



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO

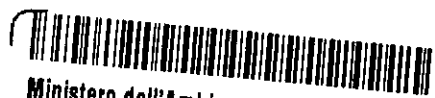


Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prol CTVA - 2013 - 0000115 del 10/01/2013

Pratica N: .....

Ref. Albo: .....



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
E.prol DVA - 2013 - 0001030 del 15/01/2013

Al Sig. Ministro  
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

➤ Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali

Sede

**OGGETTO: trasmissione parere n. 1143 CTVA del 21 dicembre 2012. Istruttoria  
VIA autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto ampliamento alla  
quarta corsia del tratto Bologna - San Lazzaro diramazione per  
Ravenna, proponente Società Autostrade per l'Italia.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le  
successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si  
trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla  
Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 21  
dicembre 2012.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione  
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-06  
CTVA-US-06\_2013-0003.DOC



IL MARE  
 Ufficio di Verifica  
 e VAS  
 il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta  
 di N° ..... fogli è conforme al  
 suo originale.

Roma, li 21.12.2012



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

\*\*\*

Parere n. 1143 del 21 dicembre 2012

<p><b>Progetto</b></p>	<p><b>Istruttoria VIA</b></p> <p>Autostrada A14 Bologna Bari          Taranto Ampliamento alla quarta          corsia del tratto Bologna San          Lazzaro</p>
<p><b>Proponente</b></p>	<p>Autostrade per l'Italia</p>

Handwritten signatures and initials scattered across the bottom of the page, including 'Bn', 'Ue', 'falle', 'D', 'A', 'Pr', '27', 'D', 'A', 'Pr', '27', 'D', 'A', 'Pr', '27'.

## La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**VISTA** l'istanza di valutazione d'impatto ambientale presentata dalla Società Autostrade per l'Italia Spa acquisita agli atti dalla Direzione Generale in data 4 luglio 2011 con prot. DVA/2011/15980, relativa al progetto di "Ampliamento alla quarta corsia del tratto Bologna San Lazzaro Diramazione per Ravenna dell'Autostrada A14 Bologna Bari Taranto",

**PRESO ATTO** del successivo perfezionamento del deposito della documentazione presentata dalla Società Autostrade per l'Italia Spa avvenuto con nota del 20 luglio 2011, acquisita agli atti dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS in data 28 luglio 2011 con prot. CTVA/2011/2691.

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale" e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128 recante "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

**VISTO** il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione è avvenuta in data 30 giugno 2011 sui quotidiani "Corriere della Sera" e "Il resto del Carlino".

**VISTA** la Relazione Istruttoria;

**VISTA** la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- studio di impatto ambientale, sintesi non tecnica e stralcio del progetto definitivo forniti dalla Società Autostrade per l'Italia Spa ed acquisiti in data 26 luglio 2011 al prot. CTVA/2011/2648;

- integrazioni fornite dalla DVA, acquisite al prot. CTVA/2012/659 del 23 febbraio 2012;

**PRESO ATTO** che con nota prot. PG.2011.0261543 del 27/10/2010 la Regione Emilia Romagna, acquisita al prot. CTVA-2011-3866 del 07/11/2011 ha comunicato di ritenere necessarie alcune integrazioni alla documentazione già acquisita.

**PRESO ATTO** che con nota prot. DG/PBAAC/34.19.04/32731/2011 del 18/10/2011 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali acquisita al prot. CTVA-2011-3639 del 20/10/2011 ha comunicato di ritenere necessarie alcune integrazioni alla documentazione già acquisita.

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione integrativa per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 6 febbraio 2012 sui quotidiani "Corriere della Sera" e "Il Resto del Carlino";

**CONSIDERATO** che le integrazioni prodotte dal Proponente non modificano il progetto definitivo presentato e nello stesso tempo chiariscono ulteriormente le varie problematiche inerenti le principali componenti ambientali interessate dalla realizzazione degli interventi;

**PRESO ATTO** che sono pervenute osservazioni ai sensi del comma 3 dell'art. 20 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii.:

Mittente	Protocollo di trasmissione DVA	Data protocollo DVA	Protocollo di acquisizione CTVA	Data protocollo CTVA	Note
DVA-Div. II - sig.ra Dalmonte	DVA/2011/24338	27/09/2011	CTVA-2011-3293	28/09/2011	
DVA-Div. II - sig. Martini - sig. Ferniani	DVA/2011/25276	06/10/2011	CTVA-2011-3459	07/10/2011	
DVA-Div. II - Comune di Dozza	DVA/2011/25418	04/10/2011	CTVA-2011-3470	07/10/2011	parere favorevole con condizioni
DVA-Div. II - Comune di Imola	DVA/2011/26106	17/10/2011	CTVA-2011-3592	17/10/2011	parere favorevole con condizioni
DVA-Div. II - Comune di Castel San Pietro	DVA/2011/26684	24/10/2011	CTVA-2011-3688	25/10/2011	deliberazione n. 156
DVA-Div. II - Comune di Dozza	DVA/2011/26701	24/10/2011	CTVA-2011-3694	25/10/2011	parere favorevole con condizioni - chiarimenti
DVA-Div. II - Comune di Ozzano dell'Emilia	DVA/2011/27368	02/11/2011	CTVA-2011-3807	03/11/2011	parere favorevole con osservazioni
DVA-Div. II - sig. Branchini	DVA/2011/28300	11/11/2011	CTVA-2011-3980	14/11/2011	
DVA-Div. II - sig.ra Dalmonte	DVA/2012/7730	29/03/2012	CTVA-2012-1180	30/03/2012	✓
DVA-Div. II - sig. Martini - sig. Ferniani - Sunny Village	DVA/2012/9534	19/04/2012	CTVA-2012-1437	20/04/2012	
DVA-Div. II - sig. Galassi - sig. Sonetto - sig.ra Bacci - sig.ri Dall'Olio - sig.ri Branchini	DVA/2012/9675	20/04/2012	CTVA-2012-1449	23/04/2012	
DVA-Div. II - società G4 Investment	DVA/2012/9681	20/04/2012	CTVA-2012-1454	23/04/2012	
DVA-Div. II - Gruppo Basso Spa	DVA/2012/11240	10/05/2012	CTVA-2012-1696	11/05/2012	
DVA-Div. II - Comune di Dozza	DVA/2012/11238	10/05/2012	CTVA-2012-1698	11/05/2012	parere favorevole con condizioni - integrazione del precedente parere

Mittente	Protocollo di trasmissione DVA	Data protocollo DVA	Protocollo di acquisizione CTVA	Data protocollo CTVA	Note
DVA-Div. II - Comune di Imola	DVA/2012/11664	15/05/2012	CTVA-2012-1742	16/05/2012	parere favorevole con condizioni - integrazione del precedente parere
DVA-Div. II - società G4 Investment	DVA/2012/14563	15/06/2012	CTVA-2012-2183	18/06/2012	
DVA-Div. II - sig. Galassi - sig. Sonetto- sig.ra Bacci ed altri	DVA/2012/21121	05/09/2012	CTVA-2012-3087	06/09/2012	
Regione Emilia Romagna - sig.ra Bacci, sig.ri Piazza e sig. Bragaglia	-	-	CTVA-2012-3242	17/09/2012	

**PRESO ATTO** che sono pervenute le controdeduzioni del Proponente alle osservazioni del pubblico;

**VISTE** le osservazioni pervenute da parte di cittadini e società interessati e **VALUTATE** e **CONDIVISE** le relative **controdeduzioni del Proponente**, riportate nella Relazione Istruttoria;

**VISTO** il parere di competenza favorevole con prescrizioni espresso dal **Comune di Dozza** con nota prot. 9589 del 29 settembre 2011 pervenuta alla DVA in data 4 ottobre 2011, prot. 25062, acquisita dalla CTVA in data 10 ottobre 2011, prot. 3470, recante Deliberazione di G.C. n. 122 del 28 settembre 2011, e con nota pervenuta alla DVA in data 3 maggio 2012, prot. 10441, acquisita dalla CTVA in data 11 maggio 2012, prot. 1698, recante integrazione del parere di competenza (Deliberazione di G.C. n. 56 del 12 aprile 2012);

**VISTO** il parere di competenza favorevole con prescrizioni espresso dal **Comune di Imola** con nota Prot. Gen. 46P12 del 3 ottobre 2011 pervenuta alla DVA in data 10 ottobre 2011, prot. 25470, acquisita dalla CTVA in data 17 ottobre 2011, prot. 3592, recante Delibera della Giunta Comunale n. 331 del 27 settembre 2011, e con nota pervenuta alla DVA in data 8 maggio 2012, prot. 10831, acquisita dalla CTVA in data 16 maggio 2012, prot. 1742, recante l'atto di integrazione (Delibera della Giunta Comunale n. 56 del 10 aprile 2012) al parere di competenza sul progetto di cui trattasi (precedentemente espresso con Delibera della Giunta Comunale n. 331 del 27 settembre 2011);

**VISTO** il parere di competenza favorevole con prescrizioni espresso dal **Comune di Castel San Pietro Terme** con nota prot. 19946/2011 pervenuta alla DVA in data 14 ottobre 2011, prot. 26028, acquisita dalla CTVA in data 25 ottobre 2011, prot. 3688, recante Delibera della Giunta Comunale n. 156 del 26 settembre 2011;

**VISTO** il parere di competenza favorevole con prescrizioni espresso dal **Comune di Ozzano dell'Emilia** con nota prot. 31793 del 17 ottobre 2011 pervenuta alla DVA in data 25 ottobre 2011, prot. 26896, acquisita dalla CTVA in data 3 novembre 2011, prot. 3807, recante Delibera della Giunta Comunale n. 90 del 12 ottobre 2011;

**VISTO** il parere di competenza espresso dalla **Regione Emilia Romagna** con DGR n. 1690/2012 del 19/11/2012, acquisita dalla Commissione in data 3 dicembre 2012, prot. CTVA/4409, recante Delibera della Giunta Regionale n. 1690/2012 del 19 novembre 2012, che risulta **favorevole con le seguenti prescrizioni**:

**CONSIDERATA E VALUTATA** la **documentazione integrativa** fornita dal Proponente con nota acquisita al prot. CTVA/2012/180 del 20 gennaio 2012, in riferimento alle richieste di integrazioni e chiarimenti formulate dal M.A.T.T.M., dal Mi.B.A.C. e dalla Regione Emilia Romagna;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che le risultanze degli studi di **incidenza** condotti dal Proponente per il SIC-ZPS IT4050001 "Gessi Bolognesi, Calanchi dell'Abbadessa" e il SIC-ZPS IT4050004 "Bosco della

Frattona" evidenziano che gli interventi del progetto in esame non superano la capacità di carico dell'ecosistema: eventuali impatti risultano infatti temporanei e reversibili, anche in virtù degli interventi di mitigazione proposti;

**PRESO ATTO** che:

l'autostrada A14 esistente comprende due carreggiate separate da uno spartitraffico largo 4.00 m circa. Ciascuna carreggiata è costituita da due corsie aventi larghezza di 3.75 m, una corsia di sorpasso di 3.50 m, una corsia di emergenza da 3.00 m e una banchina in sinistra da 0.70 m circa. La larghezza complessiva della piattaforma è di 32.00 m.

il progetto prevede interventi di potenziamento e ampliamento dell'autostrada A14 nel tratto compreso tra lo svincolo di San Lazzaro di Savena (alla progressiva 22+231) e la Diramazione per Ravenna (km 56+600).

l'area interessata si estende per 34,369 km nella Regione Emilia Romagna, in Provincia di Bologna, nei Comuni di S. Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Castel S. Pietro, Dozza e Imola, e in Provincia di Ravenna, nei Comuni di Castel Bolognese e Solarolo;

nel tratto iniziale, in un'area più densamente urbanizzata, per la presenza lungo l'autostrada della Complanare Sud (già realizzata) e della Complanare Nord (in progetto), in corrispondenza dello svincolo esistente di Bologna S. Lazzaro e fino al termine dell'affiancamento con la Complanare Sud presso Ponte Rizzoli, la piattaforma autostradale rimane invariata ed è previsto il **potenziamento completamente in sede**, con l'uso della corsia di emergenza come **quarta corsia dinamica** (con esercizio programmato durante il periodo diurno tra le 06:00 e le 22:00). Tale sistema consiste nel ricorso temporaneo a una quarta corsia di marcia, ricavata dall'attuale corsia di emergenza, in situazioni di traffico intenso, in cui si supera un prestabilito livello di servizio, previa installazione delle opportune dotazioni impiantistiche di segnaletica, atte a garantire un adeguato livello di sicurezza ed il controllo della velocità;

dal termine della Complanare Sud (km 29+500 circa), in corrispondenza del nuovo svincolo di Osteria Grande, è previsto l'inizio dell'**ampliamento tradizionale** alla quarta corsia (quattro corsie di marcia e una corsia di emergenza) che si estende per 27 km fino alla Diramazione per Ravenna (fine intervento, km 56+600). All'interno di questo tratto ricadono l'Area di Servizio Sillaro (km 37+375) e gli svincoli esistenti di Castel S. Pietro (km 38+140) e di Imola (km 50+080), mentre è prevista la **realizzazione dei nuovi svincoli di Solarolo e di Toscanella Dozza**;

i dati rilevati evidenziano come tutta la A1 e la A14, almeno tra Bologna e la diramazione per Ravenna, offrano un livello di servizio prossimo alla saturazione e necessitino di interventi di potenziamento in grado di assorbire il traffico attuale e di previsione. Il progetto in esame intende superare le criticità presenti, assicurare i necessari livelli di servizio e di sicurezza dell'autostrada e contribuire a innalzarne gli standard, anche con l'obiettivo di conseguire un adeguato rapporto fra i benefici e i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione.

**CONSIDERATO** che

**per quanto riguarda il QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO:**

il Proponente ha verificato la congruità dell'intervento con gli strumenti di pianificazione territoriale e di settore, prendendo in esame i seguenti riferimenti:

- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT);
- Piano Territoriale Regionale (PTR);
- Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR);
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP di Bologna e PTCP di Ravenna);
- Piano Regolatore Generale (PRG del Comune di Castel San Pietro, PRG del Comune di Dozza, PRG del Comune di Imola, PRG del Comune di Castel Bolognese e PRG Comune di Solarolo);
- Piano Strutturale Comunale (PSC del Comune di San Lazzaro di Savena e PSC del Comune di Ozzano nell'Emilia);

i Comuni di Castel San Pietro Terme, Dozza e Imola appartengono al "Nuovo circondario imolese", associazione costituita da dieci Comuni della Provincia di Bologna. Il 20 aprile 2009 si è conclusa la Conferenza di Pianificazione istituita dalla L.R. n. 20/2000 e preposta ad esaminare gli strumenti

propedeutici ai Piani Strutturali. La tavola "Schema strutturale", parte integrante del Documento Preliminare ai PSC in forma associata approvato dalla Conferenza stessa, illustra l'assetto attuale del territorio del circondario imolese e le previsioni di intervento. In particolare, con riferimento al sistema infrastrutturale, fra gli interventi da attuare sono compresi:

- quarta corsia dell'autostrada A14;
- nuovo casello autostradale sull'A14, all'altezza dell'incrocio tra il futuro Passante Nord e l'attuale percorso autostradale nel punto di connessione tra la Complanare Sud e Ponte Rizzoli;
- nuovo casello autostradale sull'A14, all'altezza di Toscanella e relativo raccordo su Castel Guelfo e Toscanella, collegati con il Passante Nord;
- nuovo corridoio a nord della Via Emilia, a ridosso della linea ferroviaria, in un sistema di connessioni a pettine tra il corridoio stesso e le strutture insediative lungo la Via Emilia;
- collegamento tra l'Autostrada e la tangenziale est di Imola e realizzazione di un nuovo ponte sul Santerno con raccordo con la S.P. 14 codrignanese all'altezza della Via Emilia verso Faenza, a servizio anche della zona industriale Nord-Est di Imola;

in prossimità dell'inizio dell'intervento, per un breve tratto, l'infrastruttura autostradale è caratterizzata da visuali della viabilità verso il paesaggio da salvaguardare;

per quanto riguarda il sistema delle acque superficiali, in corrispondenza della progressiva 23+300 scorre il Torrente Idice, con le relative fasce di vincolo paesaggistico (art. 142 D.Lgs. n. 42/2004), di tutela, di pertinenza fluviale: per tale torrente sono state determinate anche le aree ad alta probabilità di inondazione. Le fasce di vincolo, di tutela e di pertinenza sono individuate anche per il Torrente Quaderna, attraversato dall'A14 in prossimità della progressiva 29+300, per il Rio Rosso, per il Torrente Gaiana (km 34+000) e per il Rio Magione;

nell'ambito del reticolo idrografico sono individuati, insieme alle relative fasce, il Torrente Sillaro (km 39+900), il Torrente Sellustra (km 42+900) e il Fiume Santerno (km 54+000), che appartengono al reticolo principale;

nel Comune di San Lazzaro di Savena, tra l'inizio dell'intervento e il km 26, sono presenti edifici tutelati ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004;

tra le progressive 31+300 e 31+800, in prossimità del km 40 e nel territorio del Comune di Imola sono presenti aree archeologiche individuate sia dal PTCP sia dallo strumento urbanistico comunale;

con riferimento agli elementi puntuali emersi dalla verifica dell'impatto archeologico, l'area tra le progressive 42+000 e 53+500 è individuata, per i primi 500 metri, quale zona di tutela degli elementi della centuriazione e, immediatamente dopo il Torrente Sellustra, come zona di tutela della struttura centuriata;

per quanto concerne i ricettori sensibili dal punto di vista del rumore, dall'analisi dei piani comunali di classificazione acustica si evidenzia che, nel tratto di A14 interessato dall'ampliamento, in corrispondenza della progressiva 49+850, è presente una scuola;

in merito alle aree attraversate dall'A14, che appartengono al sistema di vincoli e tutele ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004, la procedura di V.I.A. costituisce attivazione della richiesta di autorizzazione paesaggistica, necessaria, in base all'art 159 del Decreto, per i progetti che ricadono in aree tutelate;

gli interventi presentati dal Proponente non ricadono all'interno di aree S.I.C. o Z.P.S.;

#### **VALUTATO che**

**per quanto riguarda il QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO la documentazione presentata rileva le seguenti evidenze:**

l'analisi degli usi programmati del suolo effettuata dal Proponente nello S.I.A. non evidenzia situazioni di incompatibilità né di contrasto tra il progetto di ampliamento dell'infrastruttura autostradale e le prescrizioni e i vincoli contenuti negli strumenti urbanistici vigenti: l'intervento risulta coerente con gli obiettivi degli strumenti di programmazione, essendo previsto sia nella pianificazione territoriale sia in quella di settore;

il progetto di inserimento ambientale e paesistico delle opere proposte ha tenuto conto dell'insieme delle tutele e dei vincoli territoriali: l'analisi degli elaborati grafici dei PTCP e dei Piani urbanistici vigenti nei

Comuni attraversati dall'infrastruttura ha evidenziato i principali elementi di interesse riguardanti, ad esempio, le risorse storiche e archeologiche e i pozzi ad uso idropotabile;

nel tratto iniziale dell'intervento, con la temporanea soppressione della corsia di emergenza a seconda delle condizioni di circolazione, il progetto presentato dal Proponente prevede che il flusso di traffico possa essere instradato su quattro corsie ed essere compatibile con il sistema costituito dalla Complanare Sud (esistente) e dalla Complanare Nord (intervento che non fa parte del presente progetto ed è stato escluso dalla assoggettabilità a V.I.A. da parte del M.A.T.T.M. in data 30/05/2011). Ciò richiede l'installazione di idonei sistemi impiantistici di segnalazione e di monitoraggio;

le visuali della viabilità verso il paesaggio, le fasce di vincolo paesaggistico (ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004), di tutela e di pertinenza fluviale, gli edifici tutelati, il reticolo idrografico e le aree archeologiche individuate dal Proponente sono elementi che devono essere salvaguardati da potenziali interferenze negative determinate dalla realizzazione e dall'esercizio delle opere di progetto;

in merito alla salvaguardia delle zone protette, il progetto di ampliamento alla quarta corsia non interferisce direttamente con aree SIC o ZPS: si evidenzia che il sito più vicino all'opera in progetto è l'area denominata "Gessi bolognesi, calanchi dell'Abbadessa" (SIC codice IT 4050001), la cui distanza dal tracciato autostradale risulta superiore a 3 km. In virtù dell'abbattimento dovuto alla distanza, gli effetti determinati dall'adeguamento dell'infrastruttura esistente sulle principali componenti ambientali tutelate presso l'area SIC, quali gli impatti atmosferici e acustici, possono ritenersi non significativi;

**CONSIDERATO** che

**per quanto riguarda il QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE:**

nel tratto tra il km 22+231 (Stazione di Bologna S. Lazzaro) e il km 29+500 (termine complanari in località Ponte Rizzoli) non sono possibili interventi di potenziamento mediante l'ampliamento di una ulteriore corsia, data la presenza della Complanare Sud e la previsione di realizzazione della Complanare Nord. Per tale tratto dell'infrastruttura autostradale il Proponente ha valutato l'opportunità di adottare provvedimenti di natura tecnico-gestionale che consentano un miglior uso dell'infrastruttura esistente, in grado di aumentarne la capacità e migliorare le condizioni di deflusso senza ampliare la sede attuale. Sulla base delle analisi effettuate, il Proponente ha optato per ricavare una *quarta corsia dinamica*, che consiste nel ricorso temporaneo alla corsia di emergenza, per una sola carreggiata o per entrambe, in situazioni di traffico intenso che saranno stabilite dal Gestore al momento dell'entrata in esercizio della tratta, previa installazione di opportune dotazioni impiantistiche di segnaletica, al fine di garantire le indispensabili condizioni di sicurezza e il controllo della velocità (Sistema Safety Tutor). Il progetto prevede che in condizioni di traffico scorrevole permanga la configurazione a tre corsie con corsia di emergenza.;

la sezione tipo stradale tra le progressive 22+231 e 29+500 prevede il mantenimento della piattaforma esistente di 30.50 m di larghezza minima, con due carreggiate separate da spartitraffico (margine interno complessivamente pari a 2,10 m), ciascuna costituita da tre corsie di marcia da 3.50 m, la corsia di emergenza di 3.50 m utilizzabile come IV corsia dinamica, una banchina in destra di circa 0,50 m (minimo 0,15 m) ed in sinistra di 0,50 m;

gli interventi infrastrutturali e impiantistici correlati alla realizzazione della quarta corsia dinamica sono:

- adeguamento a quattro corsie per carreggiata del tratto autostradale tra il km 22+231 e il km 29+500 con il seguente funzionamento:
  - traffico regolare: 3 corsie di marcia da 3,50 m più corsia di emergenza da 3,50 m;
  - traffico intenso: 4 corsie di marcia da 3,50 m;
- installazione di portali con PMV e pittogrammi (art. 164 del D.P.R. 16/12/92 n. 495, tipo freccia-croce), di larghezza tale da coprire l'intero corpo autostradale e ad interasse tale da essere sempre visibili all'utente (da tali pannelli giungerà l'informazione sulla disponibilità delle corsie);
- installazione di un sistema di monitoraggio automatizzato e ad alta tecnologia con telecamere e sensori per la regolarizzazione e gestione dei flussi di traffico (con tale sistema sarà possibile individuare in tempi ridotti eventuali situazioni di emergenza);
- installazione del sistema "Tutor" per il controllo automatico della velocità dei veicoli;
- miglioramento dell'accessibilità all'autostrada da parte dei mezzi di soccorso, mediante l'inserimento di varchi;



l'intervento di ammodernamento dell'attuale infrastruttura prevede l'*ampliamento alla quarta corsia*, adottando una sezione di progetto conforme a quanto previsto dal D.M. 05/11/2001 per la categoria A, "autostrada extraurbana". Il progetto, oltre a prevedere l'allargamento della sede, prende in considerazione l'adeguamento di alcuni elementi del tracciato, come l'inserimento di curve di raccordo a raggio variabile (clotoidi). L'ampliamento ha inizio in corrispondenza del Torrente Quaderna nel Comune di Ozzano, al km 29+500, e termina nel Comune di Solarolo, al km 56+600, in Provincia di Ravenna;

dalla progressiva 29+500 fino a fine intervento la sezione tipo stradale prevede una piattaforma di 40.00 m di larghezza, costituita da due carreggiate separate da spartitraffico con barriera di sicurezza di tipo New Jersey in calcestruzzo bifilare (margine interno complessivamente pari a 4.00 m). Ciascuna carreggiata prevede quattro corsie di marcia da 3.75 m fiancheggiate in destra dalla corsia di emergenza larga 3.00 m e in sinistra da una banchina di 0.70 m;

con l'ampliamento alla quarta corsia il Proponente prevede di dare alla A14 caratteristiche più adatte alle esigenze di traffico attuale per un miglioramento della circolazione, compatibilmente con la fattibilità tecnico-economica. L'adeguamento "in sede" e simmetrico del tracciato autostradale appare in grado di conseguire standard in linea con il D.M. 05/11/2001;

nell'ambito dell'intervento sono presenti:

- gli svincoli esistenti di Castel S. Pietro, Imola e Diramazione per Ravenna (termine dell'intervento);
- l'Area di Servizio di Sillaro.

Il progetto di ampliamento a quattro corsie della A14 prevede l'adeguamento geometrico a standard progettuali più moderni, in grado di offrire migliori condizioni di deflusso e sicurezza, delle rampe e delle corsie specializzate di immissione e diversione per gli svincoli e per l'area di servizio esistenti. Suddetto adeguamento si rende necessario in relazione alla mutata larghezza della piattaforma autostradale. Inoltre sono previsti due nuovi svincoli, rispettivamente in località Solarolo, alla progressiva 55+000, poco prima della fine dell'intervento e dell'interscambio per Ravenna, e in località Toscanella Dozza, alla progressiva 42+500, tra gli svincoli esistenti di Castel San Pietro e Imola;

i volumi complessivi delle terre da movimentare nella fase costruttiva del progetto, stimati dal Proponente, sono:

- produzione di terre: 542.323 mc;
- fabbisogno di terre: 621.898 mc.

Dallo S.I.A. si evince che, al fine di garantire caratteristiche qualitative specifiche, come da progetto, una quota di circa 259.980 mc del fabbisogno complessivo di materiali dovrà essere necessariamente approvvigionata da cava o da deposito di inerti pregiati. Per il restante quantitativo necessario alla realizzazione dell'infrastruttura (circa 361.918 mc) il Proponente prevede di reimpiegare il materiale proveniente dalle lavorazioni di scavo con quantitativi destinati alla bonifica del piano di posa (118.562 mc circa), la realizzazione dei rilevati stradali e/o dei ritombamenti (145.420 mc circa) e la realizzazione dello strato di terreno vegetale (97.936 mc circa). Il materiale in esubero è destinato a smaltimento o recupero.

lo S.I.A. evidenzia la fattibilità economica della quarta corsia in termini di rispondenza al test degli indici VANE (Valore Attuale Netto Economico), TRIE (Tasso di Rendimento Interno Economico) e RBC (Rapporto Benefici Costi). Nel caso dell'intervento allo studio, il "pay-back periodo economico" risulta fissato nel 4° anno dell'orizzonte temporale, ovvero già dal primo anno di esercizio. L'esistenza di un VAN positivo per il progetto è assicurata anche ipotizzando tassi di sconto intertemporale sensibilmente più elevati di quello preso in considerazione;

sulla base dello studio trasportistico condotto dal Proponente, l'incremento di capacità conseguente all'intervento, unitamente alla realizzazione delle opere di adduzione, consente di innalzare il traffico circolante di circa il 10% rispetto allo scenario programmatico. L'intervento di progetto consente di ridurre significativamente il numero di ore dell'anno in cui l'infrastruttura opera a livelli di servizio non accettabili (D, E, F), che, al 2035, passerebbero da circa il 7% su base annua al 2% (valore paragonabile alla situazione attuale);

**VALUTATO** che

**per quanto riguarda il QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE la documentazione presentata rileva le seguenti evidenze:**

il Proponente ha illustrato le alternative esaminate e la soluzione individuata in sede di Progettazione Preliminare per diverse componenti dell'opera, nel rispetto della normativa tecnica di riferimento e con particolare attenzione agli aspetti della sicurezza stradale: a tale riguardo sono stati previsti i necessari adeguamenti alle norme per le lunghezze delle corsie specializzate di diversione e di immissione;

le soluzioni di cantierizzazione proposte e le scelte progettuali effettuate dal Proponente per svincoli, rotonde e raccordi appaiono in grado di minimizzare l'occupazione di suolo e i conseguenti impatti ambientali;

per quanto riguarda le stime di traffico necessarie ai fini del dimensionamento funzionale delle opere e della valutazione degli impatti ambientali, oltre alle considerazioni di carattere infrastrutturale, nello studio trasportistico adottato sono state considerate le probabili modifiche che interverranno nell'area in questione durante i prossimi anni nel quadro socio-economico-territoriale, come insediamenti commerciali, produttivi e residenziali;

sulla base delle stime effettuate dal Proponente, la movimentazione di materiale da scavo e da costruzione potrà determinare un temporaneo incremento del traffico di mezzi pesanti adibiti al trasporto, con potenziali effetti negativi (in particolare, emissioni di polveri in atmosfera) che si esauriranno al termine dei lavori, la cui durata prevista è pari a n. 36 mesi;

nell'ambito della gestione delle terre da scavo è previsto il reimpiego di quantitativi destinati alla bonifica del piano di posa e alla realizzazione dei rilevati stradali e/o dei ritombamenti e dello strato di terreno vegetale. I volumi movimentati e i tempi delle successive fasi di lavoro comportano il deposito temporaneo dei materiali in accumulo presso l'area di intervento;

per ragioni di sicurezza, è indispensabile pianificare e precisare la gestione ambientale, le operazioni di bonifica e le modalità di intervento in caso di incidenti, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio;

#### CONSIDERATO che

##### per quanto riguarda il QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE:

###### Atmosfera

dalla stima delle concentrazioni di NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> e PM<sub>2.5</sub> effettuata dal Proponente si evince che le emissioni future sono leggermente più elevate considerando sia l'intera rete stradale sia la sola autostrada, con flussi veicolari aggiornati al 2025 e parco veicolare aggiornato al 2015;

le concentrazioni stimate presso la scuola Chiusura ad Imola sono molto contenute e non è previsto alcun peggioramento per lo scenario 2025 progettuale. La concentrazione media di NO<sub>2</sub> è di 4.5 µg/m<sup>3</sup> nello stato attuale e di 4.3 µg/m<sup>3</sup> nello scenario progettuale al 2025. La concentrazione media di PM<sub>10</sub> è di 0.4 µg/m<sup>3</sup> nello stato attuale e di 0.5 µg/m<sup>3</sup> nello scenario del 2025. In tutti e tre gli scenari le concentrazioni stimate sono notevolmente inferiori al limite normativo. Anche i parametri con i valori più vicini al limite, come il 99.8° percentile del biossido di azoto, corrispondono a meno di un quarto della soglia normativa;

le ricadute massime si osservano in prossimità dell'autostrada e in particolare in corrispondenza degli snodi con più alta densità di traffico;

anche considerando l'inquinamento di fondo, così come stimato nello stato attuale tramite l'analisi dei dati delle stazioni di monitoraggio, l'inquinamento aggiuntivo non risulta significativo e non comporta una modifica dei livelli di qualità dell'aria: i valori massimi stimati nel dominio sono comunque inferiori ai limiti previsti dalla normativa vigente;

###### Ambiente idrico

in generale, le interferenze più probabili tra le opere autostradali in progetto e l'acquifero superficiale potranno presentarsi verosimilmente in prossimità dei corsi d'acqua principali dove la falda è in comunicazione con il reticolo idrico superficiale;

con l'eccezione del torrente Idice (tratto collinare) la qualità dei corsi d'acqua risulta sufficiente in riferimento all'indice di valutazione LIM (Livello di Inquinamento da Macrodescrittori), ma scadente per IBE (Indice Biotico Estesio) e SECA (Stato Ecologico dei Corsi d'Acqua). L'indice di valutazione SACA (Stato Ambientale dei Corsi d'Acqua) non è stato valutato dal Proponente. Gli indici citati sono quelli

previsti dalla normativa per la valutazione dello stato di qualità dei corsi d'acqua e per guidare le azioni di tutela. Per i fiumi Sillaro e Santerno viene anche fornito il dato relativo allo stato ambientale (non presente nel Piano di Tutela delle Acque) che risulta, rispettivamente, "Pessimo" e "Scadente".

i dati disponibili, dal 2001 al 2008, mostrano una sostanziale stabilità della qualità delle acque per i corsi d'acqua interessati, che però in questo caso non rappresenta una condizione di benessere bensì un mantenimento verso il basso delle condizioni mediamente scadenti delle acque di questi fiumi;

i manufatti di attraversamento (ponti, ponticelli, scatolari) saranno generalmente ampliati in modo simmetrico (a monte e a valle) salvo casi in cui, per vincoli di varia natura (stradali, idraulici, espropriativi), gli ampliamenti saranno maniera asimmetrici, ovvero solo a monte o solo a valle. Gli ampliamenti saranno realizzati in modo da soddisfare i requisiti idraulici richiesti dalle normative vigenti e da non incrementare l'attuale grado di rischio;

sulla base delle informazioni fornite dal Proponente, il sistema di drenaggio della piattaforma autostradale garantisce la raccolta delle acque meteoriche ricadenti sulla superficie pavimentata e il trasferimento dei deflussi fino al recapito; quest'ultimo è costituito dalle aste della rete idrografica naturale o artificiale. Il drenaggio che prevede il trattamento dell'acqua dilavante la piattaforma è denominato "sistema chiuso", mentre qualora l'acqua di piattaforma sia scaricata direttamente nel reticolo naturale il sistema drenante è denominato "aperto". Il sistema chiuso si esplica nell'utilizzo di fossi rivestiti come elemento di convogliamento e in un manufatto di controllo a monte dell'immissione nel ricettore dotato di un setto disoleatore al fine di intercettare gli olii ed evitare il loro sversamento;

#### *Suolo e sottosuolo*

Il Proponente afferma che, alla luce dei valori delle velocità di propagazione delle onde di taglio registrati nel corso delle prove cross-hole e della caratterizzazione geotecnica delle diverse zone omogenee riportata nello S.I.A., la categoria di sottosuolo ai sensi del DM 14/01/2008 è variabile fra "C" e "D" (localmente su alcune opere), lungo tutto il tracciato oggetto di intervento, in funzione della locale stratigrafia e caratterizzazione geotecnica considerata;

buona parte del tracciato poggia su terreni compressibili (prevalentemente fini);

le attività che potenzialmente interferiscono con il suolo, il sottosuolo e l'idrogeologia possono essere così sintetizzate:

- - approntamento ed esercizio delle aree di cantiere;
- - aree per lo stoccaggio definitivo delle terre di scavo;
- - ampliamento della piattaforma autostradale, realizzazione degli svincoli e dell'ampliamento dell'area di servizi, con conseguente impermeabilizzazione del territorio e sottrazione definitiva di suolo agrario.

Le componenti che possono risultare interferite sono le seguenti:

- - acque sotterranee (quantità, caratteristiche chimico-fisiche delle acque, idoneità delle acque all'utilizzo);
- - subsidenza;
- - suolo naturale (aree prossime all'infrastruttura o distanti dall'infrastruttura);

gli impatti potenziali del progetto sulla componente ambientale in esame risultano di intensità trascurabile;

rispetto alle dinamiche in atto la sottrazione di circa 30 ha di superficie permeabile ha un'incidenza limitata, soprattutto se accompagnata da mitigazioni quali il corretto dimensionamento dei fossi di guardia (che esercitano una grande funzione nella ricarica delle falde) o dalla formazione di depressioni in aree intercluse come quelle che si vengono a formare tra i bracci degli svincoli;

anche la possibilità di inquinamento delle acque profonde appare di natura trascurabile in relazione ai presidi previsti;

rispetto alla sottrazione di suolo sono stati considerati due casi: le aree necessarie per il ricovero a discarica delle terre eccedenti e la sottrazione di suolo dovuta all'ampliamento della sede stradale e delle stazioni. Nel primo caso l'impatto è sostanzialmente assente essendo progettualmente previsto il recupero pressoché totale delle terre scavate. Nel secondo caso la sottrazione dei circa 23 ha nuovi (8 circa sono già attualmente sottratti al sistema agricolo) appare trascurabile rispetto ai 33 km di terreni agricoli attraversati;

con riferimento ai fenomeni di subsidenza e di liquefazione dei terreni, l'impatto generato dall'ampliamento della piattaforma autostradale risulta transitorio;

#### *Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*

L'area attraversata dall'A14 ha scarse interferenze con i nodi ecologici delle Province di Bologna e Ravenna. Il Proponente evidenzia che il tracciato interessato dall'intervento non sembra in grado di interferire in maniera apprezzabile con i siti della Rete Natura 2000 (nodi complessi principali del territorio provinciale);

tra questi, il principale sito ecologico dell'area est della Provincia di Bologna è il **nodo complesso dei Gessi Bolognesi e dei Calanchi dell'Abbadessa**, parzialmente sovrapposto al sito Natura 2000 IT4050001, nodo che si sviluppa relativamente vicino all'asse della A14, a 3.5 km di distanza, ed è connesso ad essa dall'importante vettore del Torrente Idice;

gli studi di incidenza redatti dal Proponente mostrano che il progetto di ampliamento alla quarta corsia dell'Autostrada A14 (tratto Bologna S. Lazzaro - Diram. Ravenna) interessa un'ampia fascia della prima pianura bolognese e imolese totalmente esterna al SIC-ZPS IT4050001 "Gessi Bolognesi, Calanchi dell'Abbadessa" e al SIC-ZPS IT4050004 "Bosco della Frattona". Le aree di intervento distano in media rispettivamente da 3,5 km a 5 km e da 3,5 km a 4 km dal confine del sito. Il punto più prossimo è costituito dalla nuova zonizzazione all'interno del polo estrattivo esistente La Valletta, posto a circa 1,8 km dal confine meridionale del sito IT4050001 "Gessi Bolognesi, Calanchi dell'Abbadessa", e dall'ampliamento del polo estrattivo di Pianelli collocato nel Comune di Dozza, in un altro bacino idrografico (Sellustra) e distante 2,2 km dal confine meridionale del sito Natura 2000 SIC-ZPS IT4050004 "Bosco della Frattona";

dagli studi di incidenza è possibile stimare come non ci siano effetti che pregiudichino la conservazione in uno stato favorevole di habitat e specie di interesse comunitario presenti nel sito, l'integrità del medesimo sito e la sua funzionalità ecologica, per cui si può ritenere che l'incidenza determinata dai possibili disturbi indiretti legati soprattutto alle fasi di cantiere sia eventualmente negativa ma non significativa;

nelle vicinanze dell'asse dell'A14 sono inoltre presenti il nodo isolato di Villa Rorà e il nodo semplice in Località San Lorenzo. La prossimità al nodo ecologico di alcune aree di intervento unita alla mancanza di dati certi sulla presenza di specie di interesse comunitario o conservazionistico legate agli ambienti del legno morto o marcescente raccomandano un atteggiamento precauzionale. In base all'assenza di informazioni bibliografiche anche datate specificamente riferite al luogo, si può però affermare con certezza come nel nodo ecologico non siano presenti elementi significativi e che, nonostante la vicinanza delle aree di cantiere, siano da escludere effetti che pregiudichino l'integrità del funzionale del nodo stesso. Si consiglia precauzionalmente di effettuare i lavori previsti al di fuori del periodo riproduttivo di specie ornamentali forestali (indicativamente da aprile a luglio), per evitare che interferenze e disturbi generati dalla attività possano provocare il fallimento di eventuali nidificazioni in atto;

#### *Rumore e vibrazioni*

tutta l'area su cui si sviluppa il tracciato è pianeggiante, a destinazione prevalentemente agricola. Principalmente sono presenti cascine ed edifici residenziali-rurali isolati. Le tipologie di edificazione ed urbanizzazione differenti o particolari riscontrate sono:

- insediamento storico Villa Rorà nel Comune di San Lazzaro di Savena, a nord del tracciato, edificio di pregio e bene culturale tutelato ai sensi del D.Lgs 42/2004 artt 10, 153, 13 - categoria di tutela 1 (fonte RUE Comune di San Lazzaro di Savena);
- zona industriale nel Comune di Ozzano, a nord e a sud del tracciato, in corrispondenza degli svincoli delle complanari;
- zona industriale nel Comune di Castel San Pietro, a nord del tracciato;
- zona mista commerciale, direzionale, uffici, industriale, con presenza di edifici residenziali nel tratto di attraversamento della periferia nord del Comune di Imola e dello svincolo di Imola, a nord e a sud del tracciato;
- Scuola Elementare Statale "Chiusura" Via Selice, 54, sita a circa 220 m a nord del tracciato, unico ricettore sensibile all'interno delle fasce di pertinenza, nel Comune di Imola, che non ha ancora predisposto il piano comunale di classificazione acustica;
- nucleo abitato San Prospero, frazione di Imola, a nord e a sud del tracciato;

complessivamente l'analisi delle zonizzazioni acustiche comunali ha riscontrato due sole situazioni di conflitto tra la presenza dell'autostrada e la presenza di classi sensibili (classi I e II): località Il Ponte in

comune di Ozzano (a 700 m dall'asse autostradale) e presso il polo estrattivo di Castel San Pietro, per il quale è prevista una classe II coerentemente con la futura destinazione a parco;

gli edifici fuori dai limiti di legge passano dal 35.5% della situazione attuale, sul numero totale di edifici potenzialmente impattati, al 49.7% con la realizzazione dell'opera. Tale aumento è dovuto a una maggiore vicinanza della sede autostradale ai ricettori presenti;

l'installazione di barriere mitigative permette una diminuzione degli edifici con livelli di impatto superiori ai limiti di legge, passando dal 49.7% della situazione post operam senza mitigazioni al 13.9% della situazione post operam con mitigazioni;

l'unico ricettore sensibile presente (Scuola Primaria "Chiusura" nel Comune di Imola) subisce un impatto oltre i limiti previsti sia nello scenario ante operam sia in quello post mitigazioni. Gli interventi indiretti previsti determinano una riduzione dei livelli in facciata nonostante l'ubicazione del ricettore a circa 220 m dal tracciato, ma l'entità di suddetti livelli non fa prevedere un intervento diretto sul ricettore sensibile;

nel complesso, con la realizzazione delle mitigazioni previste nel progetto della quarta corsia nella tratta oggetto di intervento, i livelli rumore si abbassano andando a migliorare il clima acustico e l'esposizione al rumore attuali dell'area in studio;

l'inserimento dei nuovi interventi in progetto (nuovo svincolo di Toscanella, collegamento nord-sud delle complanari, rotatoria presso lo svincolo di Castel S. Pietro) non ha comportato modifiche significative ai risultati conseguiti;

per ogni attività di cantiere il proponente ha spiegato le metodologie di calcolo, i dati di input, le ipotesi progettuali e ha riportato i risultati ottenuti con appositi modelli di simulazione;

ove necessario, il Proponente ha provveduto a dimensionare opportune mitigazioni acustiche indirette (barriere poste lungo la via di propagazione del rumore), oltre a prevedere un set di mitigazioni dirette sulle sorgenti (tunnel afonici);

relativamente ai cantieri fissi, è stata prevista l'installazione di barriere per una lunghezza complessiva pari a 645 m e altezza pari a 5 m da collocare lungo i lati del perimetro del cantiere verso i ricettori esposti. Per quanto riguarda i cantieri mobili, nelle aree individuate come potenzialmente impattate risulta consigliabile l'uso di barriere mobili di lunghezza variabile (generalmente 100 m circa e comunque realizzate in maniera da schermare completamente i mezzi di lavoro presenti) e altezza pari a 5 m;

sulla base di quanto esaminato, si può concludere che le vibrazioni non rappresentano un elemento di criticità per la tipologia di opera in esame. Le diverse misure svolte presso altre autostrade (in genere poste su suoli più rigidi, favorevoli alla propagazione delle vibrazioni) e lungo la stessa A14 hanno evidenziato livelli di vibrazioni molto al di sotto dei limiti di riferimento;

#### *Salute pubblica*

per quanto attiene al tratto interessato dalla 4a corsia dinamica gli interventi in grado di migliorare le condizioni di sicurezza sono:

- interventi impiantistici in grado di ripristinare la funzione svolta dalla corsia d'emergenza nei periodi della giornata in cui la quarta corsia dinamica risulta attiva/inattiva;
- dotazione impiantistica adeguata agli standard di sicurezza più evoluti e in particolar modo l'adozione di un sistema di controllo elettronico della velocità, in grado di indurre l'utente al rispetto dei limiti di velocità imposti;

la valenza degli elementi positivi di cui sopra e la loro lettura combinata concorrono a concludere che, nello spirito di quanto richiesto dal DM n. 67/S del 22/04/2004, l'intervento in progetto contiene elementi volti a un complessivo miglioramento della sicurezza del sistema rispetto all'infrastruttura attuale, che comunque alla luce delle risultanze emerse dall'analisi di incidentalità svolta per la tratta in oggetto è da considerarsi già oggi debolmente critica dal punto di vista della sicurezza stradale;

all'interno della fascia di studio di 500 m, nei comuni interessati dall'intervento, non è stata rilevata la presenza di aziende a rischio di incidente rilevante (artt. 6 e 8 del D.Lgs. n. 334/99), pertanto non sussistono modifiche al livello di sensibilità al rischio industriale dell'area indotte dal progetto di ampliamento dell'autostrada A14;

#### *Paesaggio*

le caratteristiche altimetriche dell'A14 nel tratto in esame consentono una visibilità ridotta del tracciato dalle aree circostanti; solo in corrispondenza di alcuni attraversamenti di viabilità e dei corsi d'acqua maggiori la piattaforma si eleva sulla pianura e diventa visibile anche a distanza;

nel primo tratto dell'intervento, partendo da Bologna, la visibilità è quasi sempre impedita dalla spessa fascia di vegetazione, mentre a visuali intermedie (300-800 m) si percepisce una campagna aperta (senza colture arboree estese) in cui si evidenziano le corti coloniche;

verso sud si percepiscono come visuale lontana i crinali su cui è imperniato il territorio del Parco regionale dei gessi Bolognesi e dei calanchi dell'Abbadessa;

la campagna è interrotta da aree produttive estese. Procedendo verso est il paesaggio in lontananza è costituito dai crinali imperniati su monte Calderaio;

superato il Sillaro, progressivamente diventa dominante la campagna insediata frutticola, mentre i rilievi sono troppo lontani per costituire la quinta percettiva. Ad Est di Imola il paesaggio è dominato dalle colture frutticole. Come visuali a breve raggio, considerando anche la velocità di transito, sono pochi i centri di attenzione possibili; si individuano le bordure vegetazionali dei corsi d'acqua attraversati e alcuni edifici storici. Nell'area industriale di Imola si staglia l'alto edificio direzionale di una impresa commerciale che ospita anche un ricordo di Marco Pantani estremamente visibile, in particolare in direzione sud. L'alto edificio è visibile anche in lontananza e costituisce un vero e proprio marker territoriale;

il Proponente ha elaborato le foto simulazioni di alcuni tratti del tracciato con e senza barriere acustiche e con i nuovi segnalatori in presenza della corsia dinamica: due viste sono dedicate alla nuova stazione di Solarolo;

**VALUTATO** che

**per quanto riguarda il QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE la documentazione presentata rileva le seguenti evidenze:**

*Suolo e sottosuolo*

si evidenzia che il Proponente ha colto l'opportunità di riutilizzare vantaggiosamente i materiali derivanti da operazioni di scavo, dopo averne dimostrato la conformità ai requisiti tecnici e l'ecocompatibilità. Il previsto reimpiego in situ di tali materiali, già quantificato, permette di limitare gli impatti ambientali sulla componente suolo, nonché il traffico di mezzi pesanti e l'inquinamento atmosferico e acustico indotto;

nonostante il riutilizzo in situ dei materiali preveda il recupero di terre, a fronte di un fabbisogno di inerti da cava da reperire sul mercato locale, è previsto un esubero di materiali da smaltire: il potenziale produttivo dei poli estrattivi limitrofi e la presenza di discariche sul territorio appaiono in grado di garantire i quantitativi stimati dal Proponente;

*Ambiente idrico*

si ritiene che la soluzione progettuale di raccolta e gestione delle acque di piattaforma autostradale consenta di contenere il rischio di un'alterazione significativa della qualità delle acque sotterranee e del reticolo idrografico da parte dell'infrastruttura, in relazione allo smaltimento delle acque di piattaforma o come conseguenza di eventi accidentali rilevanti;

*Rumore e vibrazioni*

i dati di sintesi dei rilievi disponibili e delle simulazioni condotte presso i ricettori individuati evidenziano la conformità dei livelli di pressione sonora nel periodo diurno rispetto ai limiti in vigore, ma presentano alcuni superamenti rispetto ai limiti notturni;

al fine di mitigare i livelli di rumore emessi dall'autostrada A14 nel tratto oggetto di intervento, il Proponente ha previsto la realizzazione di barriere antirumore. Per completare tale intervento di mitigazione, è previsto l'uso di asfalto drenante fonoassorbente. A valle degli interventi di mitigazione, sulla base delle valutazioni previsionali effettuate dal Proponente, permangono superamenti dei limiti acustici (in particolare per il recettore sensibile rappresentato dalla scuola) per i quali si prefigura la necessità di ulteriori interventi, previa eventuale verifica delle prestazioni;

*Atmosfera*

sulla base dei risultati ottenuti dalle simulazioni, la realizzazione degli interventi di progetto consente di prefigurare uno scenario emissivo con incrementi non rilevanti delle concentrazioni di inquinanti rispetto ai valori attuali e ai limiti di legge;

*Ecosistemi, vegetazione e fauna*

l'intervento di progetto interessa un'area caratterizzata da una vegetazione priva di particolare pregio, in un contesto già in parte compromesso: è stata comunque prevista la realizzazione di opere di ripristino e di mitigazione a verde, che consentono di ridurre le interferenze e migliorare l'inserimento ambientale dell'infrastruttura.

*Paesaggio*

essendo già stati realizzati i rilevati e molte delle opere di progetto, l'adeguamento a 4 corsie della piattaforma autostradale può ritenersi in parte già inserito all'interno del contesto attraversato e pertanto non genera impatti significativi dal punto di vista paesaggistico;

**VISTE le richieste di chiarimenti e integrazioni** formulate dal M.A.T.T.M., dal Mi.B.A.C. e dalla Regione Emilia Romagna e **VALUTATE e CONDIVISE** le relative **controdeduzioni del Proponente**, riportate nella Relazione Istruttoria;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che l'analisi svolta per lo **svincolo di Solarolo** evidenzia che la soluzione nord-est costituisce un'alternativa progettuale ugualmente accettabile, in quanto compatibile con il territorio e con i requisiti tecnici di sicurezza stradale (opportuna distanza dall'interconnessione con la diramazione per Ravenna) allo stesso modo della soluzione di progetto situata a sud-ovest; tuttavia, stante la pianificazione territoriale in vigore, con il PTCP di Ravenna che prevede di destinare il sito nord-est a nuova area di espansione per attività produttive (zona di completamento ed espansione), suddetta alternativa non risulta compatibile con i vincoli territoriali attualmente esistenti;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO  
la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**ESPRIME**

**parere favorevole** in merito alla compatibilità ambientale del "Progetto di ampliamento alla quarta corsia dell'Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto, Tratto: Bologna San Lazzaro - Diramazione per Ravenna", presentato dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) l'approvvigionamento dei materiali da costruzione e l'eventuale smaltimento dei materiali di risulta dovrà essere effettuato utilizzando siti autorizzati, privilegiando, a parità di idoneità, quelli più prossimi all'area di intervento, allo scopo di minimizzare gli impatti derivanti dal trasporto. Il progetto non dovrebbe generare criticità per quanto riguarda le attività estrattive, tuttavia dovranno essere considerati la geologia del territorio e gli eventuali fronti di scavo delle cave attive e dismesse in relazione alla vicinanza dell'opera, con riferimento agli aspetti di sismicità, subsidenza e stabilità dei terreni;
- b) dovrà essere elaborato il piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali;
- c) prima dell'avvio delle attività di cantiere, il Proponente dovrà chiarire modalità di intervento previste nell'eventualità di sversamento di inquinanti e contaminazione di vegetazione, suolo e acque, concordando con le competenti Autorità locali le modalità di segnalazione ai competenti Organi di vigilanza delle eventuali situazioni di criticità e degli interventi da attuare in tali circostanze;

- d) allo scopo di ridurre il rischio idraulico per la sezione di deflusso del fiume Santerno presso il ponte autostradale, il Proponente dovrà concordare con l'Autorità di Bacino i necessari interventi sull'asta del fiume in corrispondenza dell'attraversamento autostradale;
- e) prima dell'inizio dell'opera di progetto il Proponente dovrà acquisire tutte le autorizzazioni territoriali sulla base dell'attuale normativa a livello regionale, provinciale e comunale;
- f) dovranno essere programmate e messe in atto specifiche campagne di monitoraggio ambientale, con particolare riferimento alle componenti "Atmosfera" e "Rumore e vibrazioni", da attuarsi nello stato attuale, durante la fase di cantiere e successivamente alla realizzazione dell'opera e delle mitigazioni presso i ricettori individuati, al fine di verificare il rispetto dei limiti di legge, la corrispondenza dei risultati del monitoraggio con quelli ricavati dalle simulazioni e l'efficacia degli interventi di bonifica realizzati, assumendo infine le eventuali ulteriori determinazioni necessarie sulla base dei risultati ottenuti. I dati rilevati dovranno essere elaborati, registrati, archiviati e resi disponibili alle competenti Autorità di controllo;
- g) la realizzazione del progetto in esame è subordinata al rilascio da parte delle autorità competenti di tutte le autorizzazioni e i pareri necessari ai sensi delle vigenti disposizioni di legge;
- h) dovranno essere messi in atto i monitoraggi ambientali, i presidi e le opere di mitigazione e compensazione individuati nel progetto, nello Studio d'Impatto Ambientale, nelle relative integrazioni e nei chiarimenti forniti dal Proponente, unitamente a quelli contenuti nel presente documento e nei pareri resi dalle Amministrazioni coinvolte;
- i) dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni formulate nel parere della Regione Emilia Romagna, ove non ricomprese nelle precedenti: la relativa verifica ai fini dell'ottemperanza dovrà essere svolta a cura della medesima regione;
- j) gli eventuali costi relativi alle prescrizioni dovranno essere inseriti nel quadro economico del progetto esecutivo.

Le prescrizioni di cui al punto a - b - c - d - e - f - g - h dovranno essere ottemperate MATTM.

Si raccomanda, inoltre di presentare al Ministero ed all'ARPA Emilia Romagna un piano di utilizzo delle terre e delle rocce da scavo conforme al DM MATTM/10/08/2012 n. 161

Presidente Ing. Guido Monteforte Specchi

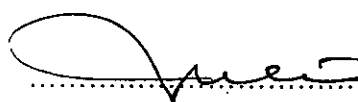
Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

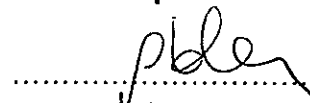
Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

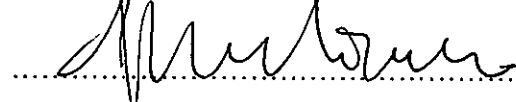
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)


Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

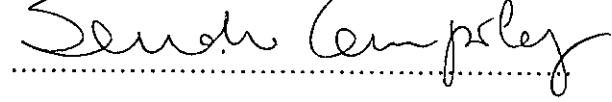
Prof. Saverio Altieri



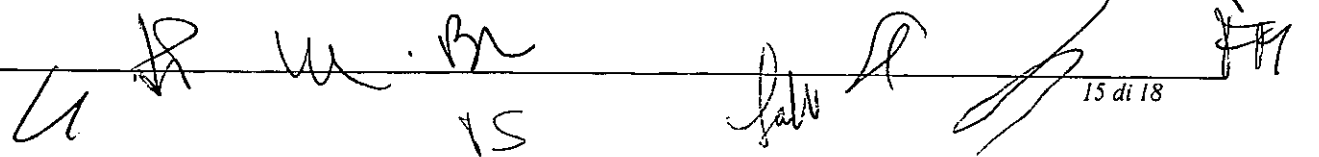




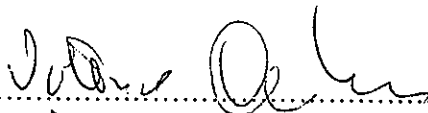
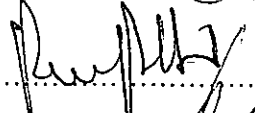
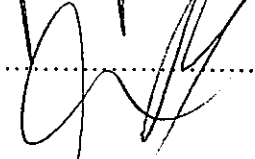
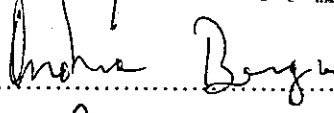

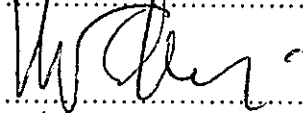
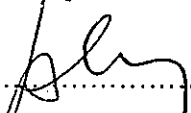
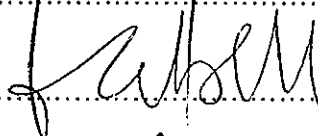
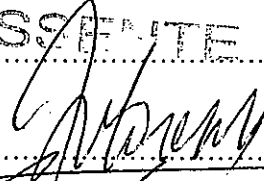
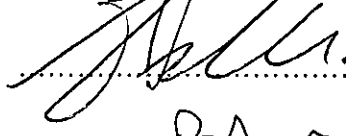

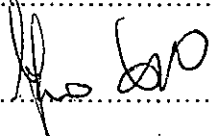




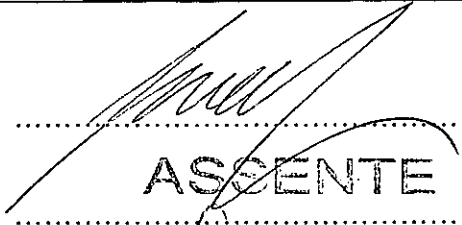
ASSENTE





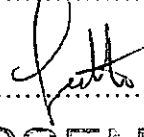
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Dott. Gualtiero Bellomo	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	ASSENTE
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	ASSENTE

Ing. Graziano Falappa

  
ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Arch. Antonio Gatto

  
ASSENTE

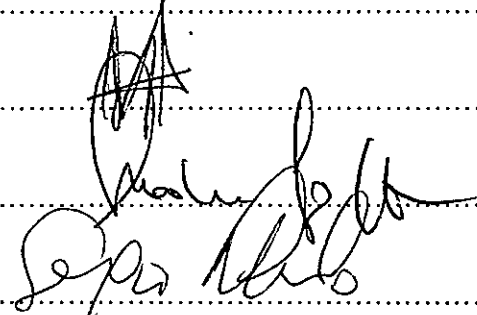
Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

  
ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Avv. LUIGI PELAGGI

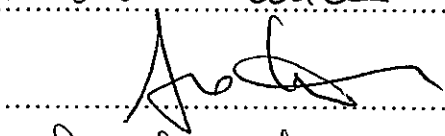
Cons. Roberto Proietti **ASSENTE**

Dott. Vincenzo Ruggiero

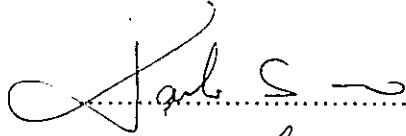
  
ASSENTE

Avv. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

  
ASSENTE


Dott. Paolo Saraceno

  
.....

Dott. Franco Secchieri

  
.....

Arch. Francesca Soro

  
.....  
ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

.....  
ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

.....

Arch. Alessandro Maria Di Stefano  
(rappresentante regionale)

ASSENTE  
.....