



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

**\* \* \***

**Parere n. 534 del 29 dicembre 2023**

***Parere Tecnico – Proroga VIA e Aggiornamento  
Valutazione di Incidenza***

**Progetto:** **“Autostrada A13 Bologna-Padova  
ampliamento alla terza corsia tratto Bologna  
Arcoveggio-Ferrara sud”  
Proroga del termine di validità del  
Decreto di compatibilità ambientale  
DM-333 del 17/11/2018.**

**ID VIP 10318**

**Proponente:** **Autostrade per l'Italia S.p.A.**

## La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

**RICORDATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;

### **PREMESSO che**

- Con nota prot. n. ASPI/RM/2023/0015332 del 30/08/2023, acquisita al prot. n. MASE-139951 del 05/09/2023, la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha presentato istanza di proroga di cinque anni di validità del Decreto di compatibilità ambientale DM-333 del 17/11/2018, emesso per il progetto definitivo “*Autostrada A13 Bologna - Padova, ampliamento alla terza corsia nel tratto Bologna Arcoveggio - Ferrara sud*”
- con nota prot. MASE-147105 del 18/09/2023, acquisita al prot. CTVA-10462 del 18/09/2023, la Direzione:
  - ha comunicato la procedibilità dell’istanza;
  - ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale (di seguito, CTVA), avente a oggetto l’accertamento della sussistenza o meno, alla luce della documentazione fornita, della sussistenza o meno delle condizioni che consentano di confermare le valutazioni già effettuate nell’ambito della procedura di V.I.A. conclusa con il DM-333 del 17/11/2018, e se sussistono, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta.
  - ha infine ribadito quanto indicato con nota prot. MATTM-52978 del 18/05/2021, circa l’assegnazione da parte della CTVA dell’istruttoria tecnica al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera “PNRR e Lineari”, comunicato da ultimo con nota prot. CTVA-4611 del 13/09/2021;
- con la stessa nota la Direzione ha fra l’altro comunicato:
  - che “Ai fini dello svolgimento dell’istruttoria tecnica di competenza (...) la documentazione presentata a corredo dell’istanza è stata pubblicata sul sito web dell’Autorità competente, alla pagina: <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/1648/15032>”.

## **PREMESSO e DATO ATTO che:**

### **D.M. n. 333 del 17 novembre 2018 di compatibilità ambientale con condizioni**

- Il progetto “Autostrada A13 Bologna - Padova, ampliamento alla terza corsia nel tratto Bologna Arcoveggio - Ferrara sud” è stato sottoposto alla procedura di V.I.A. conclusasi con il Decreto di compatibilità ambientale D.M. 333 del 27/11/2018, visti i pareri positivi con prescrizioni della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS e del Ministero per i beni e le attività culturali, visto il parere positivo della Regione Emilia Romagna espresso con delibera di giunta regionale n. 1964 del 4 dicembre 2017, è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto “Autostrada A13 Bologna-Padova - Ampliamento alla terza corsia nel tratto Bologna Arcoveggio-Ferrara Sud”;
- il Proponente ha presentato istanza per l’avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza in data 7/12/2021, depositando ulteriore documentazione integrativa in data 02/03/2022
- Con determinazione direttoriale MiTE\_DEC\_2022-0000018, resa sulla base del parere n. 441 del 7 marzo 2022 della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, è stata dichiarata la non ottemperanza alla condizione ambientale Art. 1 n. 6;
- il Proponente, in data 21/12/2022, ha richiesto l’avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza, tra l’altro, alle condizioni ambientali n. 1.1, 1.2, 1.5, 1.7, 1.9, 1.10, 1.11 del Decreto di compatibilità ambientale D.M. 333 del 27/11/2018, di competenza di questa Commissione [ID\_9303] in chiusura parallelamente al presente parere;
- il Proponente, con nota prot. ASPI/RM/2022/000023211/EU del 21/12/2022, acquisita al prot. MiTE-163750 del 27/12/2022, ha presentato istanza di aggiornamento, ai sensi dell’art. 8 del D.M. 161/2012, del Piano di Utilizzo approvato con provvedimento DVA-2018-118 del 12/03/2018, reso sulla base del parere n. 2655 del 12/03/2018 della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS e subordinato al rispetto delle condizioni ambientali dettate dalla Regione Emilia Romagna con la Delibera n. 1964 del 4/12/2017 e ad ulteriori condizioni ambientali;
- la Commissione con parere n. 668 del 31 gennaio 2023 ha espresso, per quanto di competenza, la positiva verifica, con condizioni da ottemperare, dell’aggiornamento del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo relativo al progetto esecutivo “Autostrada A13 Bologna-Padova. Ampliamento alla terza corsia nel tratto Bologna Arcoveggio-Ferrara Sud”;

### **Istanza di Proroga**

Con nota prot. n. ASPI/RM/2023/0015332 del 30/08/2023, acquisita al prot. n. MASE-139951 del 05/09/2023, il Proponente ha presentato istanza di proroga di cinque anni di validità del Decreto di compatibilità ambientale DM-333 del 17/11/2018, emesso per il progetto definitivo “Autostrada A13 Bologna - Padova, ampliamento alla terza corsia nel tratto Bologna Arcoveggio - Ferrara sud”, ricadente nel territorio dei Comuni di Bologna, Castel Maggiore, Bentivoglio, Malalbergo, Galliera, in provincia di Bologna e nei Comuni di Poggio Renatico e Ferrara in provincia di Ferrara nella Regione Emilia Romagna”;

Il Proponente rappresenta che la richiesta di proroga ai termini di scadenza del Decreto VIA DM-333 del 17/11/2018 è motivata dall’articolato iter progettuale e amministrativo tenuto sino ad oggi dal progetto che trae origine non solo dalla certa complessità delle opere previste e dalla

peculiarità del territorio attraversato, che vede il coinvolgimento territoriale di otto diversi Comuni, ma anche dalle tempistiche che si sono rese necessarie negli iter approvativi, per l’acquisizione del provvedimento di Intesa Stato-Regione e per il completamento della progettazione esecutiva.

Attualmente il progetto esecutivo è in visione al Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le verifiche conclusive, la finale approvazione e la contestuale dichiarazione di pubblica utilità dell’opera.

### **Documentazione allegata all’istanza di proroga**

Il Proponente ha allegato alla richiamata istanza di proroga la seguente documentazione:

- “Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale”;
- “Relazione sullo stato di attuazione del progetto”;
- Quietanza di pagamento relativa agli oneri istruttori per il riesame dei provvedimenti di V.I.A. di cui al decreto interministeriale n. 1 del 04/01/2018 e del Decreto Direttoriale di attuazione n. 47 del 02/02/2018.

### **Termine di validità del DM 333 del 27 novembre 2018**

Il DM in esame è stato pubblicato per estratto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 145 del **15 dicembre 2018**.

Il termine di validità del sopra citato decreto di compatibilità ambientale è stato fissato al 14/12/2023

Nella domanda il Proponente richiede una proroga di 5 anni.

### **Descrizione degli interventi in progetto**

L’intervento rientra tra quelli previsti dalla Convenzione Unica alla concessione per l’esercizio di tratte autostradali stipulata tra Autostrade per l’Italia S.p.A. (ASPI) e ANAS in data 12/10/2007 ed approvata con legge n. 101 del 6/06/2008. In base all’art. 15 di tale Convenzione, Autostrade per l’Italia ha in corso un importante programma di investimenti che ha l’obiettivo di migliorare la fluidità del traffico e l’accessibilità della rete.

Il tracciato dell’attuale A13 insiste nel territorio della Regione Emilia-Romagna e della Regione Veneto. In particolare, il tratto oggetto di intervento di ampliamento alla 3° corsia si colloca completamente all’interno della Regione Emilia-Romagna attraversando le Province di Bologna (25,7 km) e Ferrara (7,2 km).

Il progetto interessa i territori comunali di Bologna, Castel Maggiore, Bentivoglio, Malalbergo, Galliera in provincia di Bologna e Poggio Renatico e Ferrara, in provincia di Ferrara.

Nel più ampio intervento di ampliamento della A13 si inserisce il progetto che si sviluppa dalla progressiva 0+871.05 (in corrispondenza della spalla Nord del sottovia di svincolo di Arcoveggio) fino alla progressiva 33+738.38 (in corrispondenza della chiusura e apertura delle terze corsie poste subito a valle della rampa di diversione dello svincolo di Ferrara Sud) per una lunghezza complessiva pari a 32.867 km. È previsto l’adeguamento delle rampe interessate per gli svincoli di Arcoveggio, Bologna Interporto, Altedo e Ferrara Sud oltre all’area di servizio Castel Bentivoglio, il progetto mira a rendere compatibile la geometria delle rampe con le

mutate dimensioni geometriche della piattaforma autostradale. Lo Svincolo di Bologna Arcoveggio, a inizio intervento, e lo Svincolo di Ferrara Sud, al termine del tratto in oggetto, sono coinvolti solo parzialmente in quanto vengono interessate due rampe per ogni svincolo e più precisamente in carreggiata Nord la rampa di immissione dello svincolo di Arcoveggio e la diversione della rampa di Ferrara Sud mentre in carreggiata Sud l'immissione dello svincolo di Ferrara Sud e la diversione dello svincolo di Arcoveggio.

L'intervento prevede anche il rifacimento dello spartitraffico esistente.

L'intervento può essere suddiviso in tratti simmetrici dove l'ampliamento avviene mantenendo l'attuale asse dello spartitraffico e in tratti asimmetrici dove viene conservato l'attuale limite del pavimentato in carreggiata Sud, praticando un allargamento della piattaforma solamente in carreggiata Nord. I due tratti di ampliamento asimmetrico sono previsti:

- dal km 1+720 al km 6+829 per consentire di evitare interferenze con le preesistenze che si sviluppano parallelamente alla carreggiata sud (zona industriale di Castel Maggiore e discarica di rifiuti ASA);
- dal km 14+545 a km 18+354, per consentire di limitare le interferenze con l'area vincolata SIC/ZPS ricadente all'interno del Comune di Bentivoglio.

Il progetto comprende l'ampliamento delle opere d'arte maggiori presenti lungo la tratta. Con riferimento agli impalcati, il progetto definitivo ne prevedeva l'ampliamento da realizzarsi utilizzando travi in acciaio, ad eccezione delle opere O01 Sottovia Aposazza e V04 Ponte sullo scolo Riolo e Sottovia Bassoreno, dove era previsto il completo rifacimento.

Le opere d'arte maggiori presenti lungo il tracciato sono di seguito elencate:

- O01 Sottovia Aposazza L=15.00 m;
- O02 Ponte sul canale Emiliano-Romagnolo L=22.48m;
- V01 Ponte sul Canale Diversivo-Navile L=63.10m;
- V02 Ponte sul canale Navile L=59.35m;
- V03 Ponte Scolo Calcarata L=59.37m;
- V04 Ponte sullo scolo Riolo e Sottovia Bassoreno L=32.65m;
- V05 Ponte sul fiume Reno L=391.80m;
- O03 Ponte scolo Tombe L=19.20m;
- O04 Ponte sullo scolo Principale L=19.60m.

Il Proponente nella "Relazione di aggiornamento dello studio di impatto ambientale" riporta che in aderenza a quanto esplicitato nelle linee guida 2020 del CSLP relative ai ponti esistenti e alla classificazione e gestione del rischio, nel corso della progettazione esecutiva è stata effettuata un'approfondita campagna di indagine strutturale e di classificazione degli eventuali degradi al fine di valutare in modo efficace le capacità di risposta delle opere esistenti. I risultati di tali valutazioni, unitamente all'impatto sulla gestione del traffico di alcuni interventi di adeguamento, quali ad esempio quelli necessari per il ripristino delle zone di giunzione trasversale degli impalcati o quelli di adeguamento dei cordoli per il sostegno delle future barriere di sicurezza, hanno portato a maturare una differente scelta di intervento, decidendo per la sostituzione degli impalcati delle opere maggiori del tracciato autostradale. Unica eccezione rimane il ponte sul fiume Reno, dove rimane l'impostazione del progetto definitivo con ampliamento dell'impalcato con travi in acciaio.

**a. Confronto con il Progetto definitivo**

Rispetto al progetto definitivo approvato in sede di VIA sono state introdotte alcune modifiche puntuali, dovute esclusivamente ad un affinamento della cartografia di base, al recepimento di prescrizioni degli Enti e al conseguimento di una migliore sicurezza della circolazione negli specifici punti di immissione degli svincoli di Arcoveggio e di Ferrara Sud.

Con nota Prot. 23425 del 24/02/2022 il Ministero dell’Ambiente confermava la non sostanzialità delle modifiche rispetto al progetto valutato in sede di VIA ritenendo, pertanto, che lo stesso non fosse da sottoporre a successive procedure di verifica dei profili ambientali.

Infine, in sede di Conferenza dei Servizi è stato richiesto, quali opere di compensazione per l’aumento delle emissioni inquinanti, l’inserimento di fasce di ambientazione, (riferimento DGR n.1964 del 04/12/2017, Articolo 3) per una superficie complessiva di 17,3 ha.

**b. Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale.**

Ai fini dell’istruttoria è stato fatto riferimento ai dati, compresi quelli tabellari e cartografici, tratti dalla Relazione esplicativa allegata all’istanza di proroga in oggetto, cui il presente parere espressamente rinvia.

**Confronto fra lo stato di fatto ambientale iniziale e quanto previsto nello studio di impatto ambientale (di seguito, SIA)**

Il SIA risale al 2016 e :

- è stato redatto secondo le indicazioni del DPCM 27 dicembre 1988, recante “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale” con lo scopo di analizzare gli impatti derivanti dalla realizzazione del progetto sia nella fase di costruzione che di esercizio;
- è articolato in Quadro di Riferimento Programmatico, Quadro di Riferimento Progettuale e Quadro di Riferimento Ambientale. Le analisi e le elaborazioni sono state redatte sulla base della documentazione cartografica disponibile al tempo presso gli Enti territorialmente interessati, mediante il supporto della cartografia foto-piano e aerofotogrammetria specificatamente predisposta per l’elaborazione del Progetto Definitivo e attraverso indagini dirette sul campo, campagne di rilevamento e sopralluoghi.
- è stato redatto anche con l’obiettivo di analizzare il contesto territoriale, urbanistico ed ambientale nel quale si colloca l’opera in progetto, al fine di ottimizzare le scelte d’intervento, dal punto di vista funzionale e dal punto di vista del suo inserimento nell’ambiente e nel territorio.

La documentazione presentata ha lo scopo di analizzare il contesto in cui si inserisce l’opera al fine di verificare eventuali cambiamenti rispetto alle tutele inserite nello SIA del progetto autorizzato, per l’ottenimento della proroga.

L’aggiornamento dello Studio, a partire dal quadro vincolistico, permette il confronto dello stato di fatto, anche con riferimento agli impatti ed alle mitigazioni previste all’interno dello SIA, analizzandone l’efficacia. A supporto delle analisi vengono presentati i dati del monitoraggio ambientale, attualmente in corso sulla tratta in esame.

analisi istruttoria su cui fonda il giudizio di invarianza

a) *analisi per singole componenti*

**Inquadramento territoriale e vincolistico**

L'analisi degli strumenti di pianificazione, articolata secondo livelli che vanno dalla scala territoriale vasta a quella locale, riguarda i piani a valenza territoriale, gli strumenti di pianificazione urbanistica comunale e i piani ambientali di settore relativi ad aspetti correlati al progetto in esame. Il quadro della pianificazione è completato dall'analisi del sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette.

**Pianificazione regionale**

Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) della regione Emilia-Romagna è stato approvato dall'Assemblea Legislativa con Delibera n. 276 del 3 febbraio 2010 ai sensi della legge regionale n. 20 del 24 marzo 2000 così come modificata dalla legge regionale n. 6 del 6 luglio 2009.

Parte tematica del PTR, Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (nel seguito PTPR), approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 1338 del 28 gennaio 1993, è lo strumento di pianificazione attraverso il quale la Regione tutela e valorizza l'identità paesaggistica e culturale del territorio.

La Regione è attualmente impegnata insieme al MiBAC nel processo di adeguamento del PTPR vigente al Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/2004).

Entrambi gli strumenti di programmazione e pianificazione regionale non hanno subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nello SIA.

**Pianificazione provinciale**

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e Piano Territoriale Metropolitan (PTM) di Bologna

In sede di VIA era stato analizzato, in quanto vigente, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della provincia di Bologna, approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 19 del 31/03/2004 e relative varianti.

Allo stato attuale risulta vigente invece il Piano Territoriale Metropolitan della Città Metropolitana di Bologna, redatto ai sensi dell'articolo n.41 della L.R. 24/2017, approvato ed entrato a tutti gli effetti in vigore il 26 maggio 2021.

A partire dall'approvazione del PTM, risulta abrogato il PTCP approvato con D.C.P. 19 del 2004 fermo restando che conservano pienamente la relativa validità ed efficacia e, come tali, non sono abrogati, i contenuti normativi e cartografici del medesimo PTCP che, anche ai sensi dell'art. 76, comma 3, della L.R. 24/2017, costituiscono pianificazione regionale e, in particolare, recepimento ed integrazione delle norme e dei contenuti del vigente Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) e del vigente Piano di Tutela delle Acque (PTA) e che tali contenuti trovano spazio nel PTM nei seguenti Sub Allegati:

- A - Norme e cartografie del PTCP costituenti piano regionale di tutela delle acque;
- B - Norme e cartografie del PTCP costituenti pianificazione paesaggistica regionale;

i quali costituiscono parte integrante e sostanziale del PTM con conseguenti effetti conoscitivi, normativi e/o amministrativi.

Il Proponente riporta nella Relazione di aggiornamento dello SIA gli estratti delle carte (carta della struttura del piano, carta degli ecosistemi e carta di area vasta del rischio idraulico, rischio da frana e dell'assetto dei versanti).

Nella Carta della struttura sono riportati i tracciati delle reti infrastrutturali. Gli elementi di previsione si riferiscono allo scenario a regime del PUMS. Gli elementi esistenti ricomprendono anche i tratti in corso di realizzazione, così come già finanziati al momento dell'assunzione del PTM. Nella tavola sono individuati il sistema autostradale/tangenziale di Bologna e l'autostrada A13, con i caselli e svincoli principali e di progetto, oltre che i tratti, esistenti e finanziati, dell'Intermedia di pianura. Il PTM rimanda al PUMS le previsioni in merito agli scenari trasportistici.

L'intervento in esame attraversa l'Ecosistema Agricolo della pianura (Art. 16 e 18) nel dettaglio Aree agricole della Pianura Alluvionale, Aree agricole della Pianura delle Bonifiche e Aree agricole costituenti zone di particolare interesse naturalistico e paesaggistico della pianura delle bonifiche intervallato da ecosistema urbano, attraversa: alvei attivi (art. 20), fasce perifluviali di pianura (art. 22) e aree ad alta probabilità di inondazione, zone umide e in affiancamento un ecosistema arbustivo (art. 25).

Le prime rimandano in ogni caso al PTPR e alle previsioni delle autorità di bacino, per gli ambiti agricoli sono invece individuate norme (Art. 16) per la preservazione della risorsa suolo, della relativa produttività, nonché del patrimonio esistente.

Nel rispetto del regime delle competenze relativo alla gestione del rischio idraulico, così come rispettivamente spettanti all'Autorità di Bacino, alla Regione Emilia-Romagna, ai Consorzi di bonifica e ai Comuni, il PTM promuove e disciplina per il territorio di pianura la programmazione di approfondimenti locali, in particolare alla scala comunale o di Unione, in relazione alla pericolosità idraulica e alla riduzione della vulnerabilità degli elementi interferenti, in armonia con gli obiettivi del PGRA, allo scopo di far emergere le porzioni di territorio caratterizzate da criticità più eterogenee – sia di maggior complessità, sia di minore significato- rispetto agli scenari di pericolosità così come territorialmente delimitati nel PGRA.

Nell'estratto della tavola 3 sono riportate le seguenti indicazioni:

- PSAI Alvei attivi e invasi dei bacini idrici, Aree ad alta probabilità di inondazione, Aree a rischio di inondazione in caso di eventi di pioggia con tempo di ritorno di 200 anni relative al Fiume Reno, Aree ad alta probabilità di inondazione, relative al canale Navile, entrambe attraversate dall'autostrada A13;
- PGRA la maggior parte del tracciato ricade nello Scenario P2 derivato dal Reticolo Naturale Principale e Secondario di pianura (RP+RSP), solo la porzione più a nord dello stesso nello Scenario P3 derivato dal reticolo naturale principale e dal reticolo secondario di pianura (RP+RSP);
- Ambito di controllo degli apporti delle acque di pianura (gestione acque meteoriche).

Le aree di cui al primo punto sopra riportato, ricalcano i contenuti della tavola PTCP – della Provincia di Bologna “Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico-culturali” riportata nello SIA.

Lo strumento di pianificazione provinciale è stato modificato e aggiornato rispetto ai contenuti analizzati nello SIA; tuttavia, con riferimento al quadro conoscitivo e vincolistico, non sono stati individuati nuovi elementi di interesse né effettuati aggiornamenti delle norme e



cartografia relativamente alla pianificazione paesaggistica. Per quanto riguarda la pianificazione di settore si rimanda al paragrafo relativo al PGRA e PSAI.

### Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS)

Il PUMS, approvato il 27/11/2019, con riferimento alla mobilità motorizzata – strade, in continuità con il PTCP assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità, tra cui l'identificazione di adeguati percorsi ciclabili sicuri, con l'indirizzo strategico di favorire l'ampliamento in sede.

Tra gli interventi sulla viabilità principale il PUMS indica:

Il potenziamento, ottenuto tramite l'aggiunta di una corsia per senso di marcia, delle seguenti tratte stradali:

- A14 tra Bologna-San Lazzaro e diramazione ramo Bologna-Casalecchio;
- A13 tra Bologna-Arcoveggio e Ferrara Sud;
- A14 tra altezza svincolo Idice della Complanare Sud e diramazione per Ravenna.

Il PUMS recepisce l'intervento in esame quale invariante progettuale in qualità di opera stradale già programmata.

### Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP di Ferrara)

Il PTCP è in vigore dal marzo 1997 ed è costituito da due parti integrate: le linee di programmazione economica e territoriale e di indirizzo alla pianificazione di settore (Relazione e tav.2) e le specifiche di tutela dell'ambiente e del paesaggio in attuazione del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), specifiche contenute nelle Norme e nelle tavole dei gruppi 3, 4.n e 5.n.

Dal 2005 il PTCP consta anche di un Quadro Conoscitivo (QC) e di un documento di Valutazione della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) limitati ai contenuti delle varianti specifiche intervenute.

Nello SIA è stato analizzato lo stralcio della tavola "Il Sistema Ambientale" del Piano Territoriale di Coordinamento vigente in Provincia di Ferrara, approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 31 del 24 marzo 2010 e per il quale il 29/05/2014, con delibera di Consiglio Provinciale n. 32, è stata adottata la "Variante specifica al PTCP" per la selezione degli ambiti produttivi di rilievo provinciale e l'aggiornamento del sistema infrastrutturale provinciale. La stessa è stata quindi approvata con delibera di Consiglio Provinciale n. 34 del 26/09/2018. Rimangono validi i contenuti analizzati all'interno dello SIA.

Il Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV) è il nuovo strumento pianificatorio della Provincia di Ferrara, secondo quanto previsto dalla nuova legge urbanistica regionale (L.R. 24/2017), che sostituirà il PTCP; al momento il PTAV è in corso di formazione.

Lo strumento di pianificazione provinciale non ha subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nello SIA.

### **Pianificazione comunale**

#### Comune di Bologna Piano Urbanistico Generale (PUG)

All'interno dello SIA era stato analizzato il Piano strutturale Comunale (PSC) approvato con DCC n. 133 del 14/07/2008, al momento non è più vigente.

Dal 29/09/2021 è entrato in vigore il Piano Urbanistico Generale (PUG), approvato dal Consiglio Comunale con delibera PG 342648/2021 (pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna n. 286). A complemento del Piano sono state approvate dalla Giunta con delibera PG 430532/2021 le Disposizioni organizzative urbanistiche in cui vengono descritti gli aspetti operativi e documentali per l'elaborazione e la presentazione delle istanze degli strumenti attuativi introdotti dalla L.R. 24/2017 e disciplinati dal PUG.

Nella Relazione di aggiornamento allo SIA sono riportati alcuni estratti delle cartografie costituenti la Tavola dei Vincoli, che rappresenta lo strumento conoscitivo ai sensi dell'art. 37 della L.R. 24/2017 nel quale sono rappresentati tutti i vincoli e le prescrizioni derivanti dai piani sovraordinati, da singoli provvedimenti amministrativi ovvero da previsioni legislative che precludono, limitano o condizionano l'uso o la trasformazione del territorio.

Le azioni e i criteri indicati nel documento di piano del PUG sono coerenti con i criteri adottati nella progettazione dell'intervento di potenziamento dell'autostrada A13.

Lo strumento di pianificazione comunale è stato modificato e aggiornato rispetto ai contenuti analizzati nello SIA; tuttavia, con riferimento al quadro conoscitivo e vincolistico, non sono stati individuati nuovi elementi di interesse né effettuati aggiornamenti delle norme e della cartografia relativamente alla pianificazione territoriale e urbanistica.

#### Comune di Castel Maggiore (BO)

Nel comune di Castel Maggiore il Piano Strutturale Comunale vigente è stato approvato con Delibera di Consiglio Comunale n° 4 del 27/01/2010.

È stata aggiornata la tavola dei vincoli (approvata con delibera C.C. n. 13 del 29.03.2018) che costituisce elaborato costitutivo del PSC.

Lo strumento di pianificazione comunale non ha subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nello SIA.

#### Comune di Bentivoglio (BO)

Il vigente Piano Strutturale è stato approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 35 del 30 agosto 2011; l'ultima variante è la n. 2 approvata con delibera C.C n.47 del 29.07.2015.

Lo strumento di pianificazione comunale non ha subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nello SIA.

#### Comune di Malalbergo (BO)

Nel Comune di Malalbergo lo strumento urbanistico vigente è il Piano Strutturale, approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 49 del 17 novembre 2009. Con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 45 del 27/09/2013 si è provveduto all'adeguamento normativo e cartografico del PSC a seguito della variante al PTCP in materia di adeguamento sismico.

Lo strumento di pianificazione comunale non ha subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nello SIA.

#### Comune di Galliera (BO)

Il Piano Strutturale Comunale, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 35 del 27 giugno 2011. Con delibera C.C. n. 55 del 30/12/2020 è stata adottata la proposta di Variante n.1. inerente terreni attualmente adibiti ad attività di "itticoltura". Rispetto a quanto analizzato nello SIA resta valida la tavola Tav 1 "Assetto territoriale", mentre la Tav 2 "Carta unica del territorio" risulta disapplicata con delibera C.C n. 15 del 27/03/2018.

Al netto di quanto sopra specificato rimangono valide le considerazioni espresse nello SIA.

#### Comune di Poggio Renatico (FE)

Nello SIA era rappresentato il Piano Strutturale adottato dal Consiglio Comunale con delibera n. 38 del 30 giugno 2010. Lo strumento di pianificazione comunale non ha subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nello SIA.

#### Comune di Ferrara (FE)

Nello SIA viene rappresentato il Piano Strutturale Comunale approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 21901 il 16 aprile 2009. Il PSC è in corso di sostituzione; secondo quanto previsto dall'art. 4 della nuova legge urbanistica della Regione Emilia-Romagna n. 24/2017 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio" prevede la stesura e l'approvazione del PUG, il Piano Urbanistico Generale. Per il Comune di Ferrara il futuro PUG non costituisce un semplice aggiornamento del PSC, esso risponde ad un nuovo modello di sviluppo urbano con un occhio di riguardo alla sostenibilità ambientale, alla riqualificazione, all'attrattività del territorio e alla vivibilità delle città.

Al momento risulta in vigore il sopraccitato PSC, pertanto il Proponente conferma i contenuti analizzati nello SIA.

### **Pianificazione di Settore**

#### Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico - Autorità di Bacino

Il "Piano di stralcio per l'assetto idrogeologico" è stato approvato con dalla Giunta della Regione Emilia-Romagna con deliberazione n.567 del 07 Aprile 2003 e dalla Giunta della Regione Toscana con deliberazione n.114 del 21/09/2004.

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA è riportato che per quel che riguarda l'ambiente idrico sono stati considerati in sede di progettazione esecutiva i seguenti piani:

- Piano stralcio Assetto Idrogeologico (fiume Reno, torrente Idice-Savena vivo, torrente Sillaro, torrente Santerno);
- Piano stralcio per il sistema idraulico Navile-Savena Abbandonato, Norme Tecniche di Attuazione del Piano Stralcio Assetto Idrogeologico dell'Autorità di bacino del fiume Reno; Direttiva per la sicurezza idraulica nei sistemi idrografici di pianura nel Bacino del fiume Reno;
- Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) nel Bacino del fiume Po, Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF) nel Bacino del fiume Po.

Lo studio è stato eseguito mediante differenziazione per singolo Ente Gestore e per singolo sistema idrografico.

Rispetto ai contenuti analizzati all'interno dello SIA non si rilevano aggiornamenti. In sede di progettazione esecutiva si è provveduto ad approfondire e dettagliare quanto elaborato nelle precedenti fasi progettuali.

#### Piano Gestione Rischio Alluvioni

Sono stati approvati con i DPCM del 1 dicembre 2022 i primi aggiornamenti dei Piani di Gestione del Rischio da Alluvione PGRA 2021- 2027 dalle Conferenze Istituzionali Permanenti delle Autorità di bacino distrettuali del fiume Po e dell'Appennino Centrale. Come previsto dalla Direttiva 2007/60/CE e dal D. Lgs. 49/2010, le mappe della pericolosità di alluvioni sono

state aggiornate e pubblicate dalle Autorità di bacino distrettuali. In particolare, per la porzione del territorio regionale ricadente nel distretto del fiume Po, l'aggiornamento delle mappe riguarda:

- le mappe di pericolosità (aree allagabili) complessive che costituiscono quadro conoscitivo dei PAI;
- le mappe di rischio (R1, R2, R3, R4) complessive, elaborate ai sensi del D. Lgs n. 49/2010;
- le mappe di pericolosità e rischio (aree allagabili, tiranti, velocità, elementi esposti) nelle Aree a Rischio Potenziale Significativo (APSFR).

Il Proponente riporta nella Relazione di aggiornamneto dello SIA un estratto della cartografia specificando che l'aggiornamento delle tavole non introduce elementi tali da indurre modifiche rispetto a quanto analizzato all'interno dello SIA; in sede di progettazione esecutiva è stato comunque tenuto conto di tali elementi, che hanno costituito approfondimento, in linea con lo sviluppo progettuale.

## **VINCOLI**

Gli ambiti di particolare interesse trattati all'interno dello SIA sono stati le risorse storiche, il sistema idrografico, le zone e gli elementi naturali e paesaggistici.

Tali ambiti sono stati recepiti attraverso l'analisi delle carte degli strumenti urbanistici provinciali e comunali, dei piani e programmi di settore e delle analisi ambientali relative allo stato attuale dell'ambiente. Il Proponente riporta gli esiti delle verifiche svolte in merito agli aggiornamenti degli strumenti sopraccitati, successivi e vigenti allo stato attuale e agli strati informativi messi a disposizione sul portale cartografico nazionale e Sitap, di cui sono stati riportati gli estratti cartografici nella Relazione di aggiornamneto dello SIA.

I vincoli individuati nell'ambito di interesse indicati nel SITAP sono riferiti a:

- i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna, vincolati ai sensi dell'art.142 c. 1 lett. c) ovvero aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche;
- Aree boscate acquisite dalle carte di uso del suolo disponibili al 1987 (acquisite per ogni regione in base alle cartografie disponibili), tutelate ai sensi dell'art. 142 c. 1 lettera g) del Codice.;

Per gli ambiti individuati a bosco (art. 142 lettera g del D.Lgs.42/2004), in fase progettuale è stato eseguito il censimento vegetazionale, dal quale è emerso che gli interventi previsti interferiscono con aree classificabili come "bosco" ai sensi del D.Lgs. 34/2018 e L.R. 21/2011.

Considerato lo stato di aggiornamento degli strumenti di pianificazione, il Proponente conferma che nel tratto interessato sono presenti edifici di interesse storico e architettonico: Villa Monari; Chiesa, Campanile e Oratorio Saletto; Torre dell'Uccellino; Podere San Biagio; oltre che i seguenti corsi d'acqua sottoposti a tutela ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera c) del D-lgs. 42/2004: il Canale Navile (progr. Km. 13+000 circa); il Fiume Reno (progr. Km. 26+500 circa); il Canale Savena abbandonato, da inizio intervento alla progr. Km. 2+600.

Come emerso anche in sede di VIA ricorrono le disposizioni previste al primo ed al secondo comma dell'art. 146 del DLgs 42/2004 e smi.

Il Proponente specifica che la relazione paesaggistica è stata integrata a seguito delle richieste di approfondimento ricevute da parte del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nel decreto di compatibilità ambientale e della richiesta della Regione Emilia-Romagna per la “Procedura di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) ai sensi del D.lgs. 152/2006”.

L’autorizzazione paesaggistica è stata acquisita, ai sensi del D.Lgs. 42/2004 (Codice dei Beni Culturali) e s.m.i. (artt. 146 e 147), DPCM 12/12/2005 e LEGGE REGIONALE 21 dicembre 2017, n. 24, art. 70 in sede di CdS, in considerazione dei pareri degli Enti Competenti:

- Parere Comune di Malalbergo prot. n. 4140 del 17/03/2022;
- Parere Comune di Galleria prot. n. 12905 del 10/12/2021;
- Parere Comune di Poggio Renatico prot. n. 19668 del 09/12/2021;
- Nota Regione Prot. 1057157 del 16/11/2021;
- parere Soprintendenza parere Prot.10934 del 29/04/2022;
- D.G.R. Delibera n. 726 del 09/05/2022;

con Provvedimento finale di Intesa Stato Regione Prot. 10680 del 06/06/2022.

Infine, l’intervento non interessa edifici Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell’art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi. Con riferimento alla rete Natura 2000 il Proponente riporta l’estratto cartografico del Geoportale Nazionale, individuano i perimetri dei siti:

- SIC/ZPS IT 4050024 Biotopi e ripristini ambientali di Bentivoglio, San Pietro in Casale, Malalbergo e Baricella, direttamente interessato dall’intervento;
- SIC IT4050018 Gardena San Vitale e Golena del Lippo.

Il primo dei quali direttamente interessato dall’intervento. Considerata tale presenza in sede di VIA è stato redatto lo Studio di Incidenza, ai sensi del DPR / settembre 1997, n. 357, allo scopo di determinare gli eventuali impatti dell’opera sugli ecosistemi presenti e di definire specifiche misure di mitigazione da intraprendere.

Il Proponente conferma il quadro vincolistico analizzato nello SIA.

Con riferimento alla pianificazione regionale, a quella di settore e sulla base di quanto esposto negli elaborati del PTM e del PUM della Provincia di Bologna e nel PTCP della Provincia di Ferrara, nonché degli strumenti urbanistici comunali, l’intervento appare coerente con gli obiettivi dei Piani stessi e non risulta in contrasto con le prescrizioni e le previsioni di tali strumenti.

### **Aree protette**

Nel Decreto VIA n. 333 veniva specificato che *“per quanto attiene alle aree della Rete Natura 2000 potenzialmente interessate dalla realizzazione degli interventi, sono stati identificati i siti che ricadono nei pressi dell’intervento (buffer di potenziale interferenza dell’opera di 4 km):*

- SIC/ZPS IT 4050024 Biotopi e ripristini ambientali di Bentivoglio, San Pietro in Casale, Malalbergo e Baricella;
- SIC IT4050018 Gardena San Vitale e Golena del Lippo.”

In particolare il sito ZSC IT4050018 Gardena San Vitale e Golena del Lippo si trova ad una distanza, nel punto più vicino all'intervento e alla attuale Autostrada, a circa 3.800 m, in vicinanza della tangenziale di Bologna.

Il sito ZSC/ZPS IT 4050024 Biotopi e ripristini ambientali di Bentivoglio, San Pietro in Casale, Malalbergo e Baricella corre in parte parallelo all'attuale autostrada con una distanza minima di circa 30 m ed è direttamente interferito per circa 70 m in corrispondenza dell'attraversamento del Canale Navile e per circa 500 m di lunghezza dove già l'autostrada attraversa l'area Natura 2000.

Considerata tale presenza in sede di VIA è stato redatto lo Studio di Incidenza, ai sensi del DPR 8 settembre 1997, n. 357, allo scopo di determinare gli eventuali impatti dell'opera sugli ecosistemi presenti e di definire specifiche misure di mitigazione da intraprendere. Alla richiesta di proroga viene allegato aggiornamento, all'agosto 2023, della valutazione di incidenza del 2016. Per i dettagli si veda apposito capitolo.

### **Conformità dell'opera allo stato attuale dell'ambiente**

All'interno dello SIA viene effettuata l'individuazione e stima dei possibili impatti indotti dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera in progetto, delineando, il quadro di riferimento ambientale, in relazione alle singole componenti interessate: atmosfera, ambiente idrico, vegetazione e flora, fauna ed ecosistemi, rumore e vibrazioni. Per ognuna delle singole componenti è stata esaminata la caratterizzazione dello stato iniziale e l'interazione con le opere in progetto quantificando, sulla base di approcci settoriali, gli impatti indotti dalla realizzazione dell'intervento e prevedendo l'evoluzione futura del sistema ambientale, nonché eventuali opportune misure di mitigazione. Il quadro di riferimento ambientale è stato, corredato dello Studio per la valutazione di incidenza, redatto ai sensi del DPR 357/97 e s.m.i., della Relazione paesaggistica, redatta ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. e del DPCM 12/12/2005.

Il monitoraggio della fase ante operam (la sola fase attiva) è iniziato nel mese di maggio 2022 ed è tutt'ora in corso; le tempistiche e le frequenze di monitoraggio, indicate nel Piano di Monitoraggio Ambientale, sono specifiche per ogni singola componente.

### **ATMOSFERA**

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA il Proponente riporta i dati relativi al monitoraggio dell'inquinamento atmosferico relativo alla tratta autostradale A13 Bologna – Ferrara. In particolare, il PMA prevedeva per la fase di Ante Operam lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio:

- quattro campagne di monitoraggio delle polveri sottili PM10 e PM2.5, della durata di 21 giorni durante le stagioni primavera/estate e di 30 giorni durante le stagioni autunno/inverno, da eseguire con frequenza trimestrale tramite l'installazione di campionatori sequenziali;
- quattro campagne di monitoraggio della qualità dell'aria, della durata di 21 giorni durante le stagioni primavera/estate e di 30 giorni durante le stagioni autunno/inverno, da eseguire con frequenza trimestrale tramite l'installazione di mezzi mobili strumentati;

**Conclusioni:** Il Proponente afferma che il quadro delineato all'interno dello SIA è sostanzialmente confermato, a fronte di un leggero abbassamento dei livelli di inquinanti, in linea con un generale trend di miglioramento dei parametri di qualità dell'aria.

## **RUMORE**

La caratterizzazione del clima acustico dell'area interessata dall'intervento di ampliamento autostradale è stata eseguita secondo le indicazioni di metodo indicate nel Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA). In particolare, il PMA prevedeva per la fase di Ante Operam lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio:

- sette misure del livello di inquinamento acustico da eseguire con metodica R2. Tale metodica prevede misure della durata di 24 ore, da effettuare in postazioni semi-fisse esterne ai ricettori esposti alle attività di cantiere;
- sette misure del livello di inquinamento acustico da eseguire con metodica R4. Tale metodica prevede misure di breve durata da effettuare in ambiente abitativo ed è stata prevista per il monitoraggio del clima acustico dei ricettori esposti alle attività di cantiere;
- sedici misure del livello di inquinamento acustico da eseguire con metodica R3. Tale metodica prevede misure della durata di 7 giorni, da effettuare in postazioni semi-fisse esterne ai ricettori esposti al traffico autostradale.

Per quanto riguarda il monitoraggio previsto per la fase di Ante Operam sono state portate a compimento il 90% delle attività previste da PMA. Sono state eseguite:

- 6/7 campagne di rilievi con metodica R2;
- 6/7 campagne di rilievi con metodica R4;
- 15/16 campagne di rilievi con metodica R3.

I rilievi da eseguire con metodica R2 ed R4 presso il sito A13-BF-BO-R2-21, ubicato in Via Santa Marina nel Comune di Bentivoglio, non verranno effettuati a causa dell'indisponibilità dei proprietari. Anche la misura da effettuare con metodica R3 presso il sito A13-BF-BE-R3-10, non verrà effettuata a causa dell'indisponibilità del proprietario. Non sono stati individuati ricettori alternativi idonei all'esecuzione delle campagne di monitoraggio; il Proponente ha considerato concluse tutte le attività previste per il monitoraggio della componente rumore per la fase di Ante Operam. Le attività di monitoraggio svolte nel periodo aprile 2022 – marzo 2023 in corrispondenza dei punti individuati nel PMA hanno avuto lo scopo di rilevare le condizioni di rumorosità prima dell'inizio delle lavorazioni alla tratta autostradale e di rilevare le emissioni derivanti dall'esercizio stradale e dalle altre sorgenti di rumore presenti sul territorio. Nella Relazione di aggiornamento dello SIA il Proponente riporta i dati di monitoraggio delle campagne effettuate durante la fase di Ante Operam con registrazioni di superamenti dei valori limite di legge: il Proponente riporta che il progetto esecutivo prevede l'istallazione delle barriere antirumore.

Il Proponente riporta che con riferimento ai dati analizzati nello SIA, i risultati, e i rilievi condotti al tempo delle valutazioni modellistiche, evidenziano un livello di compromissione del clima acustico, soprattutto relativamente al periodo notturno e per quei recettori che risultano maggiormente prossimi all'attuale tracciato autostradale; lo stato della componente non risulta ad oggi variato rispetto ai contenuti dello SIA.

## **VIBRAZIONI**

Il PMA prevedeva per la fase di Ante Operam lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio per caratterizzare i livelli di inquinamento vibrazionale dell'area interessata dall'intervento di ampliamento autostradale:

- nove misure del livello di inquinamento vibrazionale da eseguire con metodica V1. Tale metodica prevede l'esecuzione di misure di breve durata da effettuare in ambiente abitativo.

In particolare, le misure devono essere svolte in corrispondenza del solaio del primo e dell'ultimo piano dell'edificio. Le campagne di monitoraggio sono previste esclusivamente in edifici sedi di attività umana, presso i ricettori esposti alle attività di cantiere.

Per quanto riguarda il monitoraggio previsto per la fase di Ante Operam sono state portate a compimento il 45% delle attività previste da PMA

**Conclusioni:** i risultati ottenuti nelle campagne effettuate durante la fase di Ante Operam mostrano valori inferiori al valore limite stabilito dalla norma di riferimento UNI9614 relativamente alla valutazione del disturbo alle persone.

## **SETTORE IDRICO SUPERFICIALE**

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA, il Proponente riporta i contenuti del Piano di Monitoraggio: controlli mirati all'accertamento dello stato quali-quantitativo delle risorse idriche superficiali, al fine di valutare le potenziali alterazioni indotte dalle opere autostradali in fase di realizzazione. Il PMA riguarda i corsi d'acqua della rete idrografica superficiale principale interagenti con il tracciato autostradale, secondo un'impostazione di indagini per campagne. È stato previsto il monitoraggio Ante Operam che è stato avviato nel secondo trimestre 2022; le misure sono state effettuate corrispondono a circa il 95% della fase AO; le misure non effettuate sono relative ai corsi d'acqua trovati secchi o stagnanti.

Per quanto riguarda il monitoraggio chimico fisico, il pH dei vari corsi d'acqua è risultato leggermente basico, prossimo al neutro e si sono osservate acque mediamente mineralizzate con una media intorno ai 700  $\mu\text{S}/\text{cm}$ . Per quanto riguarda le analisi chimiche di laboratorio si registrano concentrazioni dei parametri monitorati bassi o al di sotto dei limiti strumentali e spesso confrontabili tra le sezioni di monte e le rispettive sezioni di valle.

Per quanto riguarda i parametri biologici (MHP), in base ai risultati ottenuti è stato evidenziato che tutte le stazioni campionate ricadono in IV classe di qualità ovvero in Stato Ecologico Scarso. I risultati dei campionamenti indicano che l'ambiente è generalmente fortemente alterato. I popolamenti rinvenuti sono infatti costituiti da un basso numero di unità sistematiche e sono caratterizzati prevalentemente da taxa a basso valore ambientale ed ecologico.

Il Proponente riporta che il quadro della componente delineato con il monitoraggio di Ante Operam è funzionale al confronto con ciò che verrà registrato in fase corso d'opera durante le attività dei cantieri e in post operam.

## **AMBIENTE IDRICO SOTTERRANEO**

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA il Proponente riporta informazioni riguardanti il Monitoraggio delle acque sotterranee. L'articolazione del monitoraggio prevede indagini su pozzi/piezometri, orientato ai seguenti aspetti:

- certificazione dello stato quali-quantitativo dei corpi idrici nella situazione precedente l'avvio dei lavori;
- controllo dei corpi idrici nella fase di cantiere.

È stato previsto il monitoraggio Ante Operam che è stato avviato nel terzo trimestre 2022; le misure effettuate corrispondono a circa l'80% della fase AO.

I criteri per la definizione degli elementi della rete di monitoraggio sono basati sulla considerazione del rischio di interferenza tra opere in progetto e corpi idrici sotterranei in relazione a quanto emerso dagli studi idrogeologici, dalla carta di vulnerabilità della falda e in base alla rilevanza socioeconomica di ogni captazione. È stato considerato, ove possibile di monitorare captazioni che, secondo la piezometria e il gradiente piezometrico, sono ubicate a



monte e a valle dell'intervento. Tale criterio consente di valutare, non tanto il valore assoluto degli indicatori in ciascun sito, quanto invece la variazione dello stesso parametro tra i due punti di misura e di riconoscere eventuali impatti determinati dalla presenza di lavorazioni/cantieri e dell'opera stessa.

Per quanto riguarda le analisi effettuate, i parametri monitorati sono quelli approvati nelle ultime revisioni del PMA (settembre 2022 - maggio 2023).

Le analisi effettuate mostrano valori elevati di alcuni metalli (es Ferro, Manganese...) che si trovano naturalmente in questi acquiferi. Esistono, infatti, molte sostanze ed elementi chimici che si trovano naturalmente negli acquiferi, la cui origine geologica non può essere considerata causa di impatti antropici sulla risorsa idrica sotterranea. Ad esempio, in acquiferi profondi e confinati di pianura si possono naturalmente riscontrare metalli come ferro, manganese, arsenico, oppure altre sostanze, tra le quali lo ione ammonio (Rif. Report acque sotterranee dell'Emilia-Romagna 2014-2019 – ARPAE, allegato all'istanza). Valori elevati di metalli sono stati rinvenuti nelle medesime provincie anche nella campagna 2020 effettuata dalla Regione Emilia (Rif. Dati chimismo sotterranee 2020 - Rete Regionale per la qualità ambientale acque sotterranee, messi a disposizione sul portale minERva dalla Regione Emilia-Romagna D.G. Cura del Territorio e dell'Ambiente url: <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1Ok5GlfIH-y0wP-wV1JQhkw-LX3vV8BwX8S0IJvNWcoQ>).

Il Proponente rimanda al documento sopraccitato per considerazione di dettaglio.

## **VEGETAZIONE**

I siti di monitoraggio previsti dal PMA, individuati sulla base sulla documentazione presente nello Studio d'Impatto Ambientale, sono i corsi d'acqua che intercettano il tracciato autostradale. I corsi d'acqua e le aree riparie, oltre a rappresentare degli elementi di connessione tra aree ed habitat diversi, sono potenzialmente ecosistemi ricchi specie animali e vegetali. I corsi d'acqua monitorati sono i seguenti: Fossa Quadra Inferiore, il Canale Navile, lo Scolo Calcarata ed il Canale della Botte. Tutti questi corsi d'acqua ricadono o lambiscono la ZSC-ZPS IT4050024 – “Biotopi e ripristini ambientali di Bentivoglio, San Pietro in Casale, Malalbergo e Baricella”. Per quanto riguarda i risultati della fase ante operam, completamente conclusa, gli indici calcolati evidenziano nel complesso un basso Valore Vegetazionale d'Alveo dei tratti indagati (valori compresi fra 0,159 e 0,417) con una media di 0,251, valore che riflette una situazione piuttosto lontana da quella ottimale, con vegetazione ripariale poco strutturata e fortemente influenzata dal disturbo antropico. Il Proponente riporta che i dati ad oggi acquisiti completano la definizione dello stato della componente e confermano le considerazioni contenute nello SIA.

## **FAUNA**

Il Proponente riporta che le ricerche condotte fino ad oggi, iniziate nel mese di maggio 2022, al 31/03/2023 risultano concluse solo per il monitoraggio dell'avifauna.

Per quanto riguarda l'ornitofauna i rilievi effettuati hanno confermato l'importanza delle aree umide e degli habitat ad esse connesse per la presenza di numerose specie di interesse conservazionistico. In particolare, sono elencate nella Relazione di aggiornamento dello SIA le specie di interesse ornitologico, le aree umide naturalistiche e faunistico-venatorie della ex risaia Bentivoglio, del canale Navile e della zona Canale Calcarata-Canale della Botte.

Per quanto riguarda la comunità degli anfibi, nelle 4 aree di monitoraggio sono stati rinvenuti habitat idonei e la presenza di specie esclusivamente presso l'ex risaia Bentivoglio (sito A13-BF- BE-FN 01), in cui vengono mantenute zone umide con vegetazione igrofila con finalità

naturalistiche. Qui sono presenti 3 specie: la raganella (*Hyla intermedia*), il rospo smeraldino (*Bufo viridis*) e la rana verde (*Pelophylax* sp).

Il Proponente riporta che i dati ad oggi acquisiti completano la definizione dello stato della componente e confermano le considerazioni contenute nello SIA.

In conclusione, il Proponente riporta che la Relazione di aggiornamento dello SIA costituisce una disamina di quanto analizzato nel citato SIA datato novembre 2016, al fine di verificare eventuali cambiamenti intervenuti sia nella pianificazione che nelle componenti ambientali. Nello specifico il proponente afferma che:

- per quanto concerne la Pianificazione, non sono subentrate modifiche e/o aggiornamenti rispetto a quanto analizzato nello SIA del 2016, la coerenza degli interventi in oggetto è stata già verificata ed è ad oggi confermata;
- l'analisi puntuale delle singole componenti ambientali, in base ai dati ambientali resi disponibili nell'ambito del monitoraggio ambientale ante operam eseguito, non evidenzia variazioni significative rispetto a quanto valutato nello SIA, pertanto, anche lo stato attuale dell'ambiente può definirsi invariato rispetto a quello descritto nello SIA.

Inoltre, il Proponente sottolinea che il progetto esecutivo non modifica quanto approvato nelle precedenti fasi progettuali e autorizzative. Sono state apportate modifiche, di limitata entità e non sostanziali, frutto di richieste nell'ambito delle fasi approvative stesse e/o di conseguenti approfondimenti tecnici di dettaglio; gli impatti delle opere sul territorio sono considerate invariati a quelli previsti nello Studio.

### **Aggiornamento Valutazione di Incidenza**

Come precedentemente riportato nel Decreto VIA n. 333/2018 veniva specificato che *“per quanto attiene alle aree della Rete Natura 2000 potenzialmente interessate dalla realizzazione degli interventi, sono stati identificati i siti che ricadono nei pressi dell'intervento (buffer di potenziale interferenza dell'opera di 4 km):*

- *SIC/ZPS IT 4050024 Biotopi e ripristini ambientali di Bentivoglio, San Pietro in Casale, Malalbergo e Baricella;*
- *SIC IT4050018 Gardena San Vitale e Golena del Lippo.”*

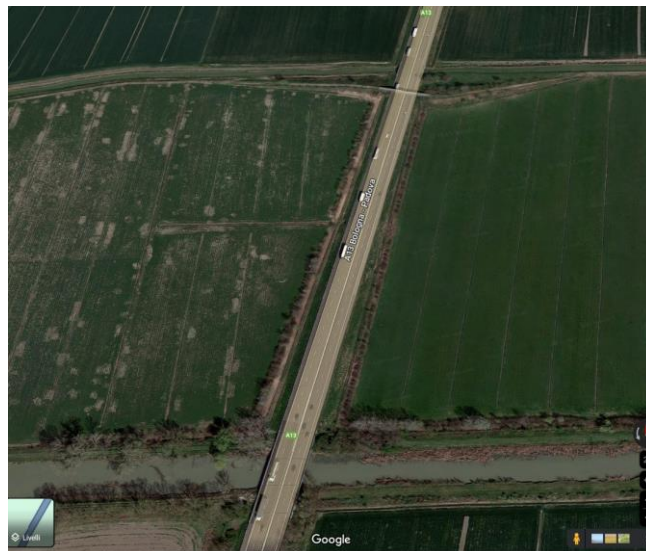
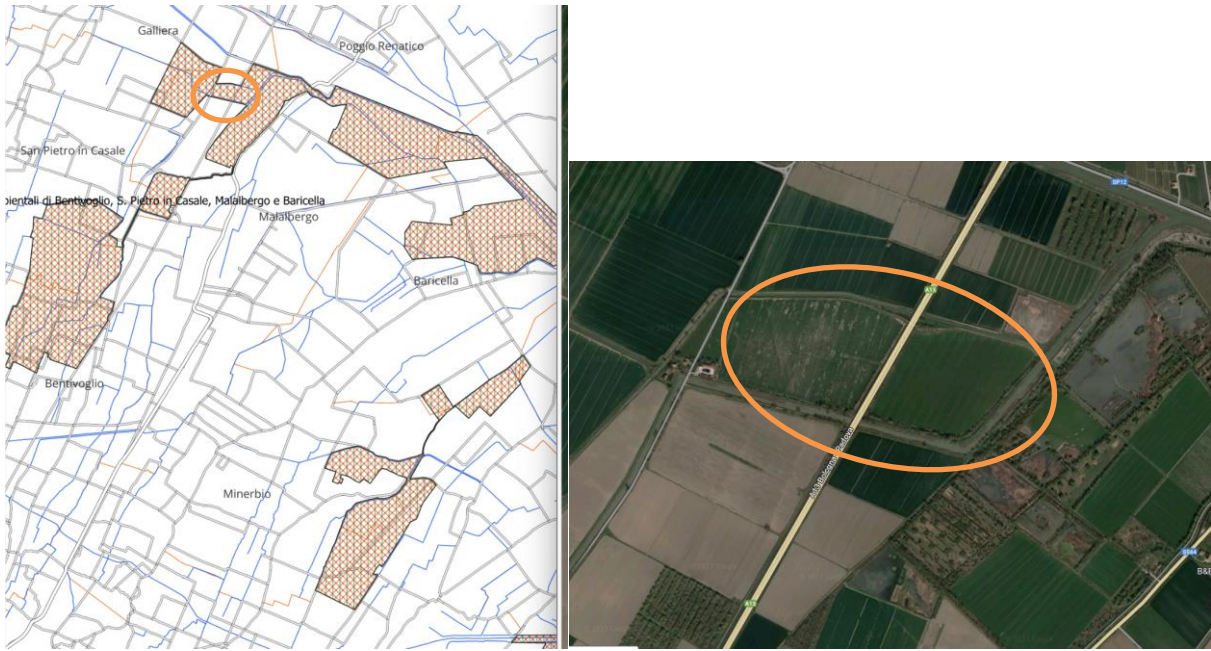
Considerata tale presenza in sede di VIA è stato redatto lo Studio di Incidenza, ai sensi del DPR 8 settembre 1997, n. 357, allo scopo di determinare gli eventuali impatti dell'opera sugli ecosistemi presenti e di definire specifiche misure di mitigazione da intraprendere.

Alla richiesta di proroga viene allegato aggiornamento, all'agosto 2023, della valutazione di incidenza del 2016. Per i dettagli si veda apposito capitolo.

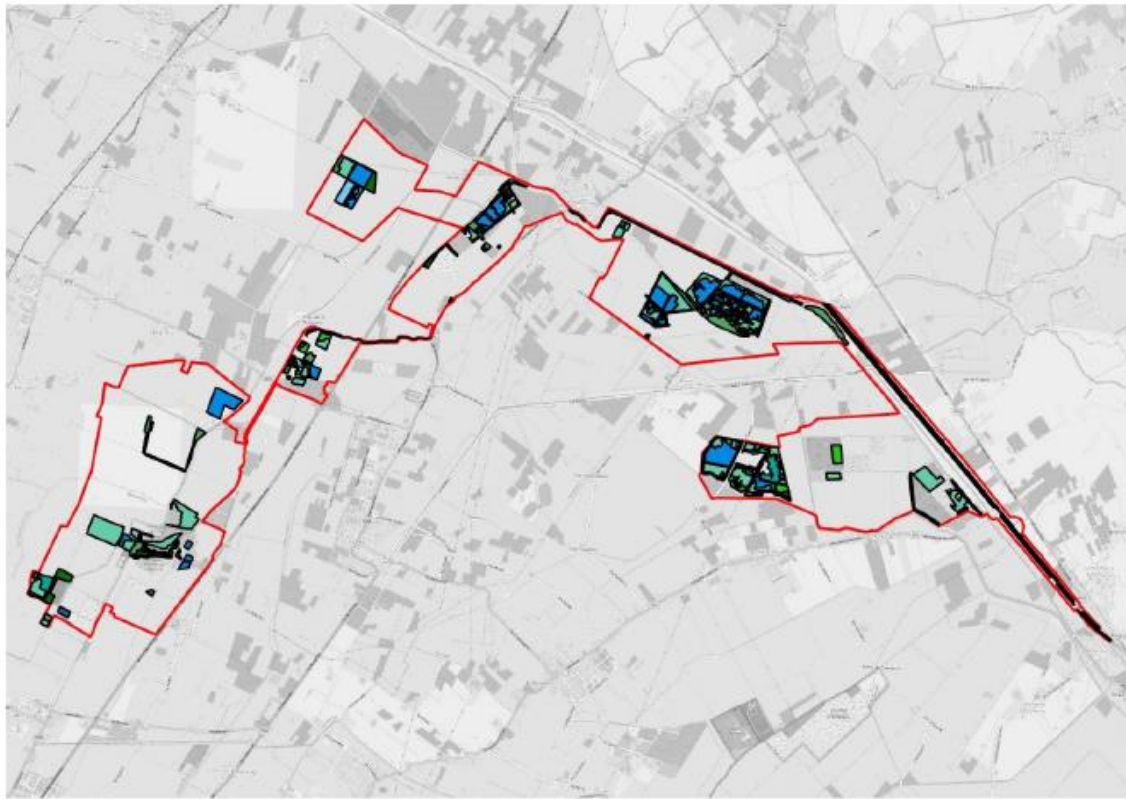
Il sito *ZSC IT4050018 Gardena San Vitale e Golena del Lippo* si trova ad una distanza, nel punto più vicino all'intervento e alla attuale Autostrada, a circa 3.800 m, in vicinanza della tangenziale di Bologna.

Il sito *ZSC/ZPS IT 4050024 Biotopi e ripristini ambientali di Bentivoglio, San Pietro in Casale, Malalbergo e Baricella* corre in parte parallelo all'attuale autostrada con una distanza minima di circa 30 m ed è direttamente interferito per circa 70 m in corrispondenza dell'attraversamento del Canale Navile e per circa 500 m di lunghezza dove già l'autostrada attraversa l'area Natura 2000.

Si vedano le immagini che seguono:



Nella Relazione di aggiornamento della Valutazione di Incidenza, in merito alla ZSC/ZPS IT 4050024 Biotopi e ripristini ambientali di Bentivoglio, San Pietro in Casale, Malalbergo e Baricella, è riportata la superficie e le particelle con le ripetitive destinazioni d'uso e l'Ente gestore (Regione Emilia-Romagna). Sono inoltre indicate le potenziali minacce e gli obiettivi di mantenimento e ripristino degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora.



Legenda	
	SIC/ZPS IT4050024
	3130 - Acque stagnanti da oligotrofe a mesotrofe con Littorelletea uniflorae e/o Isoeto-Nanojuncetea
	3150 - Laghi eutrofici naturali con vegetazione del tipo Magnopotamion o Hydrocharition
	3170 - Stagni temporanei mediterranei
	3270 - Chenopodietum rubri dei fiumi submontani
	3280 - Fiumi mediterranei a flusso permanente con Paspalo-Agrostidion
	6430 - Praterie di megaforbie eutrofiche
	91F0 - Boschi misti di quercia, olmo e frassino di grandi fiumi
	92A0 - Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba
	Mc - Habitat di rilevanza naturalistica nell'ambito locale: Cariceti e Cipereti a grandi Carex e Cyperus (Magnocaricion)
	Pa - Habitat di rilevanza naturalistica nell'ambito locale: Canneti palustri: fragmiteti, tifeti e scirpeti d'acqua dolce (Phragmition)
	Sc - Habitat di rilevanza naturalistica nell'ambito locale: Saliceti a Salix cinerea (Salicetum cinereae)

**Figura 1– Distribuzione degli habitat presenti nel sito SIC/ZPS IT 4050024 Biotopi e ripristini ambientali di Bentivoglio, San Pietro in Casale, Malalbergo e Baricella**

Come riportato in Figura 1, per i due tratti precedentemente citati (per circa 70 m in corrispondenza dell'attraversamento del Canale Navile e per circa 500 m di lunghezza dove già l'autostrada attraversa l'area Natura 2000) il tracciato non interferisce con gli habitat presenti nel sito. Nella Relazione sono riportate in forma tabellare gli habitat, le specie faunistiche presenti.

Anche per la ZSC IT4050018 Gardena San Vitale e Golena del Lippo è riportata la descrizione indicando l'Ente gestore (Regione Emilia-Romagna) la superficie, le potenziali minacce e gli obiettivi di mantenimento e ripristino degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora.

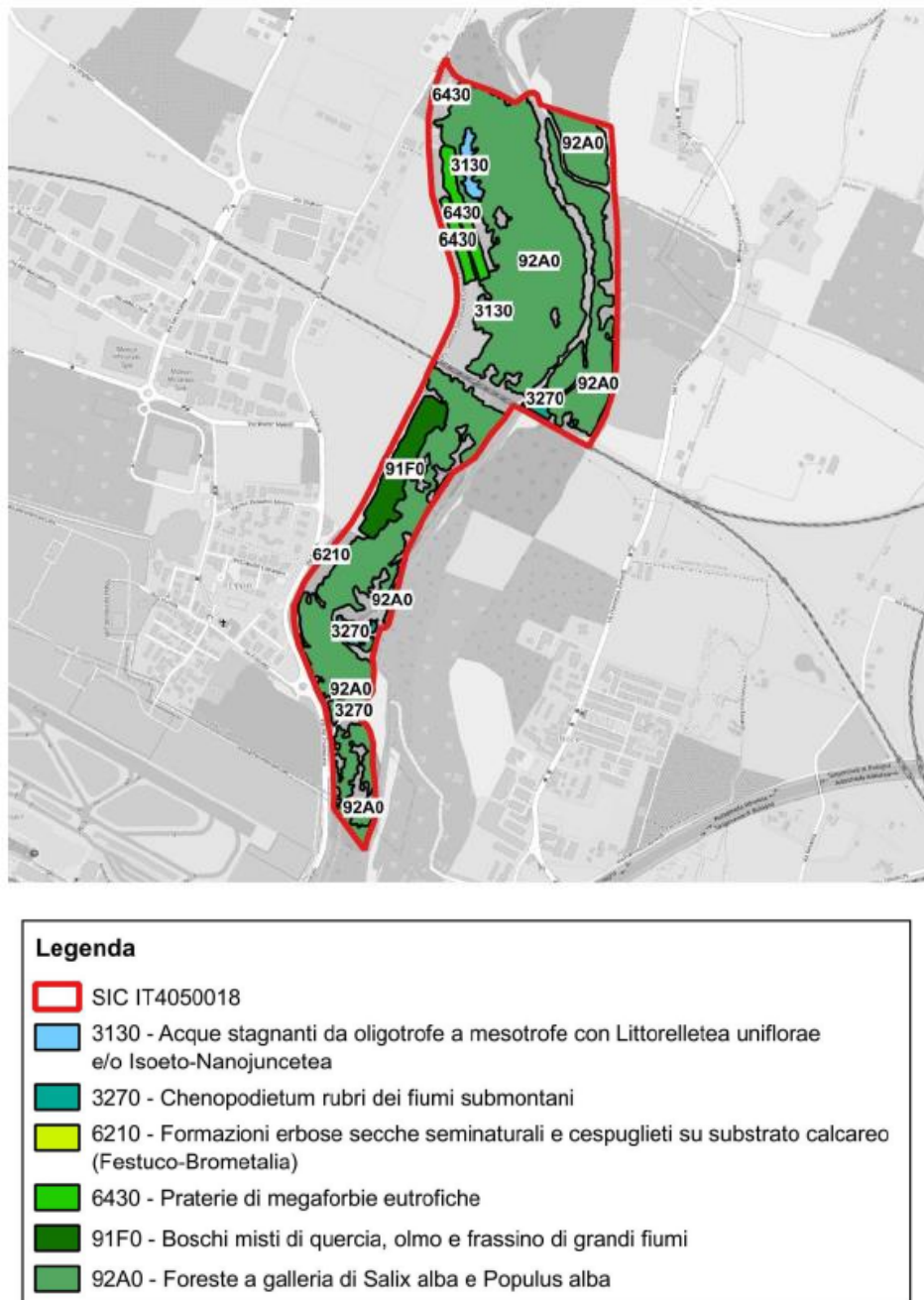


Figura 2– Distribuzione degli habitat presenti nel sito SIC IT4050018 Gardena San Vitale e Golena del Lippo

Sono state riportate in forma tabellare gli habitat (indicati anche in Figura 2) e le specie presenti nel sito, inoltre, per entrambi i siti sono indicati i livelli di protezione e conservazione delle specie.

In merito alle trasformazioni negli habitat naturali non si ravvisano trasformazioni, naturali o antropiche, intervenute negli habitat naturali rispetto a quanto riportato nella relazione per lo “Studio per la valutazione di incidenza” redatto nel 2016. Il sito IT4050024 “Biotopi e Ripristini ambientali di Bentivoglio, S. Pietro in Casale, Malalbergo e Baricella” ha subito una riduzione di superficie passando da 3224 ettari a 3205 ettari, approvato con DGR 893/2012, dove all’interno ricade l’Area di Riequilibrio Ecologico “Ex risaia di Bentivoglio”; mentre il

sito IT4050018 “*Golena San Vitale e Golena del Lippo*” non ha subito modifiche nelle dimensioni e all’interno ricade l’Area di Riequilibrio Ecologico “*Golena San Vitale*”.

Per quanto riguarda le trasformazioni delle popolazioni, le differenze tra i “vecchi” formulari standard (F.S.) e i documenti aggiornati, riguardano principalmente specie ornitiche che utilizzano l’area come potenziale sito di alimentazione e di sosta durante la migrazione. Non si tratta di specie nidificanti, così come descritto nei formulari standard. Le variazioni non risultano significative, poiché l’aggiornamento dei formulari standard di entrambe i siti della Rete Natura 2000 non evidenzia differenze gestionali e di biodiversità da quanto riportato nella relazione per lo “Studio per la valutazione di incidenza” redatto nel 2016.

Riguardo alle esigenze ecologiche, allo stato di conservazione degli habitat e delle specie faunistiche e floristiche riportate negli elenchi dei formulari standard (F.S.), le informazioni per tali parametri si riferiscono al monitoraggio effettuato nel 2011 per la redazione del Piano di Gestione (P.d.G.) della ZSC/ZPS IT4050024. Non sono emerse differenze con quanto riportato nella relazione per lo “Studio per la valutazione di incidenza” redatto nel 2016.

Riguardo gli obiettivi e le misure di conservazione, nei nuovi piani di gestione sono state riconfermate le misure individuate precedentemente e non sono state riscontrate differenze rispetto a quanto riportato nella relazione per lo “Studio per la valutazione di incidenza” redatto nel 2016.

#### **CONSIDERATO E VALUTATO** che

- il raffronto tra l’attuale contesto territoriale ed ambientale nel quale si inseriscono le opere e il contesto originariamente posto alla base delle analisi effettuate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale evidenzia che non sono intervenuti cambiamenti significativi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato, come risulta dalla relazione acquisita a questo fine che analizza l’invarianza delle condizioni ambientali preesistenti;
- le condizioni ambientali di competenza sono state analizzate con altri pareri;

#### **la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell’istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

#### **ESPRIME PARERE**

ai sensi dell’art. 9 D.M. 150/2007

- che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni per concedere una proroga di 5 anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale di cui al D.M. n. 333 del 17 novembre 2018.

Resta ferma la necessità di sottoporre il progetto, nelle fasi successive, alle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni dei cui al D.M. n. 333 del 17 novembre 2018.

- **POSITIVO** sull'aggiornamento della Valutazione di Incidenza Ambientale, in quanto sulla base dell'aggiornamento della valutazione di Incidenza, è possibile confermare che il progetto non determinerà incidenze significative su siti Natura 2000, non pregiudicando il mantenimento dell'integrità dello stesso con particolare riferimento agli specifici obiettivi di conservazione di habitat e specie.

**Il Presidente della Commissione**

**Cons. Massimiliano Atelli**