di mitigazione.

A tal proposito, dovranno essere indicate le modalità di validazione del modello utilizzato, anche in riferimento alla norma UNI l'Appendice E (informativa) della norma UNI 11143-1 "Metodo per stima dell'impatto e del clima acustico per tipologia di sorgenti – Parte 1: Generalità".

La velocità dei veicoli considerata dovrebbe essere la massima velocità consentita nel tratto in esame, ottenuta sottraendo 10 km/h dalla velocità di progetto dell'arteria stradale.

Utilizzo di asfalti fonoassorbenti

Come già detto al punto precedente, non è chiaro se nella previsione modellistica è stata inserita l'attenuazione dovuta alla presenza di asfalti drenanti-fonoassorbenti, considerando, ad esempio, un'attenuazione diffusa di -5 dBA.

Considerando che il mantenimento – soprattutto in periodi di tempo lunghi- dell'efficacia di tali asfalti non è sufficientemente comprovata dalla letteratura scientifica, in sede di valutazione di impatto acustico, l'introduzione di asfalti fonoassorbenti potrebbe essere introdotta solo come un elemento che permetta un maggiore margine di rispetto dei limiti, limiti che comunque devono già essere garantiti da altri elementi di mitigazione o da assunzioni particolarmente cautelative in merito ai limiti stessi da rispettare o sulle caratteristiche delle sorgenti sonore coinvolte, ecc...

Richiesta di integrazione RUM5:

Occorre giustificare l'eventuale utilizzo di un coefficiente di assorbimento di 5 dBA per la posa di asfalti fonoassorbenti con documentazione che attesti la durata anche su periodi di tempo lunghi, di tale intervento di mitigazione. In alternativa, tale giustificazione può derivare dall'utilizzo di assunzioni particolarmente cautelative ad esempio in merito ai limiti normativi, alle caratteristiche della sorgente sonora, alle condizioni di propagazione del rumore, ecc...

L'efficacia di tale asfalto nel tempo dovrà tuttavia essere oggetto di specifica valutazione, da attuarsi con opportuna periodicità. Occorrerà inoltre prevedere uno specifico monitoraggio acustico, dopo la messa in esercizio dell'opera in progetto e l'entrata a regime della stessa, da attuarsi con le modalità previste dall'allegato C del DMA 16/03/1998 (Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico) in almeno uno dei ricettori maggiormente impattati.

Mitigazioni acustiche

La presenza di una fascia di verde pubblico di ambientazione della infrastruttura di progetto potrebbe permettere di valutare la progettazione delle mitigazioni acustiche mediante dune, oppure mediante un sistema misto dune e barriere, al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico-ambientale del manufatto in progetto.

Richiesta di integrazione RUM6:

Dovrebbe essere valutata la fattibilità, anche dal punto di vista del rispetto dei limiti acustici, della progettazione di mitigazioni acustiche mediante dune, oppure mediante un sistema misto di dune, terre armate e barriere, al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico-ambientale del manufatto in progetto.

C. Inquinamento luminoso

Per quanto riguarda l'inquinamento luminoso, si rammenta, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio, il rispetto della vigente normativa in materia ed in particolare secondo quanto previsto dalla LR 19/2003 e relative DGR applicative.

D. Piano di Monitoraggio Ambientale

Richiesta di integrazione:

Per completezza si chiede di inserire nel documento di Valsat il PMA che attualmente viene citato e rimandato al PSC vigente (vedi documento R04-"Sintesi NT"-Paragrafo "Indicazioni per monitoraggio").

Rimanendo a disposizione per eventuali chiarimenti, si porgono cordiali saluti.

Dott. Maurizio Poli
Responsabile
Servizio Sistemi Ambientali
APA Ovest

documento firmato digitalmente