Regione Emilia-Romagna
Assemblea legislativa
AL/2020/20924 del 19/10/2020

GIUNTA REGIONALE
ASSESSORATO ALL'AMBIENTE, DIFESA DEL SUOLO E DELLA COSTA, PROTEZIONE CIVILE

RegioneEmilia-Romagna

L'ASSESSORE
IRENE PRIOLO

	TIPO	ANNO	NUMERO
REG.		/	/
DEL		/	/

Al Consigliere regionale

Silvia Zamboni

Gruppo Assembleare
Europa Verde

e p.c. Al Presidente dell'Assemblea Legislativa

Emma Petitti

Al Servizio Affari della Presidenza

Oggetto: Interrogazione a risposta scritta n. 1450/2020.

In merito alla interrogazione in oggetto ed ai quesiti posti dall' interpellante si forniscono i seguenti elementi.

La procedura scelta dalla Provincia di Reggio Emilia di richiedere all'autorità competente per le valutazioni ambientali la consultazione preliminare al fine di definire i contenuti dello Studio d'Impatto Ambientale (SIA) e, soprattutto, di accertare l'assenza di elementi o fattori preclusivi alla realizzazione del progetto denominato "Tangenziale di Fogliano e Due Maestà" è volontaria, cioè è una facoltà del proponente prevista dall' art. 21 del D.Lgs.152/06 .

L'esito di tale procedura, che si svolge mediante conferenza di servizi coinvolgendo tutti gli enti interessati dalle successive fasi autorizzative del

Viale della Fiera 8
40127 Bologna

tel 051.527.6929/6853
fax 051.527.6990

assterr@regione.emilia-romagna.it
assterr@postacert.regione.emilia-romagna.it
www.regione.emilia-romagna.it

a uso interno: DP/ / Classif. | INDICE | LIV. 1 | LIV. 2 | LIV. 3 | LIV. 4 | LIV. 5 | Fasc. | ANNO | NUM | SUB.

progetto, vincola l'autorità competente e le amministrazioni partecipanti alla conferenza di servizi, come disposto dall'art. 14, comma 7 della LR 4/2018. Ciò significa che le determinazioni rilasciate all'interno di tale Conferenza "*possono essere motivatamente modificate e integrate solo in presenza di significativi elementi emersi nel successivo procedimento anche a seguito delle osservazioni degli interessati sul progetto definitivo*" come precisato all'art. 14, comma 3, della Legge 241/90.

Il progetto sarà esaminato nel successivo procedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) normato dall'art. 27bis del D.Lgs 152/06 ed integralmente recepito dalla LR 4/2008, che comprende in caso di conclusione positiva il rilascio del provvedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e di tutte le autorizzazioni e gli assensi comunque necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto. Viceversa se la Valutazione di Impatto Ambientale risulta negativa il PAUR sarà conseguentemente negativo.

Allo stato attuale non risulta ancora presentata dalla Provincia di Reggio Emilia una istanza di avvio di Procedimento Autorizzatorio Unico Regionale, conseguentemente non c'è una procedura da sospendere, come viene richiesto dalla Consigliera.

In ogni caso, per correttezza informativa, si precisa che trattandosi il PAUR di un procedimento amministrativo le cui modalità sono stabilite dalle norme nazionali (D.lgs.152/06 e L.241/90) la Giunta della Regione Emilia - Romagna non può impegnarsi ad assumere alcun orientamento mirante a privilegiare ipotesi progettuali né a procedere con una sospensione dello stesso come conseguenza di decisione politica. Pertanto se verrà presentata una istanza relativa al progetto oggetto della presente interrogazione questa sarà sottoposta all' iter di legge previsto per la VIA, la cui funzione tipica è quella di "*proteggere la salute umana, contribuire con un miglior ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione degli ecosistemi in quanto risorse essenziali per la vita*" unitamente a, come precisato anche dal Consiglio di Stato, "*quella di esprimere un giudizio sulla compatibilità di un progetto valutando il complessivo sacrificio imposto all'ambiente rispetto all'utilità socio-economica perseguita*" (Consiglio di Stato sentenza n. 2248 del 6 aprile 2020). All' interno di questo quadro di riferimento trova collocazione anche la valutazione dell'impatto/incidenza di una opera sui siti protetti - in questo caso il

sito ZSC IT4030021- e la decisione se sia conciliabile o inconciliabile con la conservazione degli stessi.

Si evidenzia come la norma nazionale e quella regionale garantiscano un procedimento ove sono assicurate trasparenza, partecipazione, coinvolgimento di tutti gli enti interessati dall'approvazione del progetto, prendendo altresì in considerazione in modo contestuale la documentazione presentata e le osservazioni sia dei soggetti interessati che degli enti partecipanti alla conferenza di servizi.

Relativamente alle caratteristiche del progetto si precisa che l'opera costituisce una variante alla strada provinciale 467R (ex statale), la principale arteria che collega Reggio Emilia a Scandiano, al distretto industriale delle ceramiche e all'autostrada del Brennero. Nonostante gli interventi realizzati negli anni passati dalla Provincia di Reggio Emilia per mitigare il volume di traffico e mettere in sicurezza pedoni e ciclisti, questo tratto di strada presenta a oggi alcune criticità che non sono più compatibili con l'attraversamento dei due centri abitati. La nuova realizzazione avrà dunque il duplice obiettivo di decongestionare il traffico che insiste su Fogliano e Due Maestà, con un notevole miglioramento della vivibilità degli stessi, e di migliorare e razionalizzare il collegamento viario tra Reggio Emilia e Scandiano.

Per questo motivo la Regione Emilia-Romagna, a seguito di una ricognizione delle criticità interessanti la rete stradale ricadente nel proprio territorio, di concerto con gli Enti Locali, ha indicato la realizzazione della Tangenziale di Fogliano quale intervento da ricomprendere nel Piano Operativo Infrastrutture nell'ambito del Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014/2020 (Asse Tematico A - Interventi stradali) al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'importo di € 10.000.000,00, di cui € 5.000.000,00, a valere sul fondo FSC 2014-2020.

La Regione ha firmato una convenzione con il MIT sulla base della quale svolge una attività di monitoraggio e validazione propedeutica all'erogazione, da parte del Ministero Economia e Finanza, delle risorse stanziate sul Fondo Sviluppo e Coesione; il soggetto attuatore inserisce direttamente ed aggiorna i dati relativi al monitoraggio finanziario, fisico e procedurale degli interventi, nel rispetto di quanto previsto nel Sistema di Gestione e Controllo del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014/2020.

Con riferimento all'ultimo quesito posto dall'interrogante: *"se non ritenga opportuno procedere a verifiche strategiche viabilistico-trasportistiche su un areale più ampio prendendo in considerazione le esigenze, per esempio del bacino ceramico e dell'automotive, per dare risposte a lungo termine per il miglioramento e la fluidificazione dei flussi di traffico verso la città di Reggio Emilia e di attraversamento della stessa, privilegiando l'accesso diretto alle principali arterie di comunicazione costituite dal sistema della via Emilia bis, degli accessi autostradali e delle stazioni ferroviarie, evitando nel contempo di generare nuovi attrattori di traffico a ridosso del centro cittadino"*, si ritiene che tali approfondimenti trasportistici debbano essere sviluppati nell'ambito del progetto definitivo dell'opera e sottoposti a verifica nell'ambito della valutazione di impatto ambientale, che deve ancora essere avviata.

Si ricorda, infatti, che le indicazioni che la nuova proposta di PRIT in fase di adozione intende assumere e su cui l'attività della Regione è già orientata, per salvaguardare e migliorare l'importante ruolo di accessibilità del territorio regionale svolto dalla rete di base principale (di cui fa parte la SP 467 R), sono volte ad assicurare che, per gli interventi di riqualificazione e potenziamento di tale rete, si faccia riferimento ai seguenti elementi di contesto:

- *"l'inserimento (attuale o previsto) della direttrice in esame all'interno della rete stradale complessiva (giacitura e configurazione delle interconnessioni, esistenza di itinerari paralleli o incidenti, eventuali punti di conflitto con altri rami della rete);*

- *la delimitazione dell'area di pertinenza stradale, intesa come l'insieme degli ambiti territoriali il cui accesso è garantito dalla direttrice stessa;*

- *la giacitura della strada, in rapporto al contesto urbano o extraurbano attraversato."*

Ciò allo scopo "di identificare le principali problematiche che interessano non soltanto la direttrice di traffico strettamente intesa, ma anche il suo intorno, orientando la fase analitica della progettazione degli interventi anche su singoli elementi potenzialmente critici, in relazione:

- *ai flussi di traffico e all'organizzazione generale dell'offerta di trasporto, così come risultante dal rilievo geometrico e funzionale della rete stradale esistente, nonché dall'esame delle attrezzature per la mobilità ciclopedonale (anche ai sensi degli art. 13 e 14 del Codice della Strada) e/o dell'assetto della rete di trasporto pubblico (urbana/extraurbana) supportata dalla rete stessa;*

- *alla struttura della domanda di mobilità, che sottende questi flussi."*

Cordiali saluti