

 **Regione Emilia-Romagna**

SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

IL RESPONSABILE

ALESSANDRO MARIA DI STEFANO

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2012. 0280329
del 28/11/2012



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2012-0029461 del 04/12/2012



**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA (RM)

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare**
Presidente Commissione VIA
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA (RM)

Autostrade per l'Italia Spa
Via Alberto Bergamini, 50
00159 Roma

Provincia di Bologna
Settore Lavori Pubblici
Servizio Progettazione e Costruzioni Stradali
via Malvasia, 4
40131 BOLOGNA BO

Provincia di Ravenna
P.zza Caduti della Libertà, 2/4
48121 Ravenna (RA)

Comune di San Lazzaro di Savena
Piazza L. Bracci, 1
40068 San Lazzaro di Savena (BO)

Comune di Ozzano dell'Emilia
Via della Repubblica, 10
40064 Ozzano dell'Emilia (BO)

Comune di Castel San Pietro Terme
Piazza XX Settembre, 3
40024 Castel San Pietro Terme (BO)



Viale della Fiera, 8
40127 Bologna

tel 051.527.6953
fax 051.527.6095

Email: vipsa@regione.emilia-romagna.it
PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

a uso interno: DP/

INDICE LIV. 1 LIV. 2 LIV. 3 LIV. 4 LIV. 5 ANNO NUM SUB
Classif. 1316 | 550 | 180 | 10 | 50 | Fasc. 2011 | 5 |

Comune di Dozza
Via XX Settembre, 37
40060 Dozza (BO)

Comune di Imola
Via G. Mazzini, 4
40026 Imola (BO)

Comune di Castel Bolognese
Piazza Giovanni Bernardi, 1
48014 Castel Bolognese (RA)

Comune di Solarolo
Via Don Martino Foschi, 6
48027 Solarolo (RA)

**ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione
Civile**
v.le Castro Pretorio, 118
00185 ROMA RM

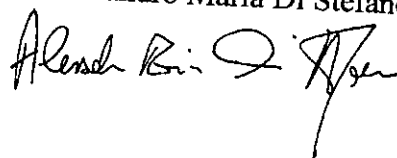
Aeroporto Guglielmo Marconi SpA
Sviluppo Infrastrutture
via Triumvirato, 84
40132 BOLOGNA BO

OGGETTO: Parere in merito alla pronuncia di compatibilità ambientale sul "Progetto di ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 nel tratto Bologna San Lazzaro - diramazione per Ravenna" (D. lgs. 152/06). Trasmissione delibera

In allegato si trasmette copia della delibera di Giunta Regionale N. 1690/2012 del 19 Novembre 2012, contenente la decisione in merito alla procedura in oggetto.

Distinti saluti

Arch. Alessandro Maria Di Stefano



GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

Questo giorno lunedì 19 del mese di novembre
dell' anno 2012 si è riunita nella residenza di via Aldo Moro, 52 BOLOGNA
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Errani Vasco	Presidente
2) Saliera Simonetta	Vicepresidente
3) Bianchi Patrizio	Assessore
4) Bortolazzi Donatella	Assessore
5) Gazzolo Paola	Assessore
6) Lusenti Carlo	Assessore
7) Marzocchi Teresa	Assessore
8) Melucci Maurizio	Assessore
9) Mezzetti Massimo	Assessore
10) Muzzarelli Gian Carlo	Assessore
11) Peri Alfredo	Assessore
12) Rabboni Tiberio	Assessore

Funge da Segretario l'Assessore Muzzarelli Gian Carlo

Oggetto: PARERE IN MERITO ALLA PRONUNCIA DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE SUL "PROGETTO DI AMPLIAMENTO ALLA QUARTA CORSIA DELL'AUTOSTRADA A14 NEL TRATTO BOLOGNA SAN LAZZARO - DIRAMAZIONE PER RAVENNA" (D. LGS. 152/06)

Cod.documento GPG/2012/1825

Num. Reg. Proposta: GPG/2012/1825

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

PREMESSO CHE:

- 1.1 il giorno 1 luglio 2011 Autostrade per l'Italia SpA ha presentato, ai sensi del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., domanda di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al "Progetto di ampliamento alla quarta corsia dell'Autostrada A14 nel tratto Bologna San Lazzaro - Diramazione per Ravenna"; in Regione Emilia-Romagna tale istanza è stata acquisita al PG.2011.160057 in pari data;
- 1.2 la documentazione trasmessa comprensiva di Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) sul progetto di ampliamento, sintesi non tecnica e stralcio del progetto definitivo;
- 1.3 l'opera in oggetto ricade nell'Allegato II del D. Lgs. 152/2006 e più precisamente appartiene alla categoria "autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate..." ed è pertanto sottoposta alla procedura di VIA di competenza ministeriale ai sensi dell'art. 6, comma 6, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- 1.4 il progetto di ampliamento interessa il territorio dei comuni di S. Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Castel San Pietro, Dozza e Imola in provincia di Bologna pari al 94% dello sviluppo totale e Castel Bolognese e Solarolo in provincia di Ravenna;
- 1.5 il progetto consiste nel potenziamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 nel tratto compreso tra gli svincoli di Bologna S. Lazzaro (progr. Km 22+231) e la Diramazione per Ravenna (progr. Km 56+600) per complessivi 34 km e 369 metri;
- 1.6 in particolare per i primi 7,3 km, al fine di rendere compatibile tale intervento di potenziamento con il sistema delle complanari sud esistente e nord (in fase di progettazione da parte di ANAS, progetto che è stato oggetto di procedura di verifica - screening di competenza ministeriale che si è conclusa positivamente, escludendo la necessità di una ulteriore procedura di VIA attraverso il Decreto Ministeriale n. 12952 del 30/05/2011), si prevede la realizzazione della quarta corsia dinamica, ovvero l'utilizzo della corsia di emergenza quale corsia di marcia lenta; dal termine della complanare sud fino alla Diramazione per Ravenna è previsto invece l'ampliamento dell'infrastruttura alla quarta corsia, per uno sviluppo complessivo di circa 27 km in sede e simmetrico; all'interno di quest'ultimo tratto ricadono gli svincoli esistenti di Castel San Pietro, Imola, l'Area di servizio Sillaro e i nuovi svincoli di Dozza e Solarolo;
- 1.7 l'istanza per ottenere il giudizio di compatibilità ambientale ed il relativo S.I.A. è stato presentato dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A., con sede a Roma in via Bergamini n. 50;

- 1.8 responsabile del procedimento per conto di Autostrade per l'Italia è l'ing. Gustavo Ranalli; gli elaborati del progetto definitivo sono presentati da SPEA Ingegneria a firma del Direttore tecnico ing. Maurizio Torresi e dell'ing. Giuliana Garigali;
- 1.9 il S.I.A. è stato redatto dalla Società SPEA Ingegneria Europea, con sede legale a Milano in via G. Vida n. 11; l'ing. Ferruccio Bucalo, in qualità di estensore del S.I.A. per conto della società SPEA, ha reso dichiarazione giurata (in data 27 giugno 2011), acquisita agli atti di ufficio, sulla esattezza dei contenuti del S.I.A. ai sensi del comma 3 dell'art. 2 del DPCM 27 dicembre 1988;
- 1.10 con avviso, pubblicato il giorno 30 giugno 2011 sul quotidiano "Corriere della Sera" e sul "Resto del Carlino" edizione nazionale, è stata data comunicazione dell'avvenuto deposito del S.I.A. e del relativo progetto in oggetto ed è stato avviato il periodo di 60 giorni per la presentazione di osservazioni da parte dei soggetti interessati prorogato a 90 in considerazione del periodo estivo;
- 1.11 nei giorni 29 settembre 2011 e 30 settembre 2011, si sono svolti incontri istruttori, con la partecipazione del proponente e degli enti locali territorialmente interessati;
- 1.12 il giorno 19 ottobre 2011 si è svolto un sopralluogo lungo il tratto autostradale interessato dal progetto di ampliamento;
- 1.13 il S.I.A. del progetto di potenziamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 nel tratto compreso tra gli svincoli di Bologna S. Lazzaro (progr. Km 22+231) e la Diramazione per Ravenna (progr. Km 56+600) e relativi elaborati progettuali sono stati continuativamente depositati, per 90 giorni, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati presso Assessorato Ambiente e Sviluppo Sostenibile della Regione Emilia-Romagna sito in viale della Fiera 8, a Bologna, dal 30 giugno 2011 al 28 settembre 2011; data che rappresenta altresì il termine per la presentazione delle osservazioni da parte dei soggetti interessati;
- 1.14 dopo attento esame degli elaborati presentati la Regione Emilia Romagna anche sulla base degli incontri istruttori e dei contributi degli enti locali ha formulato una richiesta di approfondimenti e integrazioni al SIA inviata alla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente con PG.2011.261543 del 27/10/2011; successivamente in data 9/11/2011 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha inviato la richiesta di integrazioni, comprensiva di quelle formulate dalla Regione Emilia-Romagna, al proponente Autostrade per l'Italia, acquisita in Regione con PG.2011.276574 del 14/11/2011;
- 1.15 le richieste formulate dalla regione Emilia-Romagna sono le seguenti:
- 1) *per quanto concerne l'inquadramento dell'opera in progetto all'interno del sistema trasportistico bolognese e la valutazione dei diversi scenari infrastrutturali che sono stati ipotizzati, è opportuno che lo "Studio di fattibilità per la riorganizzazione del sistema autostradale-tangenziale del Nodo di Bologna" del 2004 e lo "Studio di fattibilità trasportistico del Corridoio Imola-Bologna" del 2009, realizzati dalla Provincia di Bologna e utilizzati per definire gli scenari futuri dello Studio Preliminare Ambientale, siano presi in considerazione e allegati alla documentazione presentata;*
 - 2) *successivamente allo studio di fattibilità, la Regione Emilia Romagna coinvolgendo anche i territori della Provincia di Ravenna ha istituito un tavolo tecnico-politico per la definizione e sottoscrizione di un "Protocollo d'Intesa per il completamento della complanare Nord alla A14, per la realizzazione della 4° corsia sulla A14 fra Ponte Rizzoli e la diramazione fra*

la A14 e la A14-dir e per l'individuazione delle opere finalizzate al miglioramento dell'adduzione al sistema autostradale dell'A14". In tale Protocollo viene individuata la necessità di individuare alcune opere aventi la funzione di migliorare l'accessibilità e l'adduzione al sistema autostradale, in particolare si chiede di valutare l'inserimento nel progetto di ampliamento della IV corsia del tratto autostradale A14 Bologna San Lazzaro-diramazione per Ravenna delle seguenti opere:

- realizzazione di un nuovo svincolo autostradale in località Toscanella di Dozza;
 - adeguamento dell'attuale uscita del casello autostradale di Castel San Pietro Terme con sistemazione a rotatoria all'intersezione con la strada provinciale SP19 San Carlo;
 - interventi volti alla fluidificazione del traffico nel centro abitato di Castel San Pietro Terme con previsione di n°3 rotatorie;
 - svincolo di Borgatella sulla Complanare (con innesto sia sulla carreggiata Nord che sulla carreggiata Sud) anche per rendere accessibile il cantiere durante la realizzazione delle opere;
 - completamento della Complanare carreggiata nord quale opera preliminare e indispensabile alla realizzazione della IV corsia dinamica;
 - realizzazione di una variante al centro abitato di Toscanella di Dozza;
 - rotatoria all'innesto della SP48 (su cui si attesta la Complanare) con la SP31 con contestuale messa in sicurezza dell'attraversamento dell'abitato di Ponte Rizzoli;
 - realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Santerno nel Comune di Imola;
- 3) si segnala, come evidenziato dallo stralcio della Tav. 4 D_1- Aspetti Condizionanti del Piano Strutturale Associato del comune di Solarolo, che parte dell'area interessata dall'intervento in oggetto, ricadente nel territorio comunale di Castelbolognese è collocata nella fascia di rispetto cimiteriale della Parrocchia di Castelnuovo ubicata a Solarolo;
- 4) si sottolinea l'importanza che il progetto di realizzazione della Complanare nord di competenza di ANAS spa, e di cui è stata determinata l'esclusione a VIA in data 30/05/2011 da parte della Commissione VIA del Ministero, dovrà essere realizzato contestualmente alla progettazione e realizzazione della IV corsia autostradale;
- 5) in riferimento al nuovo svincolo di Solarolo previsto dal progetto presentato da Autostrade per l'Italia e alla presenza di abitazioni posti nelle vicinanze si chiede di valutare eventuali soluzioni alternative che minimizzino gli impatti sulle abitazioni presenti prevedendo eventuali riduzioni degli spazi occupati dallo svincolo e/o eventuali traslazioni dello stesso;
- 6) in riferimento allo svincolo previsto a Solarolo e a quello proposto a Toscanella di Dozza si chiede di aggiornare lo studio trasportistico presentato al fine di valutarne gli effetti in termini di accessibilità e adduzione al sistema autostradale;
- 7) relativamente agli aspetti connessi all'invarianza idraulica delle acque meteoriche provenienti dalla nuova opera e la qualità delle acque immesse nella rete di bonifica, si chiede di approfondire i seguenti aspetti:
- i manufatti di attraversamento degli scoli consorziali dovranno essere prolungati, sia a monte sia a valle per una lunghezza sufficiente a

- realizzare una carreggiata della larghezza minima di 5 ml. Tale carreggiata dovrà essere completa delle necessarie rampe di accesso dalle pertinenze dei canali consorziali su entrambi i lati del manufatto, allo scopo di consentire la continuità di transito,
- dovrà essere realizzata una idonea struttura idraulica di contenimento delle acque di origine meteorica di dilavamento per un volume minimo pari a quello necessario alla raccolta e al trattamento dei primi cinque millimetri precipitati, al fine di salvaguardare la qualità delle acque immesse nella rete scolante,
 - i nuovi fossi dovranno raccogliere solo le acque meteoriche provenienti dalle aree occupate dall'autostrada e dai nuovi svincoli, mentre quelle provenienti dai terreni agricoli di monte dovranno essere, con percorso separato, scaricati autonomamente nella rete privata o in quella consorziale,
 - il limite massimo della portata di scarico finale nella rete di bonifica dovrà essere minore o uguale a 15 litri al secondo per ettaro di superficie impermeabilizzata,
- 8) per quanto concerne il territorio del comune di Imola si chiede:
- che vengano esplicitati gli impatti visivi e di fruibilità sull'edificio in prossimità dell'autostrada al km 43+500,
 - che vengano valutate le interferenze di accesso e di traffico di cantiere con il canale municipale presente al km 49,
 - che venga prevista come misura migliorativa del clima acustico nell'edificio adibito a scuola al km 50, l'installazione di barriere antirumore lungo la SP 610 Selice e lungo la via Chiusura lungo il perimetro dell'area di pertinenza,
 - che via Bussolo non venga utilizzata come viabilità di cantiere;
- 9) si rileva la potenziale criticità in termini di sicurezza stradale relativa alla collocazione ai piedi della rampa Sud del cavalcavia sulla A14 della rotatoria di accesso al casello di Solarolo-Castel Bolognese dalla SP 47 che non consente una visibilità ideale per i veicoli provenienti da Nord. Si chiede pertanto di approfondire tale aspetto e adottare accorgimenti progettuali tesi a limitare la lunghezza degli accodamenti in approccio alla rotatoria per i veicoli provenienti da nord, prevedendo o una doppia corsia di accumulo o una corsia apposita per la svolta a destra che non impegni la rotatoria e ne allarghi di fatto la corona;
- 10) in riferimento alle opere di cui si chiede l'inserimento all'interno del progetto si chiede di valutarne in maniera approfondita i possibili impatti ambientali, in particolare rispetto all'ipotesi del nuovo casello di Toscanella di Dozza per il quale si chiede di valutare gli impatti sulle diverse componenti ambientali, compresi gli aspetti geologici, sismici, geotecnici e idrogeologici, considerando la minimizzazione dell'uso di suolo e prevedendo nel caso alternative progettuali;
- 11) il tracciato di progetto interessa aree sottoposte ai vincoli paesaggistici di cui al D. Lgs. 42/2004 e pertanto si chiede di redigere apposita relazione paesaggistica e trasmetterla ai comuni e alle sovrintendenze per l'attivazione delle relative procedure autorizzative;
- 12) in relazione a quanto previsto dal PTCP di Bologna, art. 12.16, rispetto all'inserimento paesaggistico-ambientale delle strade extraurbane, si chiede

che il progetto in corso di valutazione sia integrato da una progettazione paesaggistica adeguata delle opere di mitigazione/compensazione che dovranno essere dettagliate a livello di progetto definitivo con un approccio progettuale di tipo multidisciplinare, che vede la strada come un'infrastruttura complessa che da un lato assolve agli aspetti tecnico-funzionali di fluidificazione del traffico e dall'altro si configuri come parte integrante del territorio attraversato ed occasione di creazione degli elementi e delle funzioni sopra citate;

- 13) nella documentazione assunta, si rileva come non siano stati trattati puntualmente gli impatti del progetto nelle fasi di cantiere. Si chiede pertanto di approfondire gli impatti e le interferenze delle aree di cantiere previste nei comuni di Ozzano, Castel San Pietro e Imola sui recettori presenti, inoltre dovranno essere valutati gli impatti dei mezzi d'opera con la viabilità locale, definendo gli interventi di ripristino a fine lavori;*
 - 14) in riferimento alla presenza di abitazioni poste a pochi metri dalle barriere acustiche di progetto nel territorio del comune di Imola (km 52+650 e km 53+350) e a seguito del sopralluogo effettuato, si chiede di valutare eventuali altre soluzioni progettuali per risolvere tale criticità che non pare risolta semplicemente realizzando una barriera/muro alta 6 metri;*
 - 15) si richiede di indicare le caratteristiche acustiche delle pavimentazioni previste per tutte le nuove corsie che verranno realizzate. In particolare dovrà essere specificato se verrà utilizzato asfalto fonoassorbente e, in caso affermativo, se ne è stato tenuto conto nelle simulazioni acustiche*
 - 16) in riferimento alle barriere acustiche previste nel tratto dove l'autostrada si trova in affiancamento alla Complanare si chiede di definire nel progetto, anche attraverso l'impegno a sottoscrivere accordi specifici tra ANAS e Autostrade per l'Italia, le modalità, il soggetto cui spetti l'installazione di tali barriere e soprattutto le tempistiche di installazione. Si sottolinea a tal proposito che la fase di esercizio delle due infrastrutture non potrà non essere vincolata alla preventiva realizzazione di tutte le barriere necessarie per il rispetto dei limiti normativi cumulativi;*
 - 17) approfondire gli aspetti connessi al fabbisogno di materiale inerte, specificando il bilancio terre e comunque minimizzando il ricorso a materiali pregiati privilegiando l'uso di terre stabilizzate e/o materiali inerti;*
 - 18) in riferimento agli aspetti geologici e sismici si segnala che tutti i comuni, ad eccezione di San Lazzaro (zona 3), ricadono all'interno di territori classificati a media sismicità (zona 2) e considerando che l'area di progetto è caratterizzata dalla presenza di un significativo tasso di subsidenza e di depositi potenzialmente suscettibili di liquefazione, si ritiene pertanto necessario approfondire tali aspetti e individuare già in questa fase le soluzioni progettuali per minimizzare gli effetti di tali abbassamenti e di possibili effetti di amplificazione sismica sui nuovi rilevati stradali;*
- 1.16 il proponente Società autostrade per l'Italia ha trasmesso la documentazione integrativa in data 2 febbraio 2012, acquisita in Regione Emilia-Romagna con PG.2012.30137 del 06/02/2012);
- 1.17 la documentazione integrativa riguarda anche l'inserimento di nuove opere inserite nel progetto :

- nuovo casello autostradale in località Toscanella di Dozza al km 42+500;
 - adeguamento dell'attuale uscita del casello autostradale di Castel San Pietro Terme con sistemazione a rotonda all'intersezione con la strada provinciale SP 19 San Carlo al km 38+200;
 - completamento del collegamento nord-sud alla Complanare in comune di San Lazzaro, comprensivo dello svincolo sulla esistente Complanare sud e dello svincolo sulla costruenda Complanare nord al km 22+900;
- 1.18 sulla base delle modifiche apportate al progetto il proponente ha pertanto provveduto ad una nuova pubblicazione della documentazione progettuale con avviso di avvenuto deposito della documentazione integrativa, pubblicato il giorno 6 febbraio 2012 sul quotidiano "Corriere della Sera" e sul "Resto del Carlino" edizione nazionale;
- 1.19 gli elaborati integrativi sono stati depositati per 60 giorni al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati presso Assessorato Ambiente e Sviluppo Sostenibile della Regione Emilia-Romagna sito in viale della Fiera 8, a Bologna, dal 7 febbraio 2012 al 7 aprile 2012; data che rappresenta altresì il termine per la presentazione delle osservazioni da parte dei soggetti interessati;
- 1.20 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare in qualità di Autorità competente per la Valutazione di Impatto Ambientale ha richiesto con nota del 23/02/2012, acquisita in Regione con PG.2012.52322 del 28/02/2012, i pareri di competenza alle Amministrazioni che partecipano al procedimento;

2 DATO ATTO CHE:

- 2.1 alla Regione Emilia-Romagna e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in qualità di autorità competente per il procedimento di Valutazione Ambientale sono state presentate sul progetto originario le seguenti osservazioni scritte (tra parentesi è indicato il firmatario, il numero di protocollo della Regione Emilia-Romagna e la data di arrivo):
- Oss. 1 Dalmonte Nadia (PG.2011.226617 del 21 settembre 2011);
 - Oss. 2 Ferniani Carlo Domenico (PG.2011.237043 del 30 settembre 2011);
 - Oss. 3 Martini Domenico (PG.2011.237025 del 30 settembre 2011);
 - Oss. 4 Azienda agricola Branchini (PG.2011.267687 del 4 novembre 2011);
- 2.2 alla Regione Emilia-Romagna e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in qualità di autorità competente per il procedimento di Valutazione Ambientale sono state presentate sul progetto integrato e modificato le seguenti osservazioni scritte (tra parentesi è indicato il firmatario, il numero di protocollo della Regione Emilia-Romagna e la data di arrivo):
- o Oss. 5 - Dalmonte Nadia (PG.2012.69274 del 16 marzo 2012);
 - o Oss. 6 - Sunny Village srl (PG.2012.85679 del 3 aprile 2012);
 - o Oss. 7 - Piancastelli Paolo (PG.88534 del 6 aprile 2012);
 - o Oss. 8 - Galassi Sergio (PG.88515 del 6 aprile 2012);
 - o Oss. 9 - Ferniani Claudio Domenico (PG.88544 del 6 aprile 2012);
 - o Oss. 10 - Martini Domenico (PG.2012.92694 del 12 aprile 2012);
 - o Oss. 11 - Branchini Angelo (PG.2012.92712 del 12 aprile 2012);

- Oss. 12 – Piazza Ezio, Bacci Elena (PG.2012.92743 del 12 aprile 2012);
 - Oss. 13 – Dall’Olio Vito (PG.2012.92705 del 12 aprile 2012);
 - Oss. 13 – G4 Investment srl (PG.2012.96707 del 17 aprile 2012);
 - Oss. 15 – Gruppo Basso spa (PG.2012.108371 del 2 maggio 2012);
 - Oss. 16 - G4 Investment srl (PG.2012.139598 del 6 giugno 2012);
 - Oss. 17 – Piancastelli Paolo (PG.2012.180058 del 23 luglio 2012);
 - Oss. 18 – Galassi Sergio (PG.2012.180062 del 23 luglio 2012);
 - Oss. 19 – Piazza Ezio, Bacci Elena (PG.2012.181192 del 24 luglio 2012);
- 2.3 le osservazioni pervenute, elencate ai precedenti punti sono sintetizzate per argomento (avendo a riferimento la numerazione di cui ai precedenti punti) come specificato nell’Allegato A che costituisce parte integrante della presente deliberazione;
- 2.4 al fine di verificare la rispondenza della documentazione prodotta rispetto alle integrazioni formulate è stata convocata una riunione tecnica in data 7 marzo 2012 alla quale sono state convocate tutte le amministrazioni interessate al procedimento; in relazione alla evidenza di alcuni elementi di criticità emersi dall’esame degli elaborati integrativi si è ritenuto necessario svolgere un confronto con il proponente Autostrade per l’Italia e i progettisti di SPEA attraverso una riunione tecnica convocata in data 17 aprile 2012;
- 2.5 l’istruttoria del S.I.A. e del relativo progetto è stata condotta in costante e continua collaborazione con gli enti locali interessati;
- 2.6 alle riunioni istruttorie hanno partecipato i rappresentanti dei seguenti Enti che hanno formulato e trasmesso le proprie valutazioni di cui si è tenuto conto nel presente atto deliberativo:
- Regione Emilia-Romagna;
 - Servizio Tecnico Bacino Reno;
 - Autorità di Bacino fiume Reno
 - Provincia di Bologna;
 - Provincia di Ravenna;
 - Comune di Imola;
 - Comune di Ozzano dell’Emilia;
 - Comune di Solarolo;
 - Comune di Castel Bolognese;
 - Comune di Castel San Pietro;
 - Comune di Dozza;
 - Comune di San Lazzaro di Savena;
 - ARPA Sez. Prov. Bologna;
 - ARPA Sez. Prov. Ravenna;
 - AUSL di Bologna;
 - Consorzio della Bonifica Renana;
 - Consorzio Bonifica Romagna Occidentale;

3 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA GENERALE CHE:

- 3.1 il S.I.A. in oggetto è redatto in modo sufficientemente corrispondente alle

normative stabilite nei D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377, e 27 dicembre 1988;

- 3.2 il potenziamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 nel tratto compreso tra gli svincoli di Bologna S. Lazzaro (progr. Km 22+231) e la Diramazione per Ravenna (progr. Km 56+600) si sviluppa per complessivi 34 km e 369 metri di cui il 94% in provincia di Bologna e i restanti in provincia di Ravenna e interessa il territorio dei comuni di S. Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Castel San Pietro, Dozza, Imola, Castel Bolognese e Solarolo;
- 3.3 in particolare per i primi 7,3 km, al fine di rendere compatibile tale intervento di potenziamento con il sistema delle complanari sud e nord, si prevede la realizzazione della quarta corsia dinamica, ovvero l'utilizzo della corsia di emergenza quale corsia di marcia lenta; dal termine della complanare sud fino alla Diramazione per Ravenna è previsto invece l'ampliamento dell'infrastruttura alla quarta corsia, per uno sviluppo complessivo di circa 27 km in sede e simmetrico; all'interno di quest'ultimo tratto ricadono gli svincoli esistenti di Castel San Pietro, Imola, l'Area di servizio Sillaro il nuovo svincolo di Dozza e quello di Solarolo;

Motivazioni del progetto e alternative di tracciato

- 3.4 nel SIA si evidenzia la criticità rappresentata dalla situazione di crescente congestione del traffico veicolare negli ultimi anni, in Emilia Romagna, lungo il corridoio centrale rappresentato dalla A1/A14 e dalla parallela SS9 Emilia; i dati rilevati evidenziano come tutta la A1 e la A14, almeno nella tratta fra Bologna e la diramazione per Ravenna, presentino un livello di servizio prossimo alla saturazione e che pertanto necessitano di interventi di potenziamento per assorbire il traffico attuale e di previsione;
- 3.5 l'ipotesi presentata prevede il potenziamento dell'attuale sede autostradale con un ampliamento di tipo simmetrico al fine di mantenere tutte le opere di scavalco autostradale (38 cavalcavia) già predisposte alla quarta corsia, in sole 5 opere sono necessari interventi sulle spalle; l'intervento è inoltre accompagnato da opere viarie, sia direttamente connesse al progetto, quali, ad esempio, la realizzazione di nuovi caselli autostradali, sia di adduzione al sistema autostradale, quali, ad esempio, il miglioramento della viabilità di accesso, risultando lo strumento efficace per risolvere le criticità evidenziate, in coerenza con la pianificazione e programmazione regionale, provinciale e comunale;
- 3.6 nello studio di traffico elaborato nell'ambito dello S.I.A. (Studio Impatto Ambientale) emerge che già nello scenario attuale la percentuale di ore dell'anno in cui l'infrastruttura lavora con livelli di servizio non accettabili (D, E ed F) si attesta intorno al 2%. In assenza di adeguamento le previsioni di traffico al 2035 comporterebbero l'innalzamento di questo indicatore al 7%. Con l'adeguamento a 4 corsie, invece, la percentuale di ore dell'anno con livelli di servizio non accettabili al 2035 ritornerà ad attestarsi intorno al 2%, riproducendo quindi una situazione paragonabile a quella attuale. In condizioni normali il grado di saturazione dell'ora punta di un giorno feriale invernale medio non supererà il valore di 0,70 e il livello di servizio corrispondente si manterrà in classe C. Lo studio di traffico menzionato è stato realizzato tenendo conto anche della realizzazione di una serie di opere sulle viabilità ordinaria concordate fra gli Enti territoriali e la stessa Autostrade per l'Italia, che hanno la funzione di facilitare l'adduzione al sistema autostradale.

- 3.7 per quanto riguarda l'analisi delle possibili alternative progettuali nello Studio di Impatto Ambientale si evidenzia che l'intervento consiste in un ampliamento completamente in sede dell'attuale infrastruttura, per tale motivo l'analisi è stata limitata alla scelta della modalità di ampliamento (simmetrico/asimmetrico) e a modeste e puntuali ottimizzazioni progettuali; le scelte progettuali sono state ponderate sulla base di condizioni specifiche, quali il livello di urbanizzazione circostante, la sussistenza di problematiche geotecniche e strutturali, le eventuali ripercussioni di una modifica puntuale su porzioni estese di tracciato, l'esistenza di opere già predisposte o comunque compatibili con l'intervento di ampliamento;
- 3.8 nel progetto di ampliamento ed ammodernamento alla quarta corsia del tratto in progetto, per definire le modalità di allargamento della sede esistente, sono stati adottati i seguenti ulteriori criteri:
- minimizzare l'impatto dell'ampliamento alla quarta corsia con il sistema antropico attraversato e quindi con la viabilità e con gli insediamenti preesistenti;
 - minimizzare le occupazioni di territorio, per ridurre l'impatto ambientale dovuto all'ampliamento autostradale;
 - utilizzare quanto più possibile la sede stradale e le opere d'arte esistenti, al fine di ridurre l'impatto ambientale ed economico degli interventi, dal momento che si tratta di un progetto di ampliamento di una infrastruttura esistente;
 - prevedere una esecuzione per fasi dei lavori che garantisca l'esercizio dell'infrastruttura durante i lavori, con una sezione stradale caratterizzata da tre corsie per senso di marcia in fase diurna;

4 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA PROGRAMMATICO CHE:

- 4.1 il progetto di potenziamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 nel tratto compreso tra gli svincoli di Bologna S. Lazzaro (progr. Km 22+231) e la Diramazione per Ravenna (progr. Km 56+600) per complessivi 34 km e 369 metri, è inquadrato nei seguenti strumenti pianificatori:
- P.G.T. Piano Generale dei Trasporti;
 - P.T.R. Piano Territoriale Regionale;
 - P.T.P.R. Piano Territoriale Paesistico Regionale;
 - P.R.I.T. Piano Regionale Integrato dei Trasporti vigente (98-10) e quello in corso di adozione (2010-2020);
 - P.M.P. Piano Mobilità della Provincia di Bologna;
 - PTCP Piano Territoriale Coordinamento Provinciale di Bologna;
 - PTCP Piano Territoriale Coordinamento Provinciale di Ravenna;
 - PSC Piano Strutturale Comunale di San Lazzaro;
 - PSC Piano Strutturale Comunale di Ozzano dell'Emilia;
 - PRG Piano Regolatore Generale del comune di Castel San Pietro;
 - PRG. Piano Regolatore Generale del comune di Dozza;
 - PRG. Piano Regolatore Generale del comune di Imola;
 - PRG. Piano Regolatore Generale del comune di Castel Bolognese;
 - PRG. Piano Regolatore Generale del comune di Solarolo;
 - P.R.G. Piano Regolatore Generale del comune di Cattolica;

Il Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.)

- 4.2 il Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.), approvato con delibera C.I.P.E. del 02/11/2000, si pone come obiettivo fondamentale quello di “servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto, e con le convenzioni internazionali, sottoscritte dall’Italia sull’inquinamento a largo raggio e sulla biodiversità, di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità”, oltre che a migliorare la dotazione infrastrutturale del Paese puntando a renderne più efficiente l’utilizzo; tra i numerosi interventi prioritari programmati per la rete autostradale, sono previsti la messa a norma delle principali autostrade e il completamento e potenziamento dei corridoi longitudinali tirrenico ed adriatico;

Il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.)

- 4.3 il Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato dall’Assemblea Legislativa con deliberazione n. 276 del 3 febbraio 2010, è lo strumento di programmazione con il quale la Regione Emilia Romagna definisce i seguenti obiettivi:
- la riqualificazione della città, attraverso il contenimento del consumo dei suoli, gli interventi per frenare il degrado edilizio e urbanistico e per realizzare spazi collettivi e spazi verdi;
 - il miglioramento dell’accessibilità dei luoghi e dei servizi attraverso lo sviluppo della rete infrastrutturale;
 - la ricucitura dei tessuti urbani per ridare forma alla città e al territorio, intervenendo sulle zone abbandonate;
 - la riqualificazione del paesaggio, con riferimento anche al territorio industrializzato e alla campagna;
 - la previsione dello sviluppo produttivo in aree ecologicamente attrezzate e coerentemente integrate con il sistema della mobilità;

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (P.R.I.T.)

- 4.4 il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT98-2010), approvato con delibera di Consiglio Regionale dell’Emilia Romagna n° 1322 del 22/12/1999, prevede:
- la creazione di un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso, strutturato come rete di corridoi plurimodali-intermodali strada, ferrovia, vie navigabili;
 - la creazione di un sistema di infrastrutture stradali altamente gerarchizzato e l’organizzazione di un disegno della rete stradale in modo da aumentarne l’efficienza;
- 4.5 nel corso del 2009 la Regione ha elaborato il “Documento preliminare” e il “Quadro conoscitivo” del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, denominato PRIT 2010-2020, approvati dalla Giunta con delibera n. 1877 del 23/11/2009, unici documenti disponibili al momento della redazione del SIA: nel “Documento preliminare” viene ribadita la necessità di interventi urgenti di potenziamento per assorbire il traffico attuale e di previsione a seguito di una situazione di crescente congestione di traffico veicolare; tra i suddetti interventi urgenti viene annoverato anche il potenziamento a quattro corsie del tratto Bologna S.Lazzaro – diramazione Ravenna;

- 4.6 con DGR n. 173 del 20/02/2012 è stata adottata la Proposta all'Assemblea legislativa di adozione del Piano regionale integrato dei trasporti "PRIT 2020"; negli elaborati di Piano viene confermata la necessità di portare a termine l'attuazione degli interventi previsti sulla Grande Rete dal PRIT98 tra cui il potenziamento della rete autostradale esistente alla IV corsia A14 fra S. Lazzaro e la diramazione per Ravenna (A14 dir);

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bologna (P.T.C.P.)

- 4.7 il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bologna, approvato con delibera di consiglio provinciale n. 19 del 30 marzo 2004, ha dato piena attuazione alle prescrizioni del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.), approvato con delibera di Consiglio Regionale n. 1338 del 28 gennaio 1993 e costituisce quindi, in materia di pianificazione paesaggistica, per il territorio della provincia di Bologna, il Piano di riferimento per gli strumenti comunali di pianificazione e per l'attività amministrativa attuativa;
- 4.8 il PTCP è stato oggetto di una serie di Varianti, che ne hanno comportato l'aggiornamento, fra le quali quella inerente l'approvazione del Piano della Mobilità Provinciale (PMP), approvato il 29/03/2009 con DCP n° 29; l'ultimo aggiornamento risale all'aprile 2011, ed è costituito dalla Variante al PTCP per il recepimento del Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Emilia Romagna, approvata con Delibera di Consiglio Provinciale n° 15 del 04/04/2011;
- 4.9 nello specifico il PMP considera la totalità del territorio provinciale ed è lo strumento di pianificazione delle reti, dei servizi e delle politiche per la mobilità di carattere sovra-comunale, configurandosi come condizione necessaria affinché gli obiettivi di sostenibilità dello sviluppo indicati dal PTCP siano concretamente perseguiti e realizzati; in merito al progetto in esame, le Norme di Attuazione del PMP (art. 12.3) riportano la seguente direttiva: *"il potenziamento del collegamento Bologna-Imola, potrà avvenire attraverso la realizzazione della 4° corsia dell'autostrada A14 o della complanare. (...) Nell'ipotesi di realizzazione di 4° corsia si dovrà valutare la fattibilità di prevedere ulteriori caselli autostradali e la necessità di varianti locali per l'attraversamento dei centri abitati lungo la via Emilia"*;
- 4.10 il quadro strategico del il P.T.C.P della Provincia di Bologna relativo alla mobilità del Piano territoriale provinciale, prevede il potenziamento del tratto di A14 e identifica il tratto di intervento interessato dalla IV corsia dinamica come "Sistema tangenziale di Bologna esistente o di previsione", caratterizzato sia dall'intervento sull'A14, sia dalla realizzazione della Complanare Nord;
- 4.11 le tutele messe in atto dal Piano nei confronti delle aree interessate dal tracciato autostradale riguardano principalmente il sistema idrografico e le risorse storiche e archeologiche:
- rispetto al sistema idrografico interessato dal progetto nel SIA si rileva che il PTCP individua e tutela la rete idrografica del territorio provinciale e le relative aree di pertinenza, con la finalità di ridurre il rischio idraulico, di raggiungere livelli di rischio socialmente accettabili, di salvaguardare e valorizzare le aree fluviali e le aree di pertinenza fluviale; tra gli obiettivi specifici che il PTCP persegue, indicati nell'articolo 4.1 comma 2 delle NTA, vi è la "tendenziale eliminazione delle interferenze negative tra esigenze di funzionalità della rete idrografica e pressione insediativa ed infrastrutturale";

- elementi attraversati dall'A14 sono costituiti dal reticolo idrografico, dalle fasce di pertinenza, dalle fasce di tutela fluviale e dalle aree ad alta probabilità di inondazione per i quali il PTCP in recepimento del PSAI del Reno prevede le attività consentite e le relative modalità (articoli 4.2, 4.3 e 4.4 del PTCP); in particolare al fine di salvaguardare le funzioni idrauliche, paesaggistiche ed ecologiche dei corsi d'acqua, può essere consentita, come riportato al punto 3 dell'articolo 4.5, la realizzazione di nuovi manufatti solo nei casi in cui la loro realizzazione non incrementi sensibilmente il rischio idraulico rispetto al rischio esistente;
- il PTCP assume, fra gli obiettivi, quello di tutelare e valorizzare il sistema insediativo storico (art 8.1.2), sviluppando e integrando quanto previsto dal PTPR (art. 8.2.3); gli elementi che costituiscono il sistema insediativo storico, riportati nell'elaborato richiamato in precedenza, e che sono ubicati in aree territoriali attraversate dall'A14 sono: aree di concentrazione di materiali archeologici, zone di tutela di elementi della centuriazione, zone di tutela della struttura centuriata, viabilità storica e principali canali storici;
- nelle "zone di tutela della struttura centuriata e degli elementi della centuriazione" qualsiasi intervento di realizzazione, ampliamento e rifacimento di infrastrutture viarie deve possibilmente riprendere gli analoghi elementi lineari della centuriazione come indicato nel Titolo 8 del PTCP, e comunque essere complessivamente coerente con l'organizzazione territoriale e preservare la testimonianza dei tracciati originari e degli antichi incroci; è fatto divieto di alterare le caratteristiche essenziali degli elementi caratterizzanti l'impianto storico della centuriazione;
- in corrispondenza dell'attraversamento del Torrente Idice e lungo i seguenti corsi d'acqua, attraversati dall'autostrada: Torrente Quaderna, Canale Medicina, Torrente Sillaro, Torrente Sellustra, Fiume Santerno, Rio Sanguinario, vi è la presenza di ambiti con vegetazione appartenente al "Sistema delle aree forestali" (art. 7.2 PTCP di Bologna), così definite in quanto terreni "caratterizzati dalla presenza di vegetazione arborea e arbustiva spontanea, o di origine artificiale, in grado di produrre legno o altri prodotti classificati usualmente come forestali e di esercitare un'influenza sul clima, sul regime idrico, sulla flora e sulla fauna"; in tali Sistemi delle aree forestali il PTCP conferisce finalità prioritarie di tutela naturalistica, di protezione idrogeologica, di ricerca scientifica, di funzione climatica e turistico-ricreativa, oltre che produttiva, e di ricostituzione del patrimonio boschivo come ecosistema forestale polifunzionale;

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ravenna (P.T.C.P.)

- 4.12 il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ravenna, approvato con delibera di consiglio provinciale n. 25 del 27 febbraio 2007; gli ambiti di interesse che si rilevano nell'area attraversata dal tratto di A14 oggetto di studio sono elementi dell'idrografia quali il Fiume Santerno, ed ambiti di tutela quali "dossi di ambito fluviale recente" ed "elementi di impianto storico della centuriazione", ovvero la strada provinciale Castelnuovo - Piastrino (progressiva 56+000);
- 4.13 il PTCP recepisce e coordina le disposizioni del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di bacino del Reno per i bacini del Fiume Reno e dei Torrenti Idice, Sillaro e Santerno, approvato con delibera della Giunta Regionale

dell'Emilia-Romagna n. 567 del 7/04/2003;

- 4.14 i dossi di ambito fluviale recente sono definiti nell'articolo 3.20 come "morfostrutture che per rilevanza storico testimoniale e/o consistenza fisica costituiscono elementi di connotazione degli insediamenti storici e/o concorrono a definire la struttura planiziale sia come ambiti recenti di pertinenza fluviale sia come elementi di significativa rilevanza idraulica influenti il comportamento delle acque di esondazione"; al punto 4, il medesimo articolo riporta che la realizzazione di infrastrutture, impianti e attrezzature tecnologiche comprenderà l'adozione di accorgimenti costruttivi tali da garantire una significativa funzionalità residua della struttura tutelata sulla quale si interviene;
- 4.15 negli "elementi dell'impianto storico della centuriazione" è fatto divieto, come da articolo 3.21B punto 6, di alterare le caratteristiche essenziali degli elementi della centuriazione, al fine di tutelare gli stessi e di salvaguardare e valorizzare il paesaggio agricolo connotato da una particolare concentrazione di tali elementi;

Il PSC del comune di San Lazzaro di Savena

- 4.16 il tratto autostradale della A14 interessato al progetto di ampliamento si sviluppa nel territorio comunale di San Lazzaro a partire dalla chilometrica 22+231, per un totale di 4856 metri;
- 4.17 il PSC vigente, approvato con Del. Cons. Com. n. 27 del 7/4/2009, nell'area attraversata dall' A14 prevede i seguenti vincoli: visuali della viabilità verso il paesaggio, aree di pertinenza fluviale, aree a rischio inondazione; il torrente Savena è inoltre soggetto a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004;
- 4.18 nella fascia di 500 metri sono presenti i seguenti "beni culturali" tutelati ai sensi del D. Lgs. 42/2004:
- Villa Savioli, tutelata con L. 1089/39, DM 18/03/1993, ubicata a circa 350 metri di distanza dall'A14;
 - Podere Ca' Rossa, (DM. 7.01.04 art.2c e art.1a Dlgs 490/1999), a circa 250 metri dall'A14;
 - Villa Rorà, ubicata a circa 140 metri dall'A14, che ne delimita la pertinenza;
 - Complesso Colunga, distante 70 metri circa dall'Autostrada;
- 4.19 il PSC riporta il corridoio di ubicazione della nuova infrastruttura così come prevista nel PTCP di Bologna;

Il PSC del comune di Ozzano dell'Emilia

- 4.20 il tratto autostradale della A14 interessato al progetto di ampliamento si sviluppa nel territorio comunale di Ozzano dell'Emilia a partire dalla chilometrica 27+080 per un totale di 4252 metri;
- 4.21 il PSC vigente, approvato con Del. Cons. Com. n. 10 del 29/03/2009, prevede il potenziamento dell'asse autostradale; relativamente ai vincoli esistenti il tracciato attraversa il torrente Quaderna, su cui è apposto il vincolo paesaggistico di cui all'art. 142 D. Lgs 42/2004; l'area è inoltre identificata come sistema forestale boschivo disciplinato dall'art. 2.7 del PSC nel quale sono ammessi gli interventi di ampliamento e potenziamento delle infrastrutture che le attraversano;
- 4.22 nell'area di studio sono presenti edifici di valore storico-architettonico, su cui è

stato apposto il vincolo, in base all'art. 10 del D. Lgs 42/2004: Villa Corelli o Villa Casalini, e relative pertinenze, ubicate a circa 350 metri dall'Autostrada;

Il P.R.G. del comune di Castel San Pietro

- 4.23 il tracciato autostradale interessa per soli 9347 m il comune di Castel San Pietro, tra le progressive km 31+400 – 40+700;
- 4.24 il PRG vigente, approvato il 17/04/2001, individua l'attraversamento di vari corsi d'acqua: rio Rosso, torrente Gaiana, rio Magione, canale Medicina e torrente Sillaro, che sono ammissibili in base all'art. 17.3 delle NTA previa verifica di compatibilità con le caratteristiche ambientali;
- 4.25 il tracciato dell'A14 attraversa aree a rischio archeologico e aree sottoposte a vincolo paesaggistico, in prossimità dei corsi d'acqua tutelati (art. 142 D.Lgs 42/2004, comma 1 lettera c);
- 4.26 il progetto è coerente con gli strumenti di pianificazione urbanistica comunali;

Il P.R.G. del comune di Dozza

- 4.27 il tratto autostradale della A14 interessato al progetto di ampliamento si sviluppa nel territorio comunale di Dozza, tra le progressive km 40+700 – 42+800, per una lunghezza totale di 2212 m;
- 4.28 il PRG vigente, aggiornato con la Variante approvata con delibera di C.C. n. 29 del 20/04/2009, prevede lungo il tracciato in esame le seguenti destinazioni: zona agricola di pianura, zone di alveo, zone di verde fluviale;
- 4.29 gli alvei attraversati dal tracciato sono: Rio Rosso (41+047), Rio Sabbioso (41+972), Torrente Sellustra (42+855); in queste zone possono essere realizzate (articolo 16.1 delle NTA) le infrastrutture lineari di attraversamento previste da strumenti di pianificazione nazionali, regionali o provinciali, previa verifica di compatibilità con le caratteristiche ambientali (comma 2 lett. "a" dell'art. 18 e comma 5 dell'art. 17 del PTPR);
- 4.30 l'ampliamento della quarta corsia è conforme al piano comunale vigente, mentre non risulta coerente con il PRG l'area individuata per realizzare il nuovo svincolo di Toscanella di Dozza;

Il P.R.G. del comune di Imola

- 4.31 lo sviluppo del tracciato autostradale della A14 interessa il comune di Imola, estendendosi tra le progressive km 42+800 e 54+400, per un totale di 11,665 km;
- 4.32 il PRG vigente, aggiornato con la variante approvata con delibera di C.C. n. 141 del 28/07/2010, prevede lungo il tracciato in esame la presenza di: invasi ed alvei di piena ordinaria dei corsi d'acqua: Fiume Santerno (54+025), scolo Correcchio (47+700), Torrente Sellustra (42+855), zone di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua (Ea), zone di preminente interesse agricolo (Ed), zone agricole di tutela di elementi della entourage (Ec), zone agricole periurbane (Ee), unità di spazio di interesse storico;
- 4.33 l'area allo studio è caratterizzata, inoltre, dalla presenza di ambiti soggetti a pianificazione attuativa, impianti di erogazione dei servizi, di produzione di beni e per grandi attrezzature tecnologiche; in merito al sistema autostradale, sono

ammesse (art. 55 delle Norme tecniche di Attuazione), trasformazioni fisiche di manutenzione ordinaria e straordinaria; ristrutturazione; ampliamento; demolizione; demolizione e ricostruzione, purché siano subordinate alla realizzazione di interventi per mitigare l'impatto ambientale delle infrastrutture interessate;

- 4.34 il progetto interessa in piccola parte aree esterne a quelle previste dal PRG come fascia autostradale;

Il P.R.G. del comune di Castel Bolognese

- 4.35 l'autostrada si sviluppa nel territorio comunale di Castel Bolognese per circa 800 m, tra le progressive km 54+400 – 55+300;
- 4.36 il PRG vigente, approvato nel novembre 2007, classifica l'area come zona agricola inserita entro la zona di tutela fluviale del fiume Santerno dove qualsiasi intervento deve essere subordinato alla sua previsione all'interno di strumenti di pianificazione a scala superiore a quella locale e alla Valutazione di Impatto Ambientale, in base alla normativa vigente;
- 4.37 il tracciato dello svincolo autostradale è previsto dal PSC 2009 approvato dal Cons. Com. il 08/02/2010;

Il P.R.G. del comune di Solarolo

- 4.38 l'infrastruttura attraversa il comune di Solarolo dal km 55+300 fino al termine dell'intervento per circa 1235 m;
- 4.39 il PRG vigente, approvato con una variante generale nel 2001, individua nelle aree prospicienti l'A14: zone di trasformazione, zone agricole e tutela degli elementi della centuriazione;
- 4.40 il progetto dello svincolo nella configurazione nord-est non è previsto nel PRG sebbene ricada in area di espansione per attività produttive dove non ci sono vincoli rispetto alla realizzazione della infrastruttura;

Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico Autorità di bacino del Reno

- 4.41 il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di bacino del Reno è stato adottato dal Comitato Istituzionale con Delibera n. 1/1 del 06.06.2002 e approvato dalla Regione Emilia-Romagna, per il territorio di rispettiva competenza, con deliberazione di G.R. n. 567 del 07.04.2003;
- 4.42 l'intervento in progetto interferisce con diversi corsi d'acqua perimetrati in base agli art. 15, alveo attivo, art.16, aree ad alta probabilità di inondazione, ed art. 18, fasce di pertinenza fluviale, delle Norme del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico;
- 4.43 sono presenti interferenze con aree ad alta probabilità d'inondazione individuate nel piano stesso; il programma degli interventi strutturali prevede la realizzazione di una cassa d'espansione sul torrente Sillaro in corrispondenza dell'autostrada A14 e di una sul torrente Santerno a monte dell'autostrada; nella tabella seguente sono riportate le interferenze idrografiche principali, secondarie e minori, così come classificate dall'Autorità di Bacino, e la progressiva relativa

all'attraversamento autostradale:

Corsi d'acqua principali interessati dal progetto	Progressiva di riferimento	Tipologia opera idraulica
Rio Rosso	Km 33+700	Scatolare
Torrente Gaiana	Km 34+062	Scatolare
Scolo Fossazza	Km 35+094	Scatolare
Rio Magione	Km 35+408	Scatolare
Torrente Sillaro	Km 39+783	Viadotto
Rio Rosso	Km 41+047	Scatolare
Rio Toscanella	Km 41+316	Scatolare
Rio Sabbioso	Km 41+972	Ponticello scatolare
Torrente Sellustra	Km 42+844	Ponte
Scolo Fossatone	Km 44+859	Scatolare
Fiume Santerno	Km 53+992	Viadotto
Rio Sanguinario	Km 54+423	Ponte

- 4.44 le prescrizioni contenute all'interno delle NTA di piano ammettono, negli alvei e nelle fasce perimetrate dei corsi d'acqua l'adeguamento delle infrastrutture tecnologiche a rete e viarie esistenti o la realizzazione di nuove infrastrutture in attraversamento, che non determinino rischio idraulico;

5 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE CHE:

- 5.1 il progetto consiste nel potenziamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 nel tratto compreso tra gli svincoli di Bologna S. Lazzaro (progr. Km 22+231) e la Diramazione per Ravenna (progr. Km 56+600) per complessivi 34 km e 369 metri;
- 5.2 nel primo tratto tra la progr. Km 22+231 e il Km 29+500, pari a circa 7,3 km, al fine di rendere compatibile tale intervento di potenziamento con il sistema delle complanari sud (esistente) e nord (in fase di progettazione da parte di ANAS e di cui è stata determinata l'esclusione a VIA in data 30/05/2011), si prevede la realizzazione della quarta corsia dinamica, ovvero l'utilizzo della corsia di emergenza quale corsia di marcia lenta;
- 5.3 dal termine della complanare sud fino alla Diramazione per Ravenna è previsto invece l'ampliamento dell'infrastruttura alla quarta corsia, per uno sviluppo complessivo di circa 27 km in sede e simmetrico; all'interno di quest'ultimo tratto ricadono gli svincoli esistenti di Castel San Pietro, Imola, l'Area di servizio Sillaro e i nuovi svincoli di Dozza e Solarolo;

Il progetto definitivo prevede:

- 5.4 gli interventi infrastrutturali e impiantistici correlati alla quarta corsia dinamica sono i seguenti:
- adeguamento a quattro corsie (per carreggiata) del tratto autostradale compreso tra l'interconnessione la Stazione Bologna S.Lazzaro (km 22+231) e termine complanari località Ponte Rizzoli (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 pannelli a messaggio variabile e pittogrammi (di cui all'art. 164 del D.P.R. 16/12/92 n° 495, tipo 'freccia-croce'), di larghezza tale da coprire l'intero corpo autostradale 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;
- 5.5 nel tratto dove l'autostrada si trova in affiancamento alla Complanare nord il progetto prevede l'installazione delle barriere lato complanare NORD a bordo del costruendo rilevato; nel progetto si dichiara che è stata accantonata una somma a disposizione da trasferire ad ANAS nell'ambito di una Convenzione che dovrà disciplinare tutte le interferenze di progetto e a cui sarà affidata la realizzazione di queste opere;
- 5.6 a partire dalla progr. 29+500, in corrispondenza del torrente Quaderna, e fino a fine intervento a progr. 55+600 è previsto l'ampliamento alla IV corsia con una sezione tipo stradale che prevede una piattaforma di 40.00 metri di larghezza, organizzata in due carreggiate separate da spartitraffico con barriera di sicurezza del tipo NJ in cls bifilare (margine interno complessivamente pari a 4.00 m); ciascuna prevede quattro corsie di marcia da 3.75 m fiancheggiate in destra dalla corsia di emergenza larga 3.00 m ed in sinistra da una banchina di 0,70 m.;
- 5.7 il progetto di ampliamento prevede un allargamento laterale e simmetrico dell'attuale piattaforma di complessivi 9,50 m al fine di realizzare la quarta corsia di marcia ed adeguare la sezione al riferimento costituito dal DM 6792/2001;
- 5.8 è previsto l'adeguamento geometrico delle rampe e delle corsie specializzate di immissione e diversione per gli svincoli e per l'area di servizio esistenti: Castel San Pietro, Imola, Diramazione per Ravenna e area di Servizio Sillaro;
- 5.9 nel progetto definitivo pubblicato inizialmente è previsto il nuovo svincolo di Solarolo che si colloca al km 59+992 del tipo a "trombetta", con stazione di esazione lato carreggiata sud; la tipologia prevede due rampe dirette di ingresso ed uscita alla carreggiata Sud dall'autostrada e due rampe "indirette", di connessione per i veicoli marcianti in carreggiata Nord; in particolare sono previsti: un piazzale di esazione che in asse stazione avrà una larghezza di 43,45 m, fabbricati di stazione, una pensilina di stazione, una tettoia parcheggi autovetture e un nuovo cavalcavia di svincolo di lunghezza pari a 93,5 metri;
- 5.10 il progetto ripubblicato in data 6 febbraio 2012 prevede, in coerenza con il Protocollo di intesa allora in fase di stipula tra ANAS, Autostrade per l'Italia, Regione Emilia-Romagna, Province e comuni interessati, l'inserimento di alcuni interventi sulla viabilità ordinaria strettamente connessi alla realizzazione della IV corsia autostradale e pertanto parte integrante e sostanziale del presente

procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale:

- nuovo casello autostradale in località Toscanella di Dozza al km 42+500;
 - adeguamento dell'attuale uscita del casello autostradale di Castel San Pietro Terme con sistemazione a rotonda all'intersezione con la strada provinciale SP 19 San Carlo al km 38+200;
 - realizzazione del collegamento nord-sud alla Complanare in comune di San Lazzaro, comprensivo dello svincolo sulla esistente Complanare sud e dello svincolo sulla costruenda Complanare nord al km 22+900;
- 5.11 in data 13 luglio 2012 è stato sottoscritto il Protocollo d'intesa per la realizzazione della 4° corsia sulla A14 con l'individuazione delle opere finalizzate al miglioramento dell'adduzione al sistema autostradale dell'A14, aggiuntive rispetto a quelle strettamente connesse al progetto, come di seguito riportate:
- rotonda all'intersezione fra la via Russo (strada comunale) e la via Zucchi (Strada Provinciale SP31 Stradelli Guelfi);
 - realizzazione di una variante al centro abitato di Toscanella di Dozza;
 - interventi volti alla fluidificazione del traffico nel centro abitato di Castel San Pietro Terme con previsione di n° 3 rotonde e variante di Osteria grande;
 - rotonda all'innesto della SP48 (su cui si attesta la Complanare) con la SP31 con contestuale messa in sicurezza dell'attraversamento dell'abitato di Ponte Rizzoli;
 - realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Santerno nel Comune di Imola e relativi collegamenti;
- 5.12 negli elaborati progettuali (MAM111) si precisa che gli interventi previsti nel Protocollo di intesa e considerati opere viarie con funzione di adduzione al sistema autostradale saranno finanziate da ASPI individuando un soggetto attuatore differente da Autostrade per l'Italia;
- 5.13 per quanto concerne lo svincolo di Solàrolo il proponente ha affrontato alcune analisi e valutazioni sulle possibili alternative progettuali rispetto alla soluzione presente nel progetto depositato, scegliendo come soluzione di progetto, quella denominata sud-ovest, in quanto sufficientemente distante dall'interconnessione, non comporta l'espropriazione e demolizione di edifici esistenti ed è compatibile con la pianificazione vigente;
- 5.14 tra le alternative analizzate il proponente indica come accettabile dal punto di vista tecnico-stradale anche la soluzione nord-est in quanto si colloca a sufficiente distanza dall'interconnessione con la diramazione per Ravenna ed è inserita in un ambito produttivo;
- 5.15 entrambe le soluzioni interferiscono con abitazioni presenti sia sul lato nord sia sud rispetto alla rotonda di collegamento tra lo svincolo autostradale e la SP 47; per la soluzione sud-ovest il proponente valuta l'ipotesi di inserire un muro di sostegno sul lato sud del piazzale di esazione per consentire un arretramento del rilevato rispetto al nucleo abitato e un muro sul lato nord della rampa per ridurre l'ingombro del rilevato;

Opere d'arte maggiori

- 5.16 nel primo tratto (IV corsia dinamica) le opere d'arte significative sono solo quelle di linea (ponti sul torrente Idice e sul torrente Quaderna), poiché i cavalcavia sono

già adeguati per ospitare l'allargamento, nel secondo tratto le opere principali sono:

- Ponte torrente Sillaro 039+783.22 - 039+879.31
- Ponte torrente Sellustra 042+844.62 - 042+872.06
- Sottovia SS610 Sp Selice 49+814.56 - 49+830.56
- Ponte sul fiume Santerno 053+992.03 - 054+045.68
- Ponte sul Rio Sanguinario 054+423.53 - 054+447.58

- 5.17 l'ampliamento consiste nel prolungare le spalle esistenti e l'impalcato con le stesse modalità costruttive con l'accorgimento di collegare l'impalcato stesso alla testa delle due spalle mediante barre uscenti dalle stesse spalle; le opere sono di modesta entità e non necessitano di aree specifiche se non di poche decine di metri quadri per lo stoccaggio del materiale

Opere d'arte minori

- 5.18 tutti i cavalcavia presenti sono già predisposti per realizzare la complanare nord e l'intervento di ampliamento alla 4a corsia dell'autostrada e pertanto non saranno oggetto di interventi strutturali di rilievo ad esclusione del cavalcavia di Svincolo di Solarolo al km 55+000;
- 5.19 sono previsti alcuni interventi di adeguamento, quali prolungamento delle spalle esistenti e rinforzi con fibra di carbonio per ponticelli a soletta piana in c.a., ponticelli scatolari e tombini tubolari in calcestruzzo;

Portali di sostegno PMV

- 5.20 i portali di sostegno dei pannelli a messaggio variabile, presenti nel tratto di IV corsia dinamica, ubicati alle progressive specificate nella tabella riportata al par. 9.2 della Relazione Tecnica illustrativa, sono costituiti da strutture reticolari composte da elementi a sezione circolare cava di opportune dimensioni in acciaio S355, che saranno collocati in parte in corrispondenza di cavalcavia esistenti e in parte con strutture indipendenti a cavalletto;

Pavimentazioni

- 5.21 gli interventi sulle pavimentazioni, previsti lungo l'intero tratto, sia di nuova realizzazione sia di risanamento dell'esistente, sono stati studiati in modo da ottimizzare il processo produttivo, in particolare:
- utilizzo all'interno degli strati della sovrastruttura di nuova realizzazione dei materiali fresati prodotti dalle demolizioni delle pavimentazioni esistenti (garantendo il rispetto delle norme tecniche e le stesse durabilità e prestazioni di pacchetti di pavimentazione realizzati con materiali provenienti da cava);
 - riduzione dei trasporti di materiale, introducendo processi di rigenerazione delle pavimentazioni in sito;
 - eventuale utilizzo del materiale fresato messo a disposizione da Aspi per la formazione dei nuovi strati in alternativa all'acquisto del materiale da cava;
- 5.22 sono stati studiati pertanto 2 pacchetti per le nuove pavimentazioni con uguali caratteristiche prestazionali ma costituiti da strati di differente composizione e

differente % di riutilizzo del materiale fresato disponibile per l'esecuzione dei lavori, le due sovrastrutture da utilizzare in alternativa hanno spessori complessivi di 97 cm o 84 cm;

Barriere fonoassorbenti

- 5.23 la valutazione dell'impatto acustico correlato all'esercizio dell'infrastruttura autostradale, è volta alla verifica dei livelli di emissione sonora prodotti dal traffico veicolare in transito sulla nuova infrastruttura nonché al dimensionamento dei necessari interventi di mitigazione, qualora vengano individuate situazioni di criticità all'interno dell'ambito di studio ivi considerato; nel SIA, quindi, sono stati individuati inizialmente i recettori presenti all'interno delle fasce di pertinenza acustica specifiche del tracciato autostradale, poi si è proceduto alla stima puntuale dei livelli sonori ed alla valutazione della propagazione sonora mediante specifico modello di simulazione;
- 5.24 sulla base di tali simulazioni il progetto prevede la realizzazione di una serie di interventi mediante l'utilizzo di barriere verticali in corrispondenza dei ricettori esposti, al fine di riportare i livelli acustici entro i limiti di soglia prescritti; l'impegno complessivo in opere di mitigazione, considerando le modifiche progettuali dovute alle integrazioni richieste, è pari ad uno sviluppo di 18743 m, ripartiti in 8466 m in carreggiata Nord e 10277 m in carreggiata sud, mentre la superficie complessiva degli interventi indiretti di mitigazione al rumore è di 86388 m²;
- 5.25 negli elaborati progettuali è specificato che per ogni altezza possibile prevista per le barriere fonoassorbenti, verrà individuata la quota parte di parte sommitale di lastra trasparente collocata nella parte alta superiormente ai pannelli fonoassorbenti, con caratteristiche dimensionali compatibili con le dimensioni standard esistenti sul mercato e ottimali rispetto alle esigenze di inserimento ambientale (quando il fattore estetico / paesaggistico si rivela predominante, quando si è in prossimità di abitazioni) ed in funzione del livello di assorbimento acustico richiesto (in generale pari al 25%);

Bilancio e movimento terre

- 5.26 i volumi complessivi delle terre da movimentare nella fase costruttiva del progetto in oggetto sono 542.323 mc di produzione terre e 621.898 mc di fabbisogno terre; in particolare il fabbisogno complessivo delle terre necessarie alla realizzazione dell'infrastruttura (corpo autostradale e cantieri) è stimato in 621.898 mc circa, di cui circa il 60% sarà approvvigionato mediante il riutilizzo del materiale proveniente dalle lavorazioni di scavo con quantitativi destinati per la bonifica del piano di posa (118.562 mc circa), la realizzazione dei rilevati stradali e/o ritombamenti (145.420 mc circa), la realizzazione dello strato di terreno vegetale (97.936 mc circa); il restante quantitativo necessario alla realizzazione dell'opera, circa il 40% del fabbisogno, dovrà essere necessariamente approvvigionato da cava;
- 5.27 il fabbisogno complessivo di materiali necessari per la realizzazione delle pavimentazioni stradali è stimato in 573.822 mc circa: di questi una quota parte, pari a circa 285.905 mc, sarà approvvigionata da cava o deposito di inerti pregiati;

una parte sarà costituita dai conglomerati bituminosi fresati dalle pavimentazioni del tratto in oggetto (circa 242.893 mc) ed una parte sarà approvvigionata da un deposito di proprietà di Autostrade per l'Italia (45.023 mc circa);

- 5.28 il progetto prevede dunque di soddisfare circa il 50% del fabbisogno di materiale per la realizzazione delle pavimentazioni attraverso il riutilizzo di materiali inerti provenienti sia dalla fresatura delle attuali pavimentazioni sia dal deposito di proprietà di Autostrade SpA;
- 5.29 per quanto concerne il ricorso a materiali "vergini", ovvero derivanti da estrazione nei siti di cava disponibili sono state selezionati alcuni ambiti estrattivi previsti dal PIAE sia per la tipologia di materiale coltivato, sia per la disponibilità dei materiali al momento dell'inizio dei lavori in oggetto (2012), sia infine per la distanza dalle aree di cantiere: Cava La valletta 4 nel Comune di San Lazzaro di Savena (distanza 8 km), Cava Sant'anna 2 (distanza 1 km), Cava Ghisiola (distanza 7 km), Cava Paniga (distanza 7,5 km), Cava Bontempo (distanza 7 km), Cava Polo via Corlo (distanza 1 km) nel comune di Castel San Pietro Terme, Cava Pianelli 3 nel Comune di Dozza (distanza 7 km) e Cava Palazzo Cascinetta 1 - Polo di Zello nel Comune di Imola (distanza 5 km);

Cantieri e viabilità di servizio

- 5.30 i tre cantieri previsti sono immediatamente raggiungibili dall'Autostrada tramite gli svincoli esistenti, pertanto il disturbo sulle strade ordinarie sarà quasi completamente annullato; per l'accesso al cantiere CO-01 nel comune di Ozzano nell'Emilia è prevista la realizzazione di un varco dotato di sistema di pedaggiamento ad uso esclusivo dei mezzi di cantiere e di un breve tratto di viabilità per permettere l'accesso anche per le lavorazioni in carreggiata nord;
- 5.31 la viabilità locale interessata è quindi solo quella che collega le cave e i siti di destinazione dei materiali in esubero e dei rifiuti ai caselli autostradali; il progetto prevede di ricorrere a più cave localizzate tutte a sud dell'autostrada tra questa e l'area pedecollinare, in particolare:
- in caso di approvvigionamento alla cava La Valletta di San Lazzaro verrà utilizzato il percorso Via Castiglia - Via Russo - Via Zinella (circa 3 km) per l'accesso all'A14 allo svincolo di San Lazzaro;
 - in caso di approvvigionamento alla cava Ghisiola di Castel San Pietro verrà utilizzato il percorso Via Stanzano - SS9 via Emilia - Via Cova - Via San Carlo (circa 7 km) per l'accesso all'A14 e le aree di cantiere CB-01 allo svincolo di Castel San Pietro;
 - in caso di approvvigionamento alle cave Bontempo, Paniga (comune di Castel San Pietro), Pianelli 3 (comune di Dozza) verrà utilizzato il percorso Via Mascarelle - Via Riniera - SS9 via Emilia - Via Cova - Via San Carlo (circa 7 km) per l'accesso all'A14 e le aree di cantiere CB-01 allo svincolo di Castel San Pietro;
 - in caso di approvvigionamento alle cave Sant'Anna, Polo di via Corlo in comune di Castel San Pietro verrà utilizzato il percorso Via Corlo - SS9 via Emilia - Via Cova - Via San Carlo (circa 6,5 km) per l'accesso all'A14 e le aree di cantiere CB-01 allo svincolo di Castel San Pietro;
 - in caso di approvvigionamento alla cava Palazzo Cascinetta 1 in comune di Imola Via Lungara - Via Zello - SS9 via Emilia - SP610 Via Selice (circa 10 km) per l'accesso all'A14 e le aree di cantiere CO-02 allo svincolo di Imola;

Traffico indotto dalla cantierizzazione

- 5.32 il numero di transiti orari andata/ritorno sulla viabilità ordinaria risulta contenuto: 14 viaggi a/r all'ora nella parte centrale del programma di lavoro, da suddividersi tra i vari siti di origine, dato che non sarà possibile l'approvvigionamento da una sola cava;
- 5.33 i transiti relativi alla movimentazione del materiale necessario alla realizzazione del rilevato ampliato, alla fresatura e demolizione della pavimentazione esistente ed alla realizzazione di quella nuova, saranno invece più consistenti (fino a 34 viaggi a/r all'ora nella parte centrale del programma di lavoro), ma avverranno prevalentemente lungo l'autostrada o la pista di cantiere realizzata sull'impronta dell'ampliamento; la viabilità locale sarà interessata solo per raggiungere specifici siti di lavorazione, per periodi temporali limitati e concentrati;

Cantierizzazione dell'opera

- 5.34 i cantieri previsti nel progetto sono tre: CB01 – Campo base presso lo svincolo di Castel San Pietro al km 37+700, il cantiere operativo CO01 a Quaderna al km 29+000 e il cantiere CO02 presso lo svincolo di Imola al km 50+070;
- 5.35 il campo base CB01 è situato in un'area pianeggiante a sud dell'autostrada A14 esistente in prossimità del cavalcavia sulla provinciale SP19 e ha una superficie complessiva pari a 65000 mq; il cantiere è dimensionato per ospitare un alloggio di circa 85 persone e prevede in questa fase il solo stoccaggio e separazione in mucchi dei materiali selezionati per poter effettuare la caratterizzazione chimica dei materiali;
- 5.36 il campo base CO01 è situato in un'area pianeggiante a sud dell'autostrada A14 esistente in prossimità del cavalcavia sulla provinciale SP n.48 Castelli Guelfi con una superficie complessiva pari a 25000 mq;
- 5.37 tutta la superficie del cantiere viene pavimentata le acque dilavanti vengono opportunamente raccolte e trattate in un opportuno impianto di trattamento delle prime piogge e, solo quelle relative alle zone "sporche", ossia la zona di caratterizzazione, di un ulteriore trattamento di sedimentazione;
- 5.38 il campo base CO02 è situato in un'area pianeggiante a sud dell'autostrada A14 esistente in prossimità del cavalcavia svincolo di Imola con una superficie pari a 20000 mq;
- 5.39 tutti i cantieri avranno la superficie completamente asfaltata mediante pacchetto stradale realizzato con 30 cm di materiale arido stabilizzato, 6 cm di binder, in modo da creare un piano di posa impermeabile. Tra lo scotico di circa 60 cm del piano campagna ed il pacchetto verrà inserito materiale da rilevato con uno spessore min. 50cm;

6

VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE CHE:

Atmosfera - cantierizzazione

- 6.1 ai fini della caratterizzazione della qualità dell'aria, nel SIA sono state adottate

due fonti conoscitive:

- dati dell'inventario nazionale ISPRA 2005 con una stima delle emissioni a livello provinciale, per ciascuna attività della classificazione CORINAIR e tipo di combustibile;
- i dati del monitoraggio effettuato da ARPA nel 2009 sulle centraline fisse presenti a Bologna (giardini Margherita e porta San Felice), Imola (Cavour, De Amicis e Pirandello), San Lazzaro;
- 4 campagne di monitoraggio di durata quindicinale a distanza di 100 metri dall'asse autostradale nei pressi di Castel San Pietro;

6.2 nella tabella seguente vengono riportati i limiti di concentrazione in atmosfera indicati dal D. Lgs. 155/2010 per gli inquinanti trattati nel SIA:

Inquinante	Tipo di limite	Limite	Tempo di mediazione dati
Biossido di azoto NO ₂	valore limite orario per la protezione della salute umana	Valore limite aumentato del margine di tolleranza (da non superare più di 18 volte l'anno) 2009 - 210 µg/m ³ Dal 2010 - 200 µg/m ³	media oraria
	valore limite annuale per la protezione della salute umana	Valore limite aumentato del margine di tolleranza 2009 - 42 µg/m ³ Dal 2010 - 40 µg/m ³	media annuale
PM10 (Particolato fine)	valore limite giornaliero per la protezione della salute umana	50 µg/m ³ (da non superare più di 35 volte l'anno)	media nelle 24 ore
	valore limite annuale per la protezione della salute umana	40 µg/m ³	media annuale
PM2.5 Particolato con diametro aerodinamico inferiore ai 2,5 µm	valore limite annuale per la protezione della salute umana	Valore limite aumentato del margine di tolleranza 2009 → 29 µg/m ³ 2010 → 29 µg/m ³ 2011 → 28 µg/m ³ 2012 → 27 µg/m ³ 2013 → 26 µg/m ³ 2014 → 26 µg/m ³ Dal 2015 → 25 µg/m ³	media annuale
Monossido di carbonio - CO	valore limite per la protezione della salute umana	10 mg/m ³	media massima giornaliera su 8 ore
Benzene	valore limite annuale per la protezione della salute umana	5 µg/m ³	media annuale

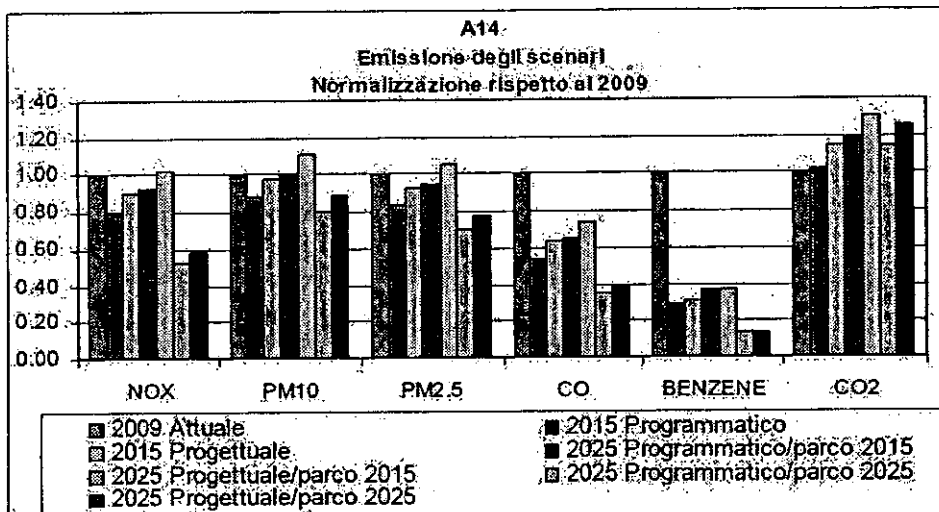
6.3 la sintesi dei dati di monitoraggio delle stazioni fisse indica che lo stato della qualità dell'aria nell'area interessata dal tracciato autostradale non presenta particolari criticità per gli inquinanti che sono stati considerati; in particolare per:

- il biossido di azoto il limite sulla media annuale da rispettare dal 2010 è superato di pochi µg/m³ dalle centraline di fondo urbano dell'agglomerato bolognese ed è rispettato altrove; solo la centralina di Bologna - Porta San Felice con 51,6 µg/m³ non rispetta marcatamente il limite normativo di 40 µg/m³; il valore limite orario del biossido di azoto è invece rispettato in tutti i siti di misura;
- le concentrazioni di PM10 non rispettano i limiti normativi solo presso la centralina Bologna - Porta San Felice, dove è comunque rispettato il limite annuale, mentre per il valore limite giornaliero, a fronte dei 35 superamenti di 50 µg/m³ consentiti dalla normativa si registrano 49 superamenti di tale valore; le concentrazioni di PM10 sono complessivamente inferiori a quelle misurate in altre aree della pianura padana;
- le concentrazioni di PM2.5 rispettano, in tutti i siti di misura, il valore limite sulla media annuale in vigore dal 2015;
- le concentrazioni di monossido di carbonio e di benzene, due inquinanti emessi principalmente dal traffico veicolare, sono ampiamente inferiori ai valori limite anche nei siti da traffico come quello di Bologna;

- 6.4 le campagne di monitoraggio con il mezzo mobile sono state condotte in quattro periodi quindicinali in modo tale da ricostruire le concentrazioni degli inquinanti in diverse condizioni stagionali; i dati di rilievo di PM10 e biossido di azoto del mezzo mobile confrontati con le stazioni fisse sono riportati nella tabella seguente:

Stazione	Concentrazione media dei periodi NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	NO2 - Numero di superamenti del limite orario di 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Concentrazione media dei periodi PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM10 - Numero di superamenti del limite giornaliero di 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Mezzo Mobile A14	43.7	0	20.9	2
San Pietro Capofiume	16.4	0	16.4	1
San Lazzaro	44.6	0	19.7	3
Pirandello	23.4	0	19.3	4
De Amicis	31.4	0		

- 6.5 dall'analisi dei dati si evidenzia una concentrazione notturna più elevata di biossido di azoto nel sito di misura del mezzo mobile rispetto alle stazioni fisse di monitoraggio; nel SIA si considera che sebbene le misure di fondo siano molto distanti è attendibile quantificare in un valore poco superiore a 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ il contributo alle concentrazioni di biossido di azoto rilevate dal mezzo mobile imputabile al traffico autostradale;
- 6.6 le concentrazioni di PM10, sia quelle medie relative all'intero periodo, che le concentrazioni giornaliere rilevate dal mezzo mobile in prossimità dell'autostrada sono allineate a quelle registrate dalle stazioni fisse di monitoraggio, in particolare nei due periodi centrali (marzo e maggio); in dicembre le polveri rilevate dal mezzo mobile presentano livelli inferiori rispetto alle centraline; nel SIA si dichiara inoltre che il PM10 ha una componente secondaria preponderante, superiore al 50% nella pianura padana, e le concentrazioni sono dunque alte ed omogenee su tutto il territorio e solo lievemente influenzate dalla vicinanza di sorgenti di particolato primario;
- 6.7 per quanto concerne gli scenari emissivi, nel SIA l'impatto ambientale dell'opera è stato valutato nello stato attuale e in sei configurazioni future tra il 2015 e il 2025; il calcolo delle concentrazioni si è adottato un approccio conservativo scegliendo gli scenari con i flussi veicolari ricostruiti per il 2025, i più elevati, e il parco veicolare ricostruito per il 2015, con caratteristiche emissive peggiori di quelle attese per il 2025;
- 6.8 per l'ampliamento alla quarta corsia dell'A14, come riportato nella figura seguente, le stime mostrano emissioni accresciute rispetto allo stato attuale per gli ossidi di azoto e le polveri nello scenario 2025 progettuale con il parco veicolare aggiornato al 2015;



- 6.9 le concentrazioni stimate nello scenario progettuale al 2025 si discostano poco dalle concentrazioni stimate per il caso attuale; il valore più alto della media annuale del biossido di azoto è $8.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, leggermente inferiore a quello stimato per lo stato attuale, mentre il valore medio nell'intero dominio è $2.2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, esattamente lo stesso valore che è stato stimato per il caso attuale;
- 6.10 nel SLA si afferma che dal confronto dello scenario progettuale con lo scenario attuale si osserva un impatto trascurabile dell'opera sulle concentrazioni di NO_2 , PM_{10} e sul $\text{PM}_{2.5}$ pur adottando un approccio fortemente conservativo della stima, utilizzando nel calcolo i flussi veicolari aggiornati al 2025 e il parco veicolare aggiornato al 2015;

Atmosfera - cantierizzazione

- 6.11 la metodologia di stima delle emissioni da opere stradali in fase di cantiere è ripresa dal Road Construction Emission Model, sviluppato dal Sacramento Metropolitan Air Quality Management District e aggiornato al 2006;
- 6.12 per la tratta di costruzione della quarta corsia sono state considerate le emissioni derivanti dall'attività di scavo, la fase caratterizzata dal maggior carico emissivo, mentre alla tratta di realizzazione della quarta corsia dinamica sono state associate le emissioni calcolate per la fase di pavimentazione;
- 6.13 nella tabella seguente è riportata la stima delle emissioni annuali per attività di cantiere, per il trasporto dei materiali e delle aree di cantierizzazione:

EMISSIONI CANTIERE	NOX (t/a)	PM10 (t/a)	PM2.5 (t/a)
Costruzione IV corsia	62	75	18
Realizzazione IV corsia dinamica	9.2	0.79	0.72
TRASPORTO MATERIALI	NOX (t/a)	PM10 (t/a)	PM2.5 (t/a)
Emissione lungo asse autostrada	1.6	0.062	0.052
Emissione trasporto cava-cantiere	0.88	0.034	0.029
AREE DI CANTIERE		PM10 (t/a)	PM2.5 (t/a)
Aree di cantierizzazione		2.2	0.47

Interventi di mitigazione - Atmosfera

- 6.14 per il trattamento e movimentazione del materiale andrà previsto:
- agglomerazione della polvere mediante umidificazione del materiale, per esempio mediante un'irrorazione controllata;
 - processi di movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità d'uscita e contenitori di raccolta chiusi;
 - eventuali nastri trasportatori all'aperto andranno coperti;
 - ridurre al minimo i lavori di raduno, ossia la riunione di materiale sciolto nei luoghi di trasbordo;
 - per il trasporto di materiali polverulenti devono essere utilizzati dispositivi chiusi;
- 6.15 per la gestione dei depositi di materiale:
- gli apparecchi di riempimento e di svuotamento dei silos per materiali polverosi o a granulometria fine vanno adeguatamente incapsulati e l'eventuale aria di spostamento depolverizzata;
 - i depositi di materiale sciolto e macerie come materiale non bituminoso di demolizione delle strade, calcestruzzo di demolizione, sabbia ghiaiosa riciclata con frequente movimentazione del materiale vanno adeguatamente protetti dal vento per es. mediante una sufficiente umidificazione, pareti/valli di protezione o sospensione dei lavori in caso di condizioni climatiche avverse. In generale si dovrà assicurare una costante bagnatura dei cumuli di materiale stoccati nelle aree di cantiere;
 - i depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione dovranno essere protetti dall'esposizione al vento mediante misure come la copertura con stuoie, teli o copertura verde;
- 6.16 relativamente alle aree di circolazione di circolazione nei cantieri:
- bagnare costantemente le strade utilizzate, pavimentate e non, entro 100 m da edifici o fabbricati;
 - limitare la velocità massima sulle piste di cantiere a 30 km/h;
 - lavare i pneumatici di tutti i mezzi in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento materiali prima dell'inserimento sulla viabilità ordinaria (per ogni cantiere fisso saranno predisposti idonei sistemi di lavaggio dei pneumatici per il lavaggio delle ruote);
 - bagnare e coprire con teloni i materiali trasportati con autocarri;
- 6.17 le aree di cantiere saranno pressoché completamente contornate con dune realizzate con il terreno vegetale proveniente dallo scotico preliminare delle aree stesse; tali dune avranno un'altezza pari a circa due metri, valore massimo

consigliato dalla letteratura ai fini di garantire una conservazione ottimale del materiale; nel tempo si arricchiranno autonomamente di vegetazione pioniera e permetteranno un mascheramento visivo delle aree di cantiere oltre che un contenimento delle emissioni acustiche e di polveri;

Ambiente idrico superficiale e sotterraneo

- 6.18 il progetto di ampliamento della A14 interferisce con corsi d'acqua principali (Idice, Sillaro e Santerno), corsi d'acqua secondari (Quaderna, Gaiana, rio Sabbioso e Sellustra) e un numero elevato di canali e corsi d'acqua minori facenti parte della rete idrica gestita dal Consorzio della Bonifica Renana e dal Consorzio di Bonifica della Romagna occidentale;
- 6.19 il SIA riporta lo stato qualitativo e quantitativo dei corpi idrici presenti nell'area di studio come indicato nel PTA e che derivano dai dati di monitoraggio ARPA nel periodo 2001-2008 e mostrano in sintesi un livello mediamente scadente, sia in termini di portata che in termini di qualità bio-chimico-fisica delle acque in oggetto, con particolare riferimento ai corsi d'acqua principali;
- 6.20 relativamente al rischio idraulico il SIA evidenzia problematiche per i corsi d'acqua principali, per cui, in conseguenza di eventi piovosi straordinari si possono avere esondazioni che possono ricorrere con intervalli di tempo anche piuttosto brevi, nell'ordine di dieci anni; in molti dei casi di inefficienza idraulica riscontrati, la responsabilità dell'infrastruttura autostradale è relativamente piccola se non addirittura nulla;
- 6.21 l'ampliamento dei manufatti di attraversamento (ponti, ponticelli, tombini), posti sui corsi d'acqua principali, secondari e minori, implica interventi di sistemazione e raccordo all'alveo originario a monte o a valle o da entrambi i lati dell'infrastruttura; tali interventi di sistemazione si possono riassumere in cinque tipologie principali:
- ricalibratura dell'alveo e sistemazione del fondo e delle sponde mediante scogliera in massi di cava di opportuna pezzatura eventualmente rinverdita (se necessario cementata);
 - ricalibratura dell'alveo e rivestimento di fondo e sponde mediante gabbioni, e/o materassi eventualmente rinverditi;
 - ricalibratura dell'alveo e sistemazione del fondo con pietrame sciolto e delle sponde con paramenti in terra rinforzata rinverdita;
 - risezionamento dell'alveo in terra ed inerbimento delle sponde mediante idrosemina;
 - ricalibratura della sezione e rivestimento del canale (fondo e sponde) in calcestruzzo;
- 6.22 nel SIA si indica che l'intervento in oggetto, non determina la creazione di un nuovo corridoio infrastrutturale, ma l'aggiunta di una quarta corsia al tracciato autostradale esistente; pertanto le attività che potenzialmente interferiscono con il sistema delle acque, desumibili dal quadro progettuale, possono essere così sintetizzate:
- attività di cantiere svolte sul tracciato: approntamento dell'area di ampliamento, formazione del rilevato, interventi di prolungamento dei sottopassi idraulici, interventi sulle opere d'arte maggiori (viadotti, ponti, ecc.);
 - cantierizzazione delle aree esterne alla piattaforma: realizzazione di nuove stazioni di esazione e svincoli, ampliamento delle aree di servizio;
 - approntamento ed esercizio delle aree di cantiere;

- ampliamento della piattaforma autostradale: con conseguente impermeabilizzazione del territorio;
 - ampliamento aree di servizio e nuove stazioni di esazione: aumento della impermeabilizzazione del territorio e delle emissioni liquide (servizi igienici, ristorazione, lavaggi, perdite di carburante, ecc.);
 - allungamento dei tombini e degli scatolari dei sottopassi idraulici e loro stabilizzazione con massi agli imbocchi: sono attese modeste modifiche delle portate e limitati miglioranti derivati dalla predisposizione più attenta degli imbocchi;
 - incremento del traffico di esercizio: Aumento di rischi di sversamenti accidentali e di perdite sistemiche;
- 6.23 l'analisi dell'incrocio tra impatti potenziali, e componenti ambientali, evidenza come prevalgano gli impatti transitori, legati alla cantierizzazione e quelli permanenti possono essere valutati come "trascurabili"; le modificazioni più significative, dal punto di vista della magnitudo dell'impatto e della sua permanenza nel tempo, appaiono quelle relative alla estensione delle impermeabilizzazioni, che tra nuova quarta corsia e aree destinate alle stazioni o agli svincoli, assommano a ca. 31,0 ha; non paiono trascurabili anche gli impatti delle possibili emissioni di liquidi dai transiti della piattaforma che possono essere sistemiche o dovute ad incidenti;
- 6.24 nel SIA si individuano possibili interferenze significative tra le opere autostradali e l'acquifero superficiale a Nord della porzione centrale del tracciato in prossimità dell'area di Castel San Pietro Terme (tra le progressive km 23 e km 43); nella porzione sud invece la soggiacenza è superiore e pertanto le interferenze paiono minori e limitate al fiume Santerno e al rio Sanguinario;
- 6.25 in relazione alla regimazione delle acque e alla interferenza della autostrada con la rete dei canali gestita dai Consorzi di Bonifica il progetto prevede, anche a seguito delle richieste di integrazioni :
- una ricucitura con il reticolo idrografico esistente in modo da dividere le acque di drenaggio autostradali da quelle di scolo esistente attraverso la realizzazione di un doppio fosso in terra lato monte per circa 15,5 km nei comuni di Castel San Pietro, Dozza e Imola; tali fossi saranno realizzati esternamente alla recinzione autostradale e saranno restituiti in gestione ai proprietari dei terreni per la relativa manutenzione;
 - il ripristino completo della funzionalità e della continuità dei transiti per tutte le viabilità locali; i manufatti di attraversamento idraulico sono prolungati esclusivamente per il tratto stradale strettamente necessario in modo da ridurre il tombamento del corso d'acqua e ridurre l'occupazione di territorio senza il prolungamento dei tombini esistenti;

Ambiente idrico interventi di mitigazione

- 6.26 per la fase di cantiere il progetto prevede i seguenti accorgimenti:
- la depurazione delle acque in idonei impianti prima del recapito nella rete idrica superficiale;
 - l'acqua in uscita dall'impianto viene direttamente scaricata nei ricettori e, trattandosi dello scarico dell'acqua trattata in un corpo idrico superficiale, è stato scelto un impianto in grado di ridurre i parametri di inquinamento entro i limiti di emissione previsti dalla Tabella 3 dell'Allegato 5 alla Parte terza del D.Lgs. n. 152/2006;

- le vasche di accumulo e di decantazione dell'impianto di lavaggio ruote e delle acque meteoriche saranno ripulite, quando necessario, dal fango e dal materiale sedimentato che sarà trasportato con le autocisterne alla discarica autorizzata;
- 6.27 per la fase di esercizio il progetto prevede quanto segue:
- al fine di assicurare l'invarianza idraulica verrà adeguato il dimensionamento dei fossi di guardia che permettono di realizzare la laminazione lungo il percorso fino al recapito finale e la realizzazione di vasche per compensare l'ampliamento autostradale in ottemperanza alle prescrizioni dell'Autorità di Bacino che prevedono di recuperare 500 mc per ettaro di superficie impermeabilizzata; valutando che nei territori in esame l'area interessata non possa allontanare le acque di pioggia con portate superiori a 15 l/sec/ha e pertanto con tali valori è stata progettata la taratura dei fossi stradali;
 - rispetto al sistema di drenaggio nella prima parte di intervento con il potenziamento alla quarta corsia dinamica, dalla progressiva km 22+231 sino alla progressiva 29+500, si prevede il parziale rifacimento del sistema di drenaggio esistente con l'obiettivo di renderlo compatibile con l'organizzazione della piattaforma prevista in progetto; mentre nella seconda parte dell'intervento il sistema di drenaggio in progetto prevede una parte di sistema chiuso (con uno sviluppo pari a circa 18 Km) e una parte di sistema aperto;
 - il sistema chiuso di gestione delle acque di piattaforma presenta come sistemi di convogliamento fossi impermeabili in c.a. e un manufatto di controllo in grado di operare la disoleatura prima di scaricare nei seguenti corsi d'acqua:

Corso d'acqua	Prog. km	Gestore	Tratto con sistema chiuso (lunghezza media in m)
Rio Rosso	033+700.95	ADB Reno	413
Torrente Gaiana	034+062.40	ADB Reno	
Rio Magione	035+408.07	ADB Reno	167
Torrente Sillaro	39+783.22	ADB Reno	
Rio Rosso	041+047.89	ADB Reno	3.830
Rio Toscanella	041+316.56	ADB Reno	
Rio Sabbioso	041+972.02	ADB Reno	
Torrente Sellustra	42+844.62	ADB Reno	
Flume Santerno	53+992.03	ADB Reno	
Rio Sanguinario	54+423.53	ADB Reno	2.053
Scolo Castelnovo	055+352.96	Consorzio Bonifica Romagna Occidentale	
Canale di Medicina	037+990.46	Consorzio Bonifica Renana	966
Scolo Consorziale Ladeflo	045+174.95	Consorzio Bonifica Renana	309
Scolo Consorziale Prati Cupi	046+784.27	Consorzio Bonifica Renana	3.397
Scolo Consorziale Correcchio	047+698.36	Consorzio Bonifica Renana	
Scolo Correcchiello	048+633.06	Consorzio Bonifica Romagna Occidentale	
Scolo Consorziale Gambellara	049+128.46	Consorzio Bonifica Romagna Occidentale	
Scolo Molini	49+814.56	Assimilato a Consorzio Bonifica Romagna Occidentale	

Interventi di mitigazione Suolo e sottosuolo

- 6.28 nel progetto definitivo si dichiara che la sottrazione di circa 30 ha di superficie permeabile ha una 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;
- 6.29 in particolare si indica che la sottrazione dei ca. 23 ha nuovi (8 ha ca. sono già attualmente sottratti al sistema agricolo) appare trascurabile rispetto ai 33 km di terreni agricoli attraversati;

Vegetazione, flora e fauna

- 6.30 il territorio presenta una copertura vegetale in prevalenza collegata alle attività e ai cicli agricoli e per molti mesi all'anno rimane privo di copertura; solo gli ambiti fluviali ed in particolare quelli dei corsi d'acqua maggiori quali l'Idice, il Sillaro e il Santerno presentano delle limitate aree relativamente indisturbate; dal punto di vista delle specie protette le indagini attivate permettono di escludere la presenza di specie di maggiore importanza ecologica;
- 6.31 nel S.I.A. si dichiara che i dati e le informazioni raccolte hanno portato a

confermare le valutazioni già espresse a vari livelli, tra i quali quelli della pianificazione territoriale provinciale (PTCP) e cioè che l'area della media e alta pianura bolognese, interessata dal tracciato fino al T. Santerno, presenta una dotazione di elementi naturali inferiore rispetto al restante territorio provinciale;

- 6.32 la presenza di specie di interesse comunitario e di interesse protezionistico è notevole (122 specie su 158 specie vertebrate presenti, pari al 77,2%), anche se quelle significative (in particolar le specie di interesse comunitario) rappresentano un contingente molto ridotto (ca. 20);
- 6.33 la semplificazione naturalistica dell'area è rappresentata molto bene dalla assenza di nodi ecologici principali nell'area e nella presenza di due soli piccoli nodi semplici costituiti da parchi di ville; il nodo ecologico che influenza maggiormente l'area, almeno la parte più prossima a Bologna, è il Nodo ecologico costituito dal Parco Regionale dei Gessi Bolognesi e dei Calanche dell'Abbadessa;

Interventi di mitigazione Vegetazione, flora e fauna

- 6.34 gli impatti previsti si considerano ridotti e in prevalenza legati alla gestione dei cantieri che dovranno essere tradotti nella documentazione di appalto; tra le mitigazioni possibili il progetto individua:
- le opere di ripristino a verde per consentire il restauro ecologico – paesaggistico;
 - nel caso delle interferenze con le epoche riproduttive di molti tipi di animali è opportuno che le attività di cantiere non abbiano inizio prima dell'avvio della stagione riproduttiva delle specie potenzialmente interessate;
 - anche gli interventi in alveo possono essere mitigati avendo cura di effettuare gli interventi in alveo durante i mesi estivi più caldi (quando il regime idrico superficiale si presenta particolarmente contenuto) e incanalando di volta in volta il corso d'acqua in filoni lontani dalle aree di intervento, mediante piccoli arginelli temporanei;
 - per mitigare le possibili collisioni della fauna ornitica con le barriere trasparenti, è sempre possibile non utilizzare barriere antirumore trasparenti oppure (in subordine e con minor efficacia) utilizzare lastre con decalcomanie di sagome di rapaci applicate; infatti le barriere adottate hanno solo una stretta fascia trasparente mentre sono prevalentemente opache;

Rumore

- 6.35 l'analisi nel SIA è stata svolta attraverso il modello di simulazione utilizzato per la valutazione del rumore generato dal traffico stradale e degli interventi di mitigazione necessari (IMMI versione 6.3, prodotto dalla casa tedesca WMS GmbH di H \ddot{o} chberg), conforme al metodo di calcolo ufficiale della Unione Europea indicato dalla Raccomandazione della Commissione del 6 agosto 2003 (2003/613/CE) e dall'all. 2 del D.lgs. 194/2005;
- ~~6.36~~ le verifiche acustiche sono state condotte tenendo in conto come previsto dalla normativa la concomitanza delle sorgenti autostradale (A14) e ANAS (Complanare Nord e Sud);
- 6.37 a seguito dell'inserimento in progetto delle opere strettamente connesse (collegamento nord sud alle complanari e relativo svincolo nord; rotatoria presso

lo svincolo di Castel S. Pietro e nuovo svincolo di Toscanella Dozza) si è resa necessaria una revisione dello studio acustico della fase di esercizio che ha permesso di definire la localizzazione e la geometria (altezza, lunghezza) degli interventi di mitigazione acustica;

- 6.38 lo Studio acustico ha effettuato il censimento dei recettori presenti in una fascia di 300 metri dal ciglio stradale, in particolare è emersa la presenza di ricettore sensibile (scuola primaria-elementare Chiusura di Imola);
- 6.39 al fine di caratterizzare il clima acustico presente nell'area, nel dicembre 2010 è stata effettuata una campagna di monitoraggio acustico con rilievi settimanali e giornalieri su 9 postazioni di misura al fine di valutare il contributo dell'autostrada A14 e delle varie strade provinciali presenti nell'area (SP28, SP48, SP19, SP30, SP310, SP54 e SP47);
- 6.40 sono stati simulati i seguenti scenari:
- scenario di stato attuale con simulazione della sorgente stradale attuale, nelle condizioni di traffico fornite dallo studio del traffico per lo scenario di stato attuale;
 - scenario di post operam con simulazione della sorgente stradale allo stato futuro, secondo le caratteristiche plano altimetriche fornite dal progetto stradale e le condizioni di traffico definite dallo studio relativo per lo scenario programmatico al 2035;
 - scenario di post operam con mitigazioni sulla base della simulazione della sorgente stradale allo stato futuro, considerando tutti gli interventi di mitigazione previsti, secondo le caratteristiche planoaltimetriche fornite dal progetto stradale e le condizioni di traffico definite dallo studio relativo per lo scenario programmatico al 2035;
- 6.41 i risultati delle simulazioni hanno evidenziato che il numero di ricettori residenziali fuori dai limiti normativi aumentano con la realizzazione dell'opera a causa della maggiore vicinanza della sede autostradale ai ricettori presenti, ma si riducono fortemente nella condizione post-mitigazione come risulta dalla tabella seguente:

Ricettori fuori limite		Incidenza su numero totale di ricettori
Attuale	274	33,4%
Post operam non mitigato	388	47,3%
Post operam mitigato	98	11,9%
Riduzione rispetto a Attuale		64,2%
Riduzione rispetto a Post operam non mitigato		74,7%

- 6.42 nel SIA si riportano inoltre il numero di interventi diretti nelle tre ipotesi di calcolo evidenziando la presenza di 17 edifici residenziali con livelli superiori ai 60 dBA in facciata con mitigazioni in corrispondenza dei quali non è possibile garantire il rispetto dei limiti normativi in ambiente esterno e pertanto soggetti ad intervento diretto:

Verifiche interventi diretti		Incidenza su numero totale di ricettori
Attuale	107	13.0%
Post operam non mitigato	152	18.5%
Post operam mitigato	47	2.1%
Riduzione rispetto a Attuale		-84.1%
Riduzione rispetto a Post operam non mitigato		-88.8%

- 6.43 l'unico ricettore sensibile (Scuola Primaria "Chiusura" nel Comune di Imola) presente risulta subire un impatto oltre i limiti diurni previsti per la tipologia di ricettore sia nello scenario ante operam, sia in quello a seguito delle mitigazioni; gli interventi indiretti previsti determinano comunque una riduzione dei livelli in facciata nonostante l'ubicazione del ricettore a circa 220 m dal tracciato; l'entità dei livelli in facciata non fa prevedere un intervento diretto sul ricettore sensibile, considerato l'isolamento minimo di facciata;
- 6.44 per quanto concerne tutti gli altri edifici non residenziali (industriali, commerciali, culto, sport, ecc), i risultati mostrano come non ci siano variazioni significative tra lo stato attuale e lo stato post operam (senza e con mitigazioni), attestando il numero dei ricettori fuori limite nella fase post operam con le mitigazioni a 64 unità;

Rumore interventi di mitigazione

- 6.45 il sistema di mitigazioni prevede l'impiego di barriere antirumore pari ad uno sviluppo di 18743 metri, ripartiti in 8466 m in carreggiata nord e 10277 m in carreggiata sud, pari ad una superficie complessiva di interventi di mitigazione di 86388 m²;
- 6.46 si riportano di seguito gli interventi di mitigazione previsti, incluse anche le modifiche apportate a seguito delle richieste di integrazioni:

Barriera	Km	Direzione	Lunghezza (m)	Altezza (m)
F000S	22+300	Sud	170	6
F000N	22+600	Nord	320	5
F044S	23+000	S	120	6
F001N	23+000	N	59	5
F002N	23+100	N	94	5
F003N	23+300	N	148	5
F004N	23+400	N	102	5
F001S	23+600	S	40	6
F001S	23+700	S	80	4
F002S	24+100	S	160	6
F005N	25+300	N	185	4
F003S	25+400	S	259	4
F004S	25+500	S	148	4
F006N	25+600	N	130	5
F007N	26+300	N	80	3
F007N	26+500	N	200	6
F008N	26+900	N	280	6
F005S	26+900	S	160	5
F008bN	27+200	N	105	66
F008Bn	27+200	N	20	6
F009N	27+500	N	73	6
F010N	27+700	N	347	6
F011N	28+800	N	150	6

F012N	29+200	N	125	5
F013N	29+300	N	70	4
F014N	29+400	N	64	4
F015N	30+500	N	240	5
F016N	31+000	N	210	5
F007S	31+700	S	220	3
F008S	31+900	S	170	3
F018N	32+100	N	300	5
F009S	32+300	S	300	5
F019N	32+800	N	890	5
F020N	33+900	N	240	5
F010S	34+000	S	194	5
F011S	34+200	S	109	5
F012N	34+100	N	17	5
F022N	34+200	N	313	5
F012S	35+200	S	330	5
F013S	35+800	S	430	5
F023N	35+900	N	540	5
F014S	36+800	S	140	4
F015S	37+800	S	105	4
F016S	40+700	S	90	5
F017S	41+500	S	150	5
F024N	41+900	N	67	3
F025N	42+100	N	198	3
F025N	42+200	N	120	4
F021S	43+000	S	200	5
F022S	43+400	S	75	4
F026N	43+500	N	125	6
F023S	43+800	S	652	4
F024S	45+300	S	615	4
F027N	45+100	N	100	5
F027N	45+400	N	400	6
F027N	45+600	N	85	4
F025S	46+300	S	206	3
F026S	46+400	S	14	3
F028N	46+300	N	75	4
F028N	46+400	N	58	4
F029N	46+400	N	17	4
F029N	46+500	N	115	5
F030N	47+000	N	85	5
F031N	47+000	N	67	5
F027S	46+700	S	400	4
F027S	47+000	S	10	3
F028S	47+100	S	257	3
F029S	47+400	S	111	4
F030S	47+500	S	338	4
F031S	47+700	S	127	4
F031S	48+000	S	400	3
F036N	48+100	N	200	5
F032S	48+600	S	350	4
F037N	48+600	N	150	4
F033S	49+200	S	200	5
F033S	49+500	S	175	5
F033S	49+700	S	260	5
F034S	49+800	S	16	5
F035S	49+900	S	80	5
F038N	49+700	N	47	6
F039N	49+800	N	16	6
F040N	49+900	N	114	6
F040N	50+000	N	125	6
F035S	50+100	S	280	3
F041N	50+500	N	125	4
F036S	51+000	S	730	4

F036S	51+400	S	200	5
F042N	51+400	N	255	5
F037S	52+100	S	225	5
F038S	52+500	S	160	6
F044N	52+600	N	75	6
F044N	52+700	N	40	6
F046N	53+400	N	200	5
F040S	53+400	S	200	5
F040S	53+600	S	170	4
F041S	54+400	S	68	4
F042S	54+400	S	24	4
F043S	54+500	S	34	4
F043S	54+500	S	125	3
F01	55+300	S	100	3
F047N	55+400	N	115	4
F048N	56+200	N	150	4
F01S	56+300	S	100	3

- 6.47 in seguito agli approfondimenti progettuali svolti anche a seguito della richiesta di integrazioni, è stata aumentata l'estensione della barriera di 30 metri e di superficie pari a 386 m²;
- 6.48 negli elaborati si segnala che in seguito a specifici approfondimenti progettuali per problematiche tecniche e per evitare demolizioni di edifici, le barriere antirumore identificate con i codici F000S, F002S, F044N e F045N, devono essere di tipo integrato "sicurezza-acustiche" la cui altezza massima, per motivi di omologazione, è limitata a 5m; per tale motivo sono stati aggiornati i risultati delle simulazioni prevedendo la riduzione dell'altezza di tali barriere da 6 a 5m;
- 6.49 nel SIA si dichiara che con la realizzazione delle mitigazioni previste nel progetto della quarta corsia nella tratta oggetto di intervento, i livelli di impatto acustico si abbassano notevolmente andando a migliorare il clima acustico e l'esposizione attuali dell'area in studio; inoltre viene indicata una sostanziale invariabilità dei livelli stimati presso i ricettori: la media complessiva dei livelli notturni è infatti immutata (-0,1 dBA considerando solo i ricettori in fascia A), come anche l'esposizione dei residenti a livelli notturni superiori a 55 dBA (1218 nel SIA, 1224 a seguito delle modifiche progettuali);

Paesaggio

- 6.50 la struttura paesaggistica fondante dell'area interessata dal percorso dell'A14 è una alternanza di aree formate dal dinamismo fluviale e di aree in cui la permanenza di sistemazioni millenarie rimane inalterata;
- 6.51 nella Relazione paesaggistica si indica che passando da ovest verso est, superato il Sillaro il paesaggio agrario muta sensibilmente e dalle estese colture erbacee si passa alle colture frutticole; nelle aree intermedie sono comparse le colture da biomasse (Pioppi, Frassini a rapido accrescimento) che occupano estensioni notevoli e modificano sensibilmente la percezione del paesaggio tradizionale;
- 6.52 l'intervento in esame non comporta una alterazione dell'attuale reticolo insediativo sparso che è talmente sovrabbondante, almeno nella zona imolese, da poter sopportare il leggero impoverimento di alcuni dei suoi membri;
- 6.53 nel SIA si dichiara che i rilievi e le analisi compiuti hanno evidenziato alcuni aspetti relativi ai potenziali impatti sul paesaggio e sui beni culturali:

- il progetto interviene su di una opera da tempo inserita nel paesaggio della pianura emiliano-romagnola;
- non sono previsti interventi significativi sulle strutture in elevazione (per cui di maggiore visibilità) tranne i nuovi cavalcavia in corrispondenza delle due nuove uscite di Solarolo e di Dozza e le barriere acustiche previste diffusamente sul tracciato, in corrispondenza di bersagli residenziali (in prevalenza);
- le opere non interferiscono con i principali beni storico-culturali presenti nell'area e le verifiche effettuate permettono di valutare che la realizzazione delle barriere acustiche continua a consentire la visibilità dei beni attualmente visibili, per lunghi tratti di percorrenza;
- le modificazioni più consistenti dal punto di vista paesaggistico, considerando le visuali interne ed esterne, si riscontrano nei primi 7 km dove verrà eliminata la consistente barriera verde che si è sviluppata sul sedime della Complanare nord e sulla scarpata adiacente;
- le nuove aree su cui verrà realizzata le stazioni di Solarolo e di Dozza sottraggono aree destinate a frutteti, in nessuno dei due casi vi è un perdita di valore dei paesaggi interessati e gli interventi appaiono puntualmente limitati come effetto;
- l'ampliamento dell'area di servizio di Castel S. Pietro nord interessa aree adiacenti alla vasta area produttiva e ne vanno a confermare la destinazione infrastrutturale- produttiva;
- le aree di cantiere sono ubicate nei pressi di aree già urbanizzate od utilizzano il sedime lasciato libero tra i bracci degli svincoli;

Interventi di mitigazione paesaggistica

- 6.54 nella relazione paesaggistica si indica che le barriere acustiche previste, anche se in alcuni tratti sono di lunghezza sensibile, non sono continue ed in genere lasciano ampi tratti di visuale libera;
- 6.55 per attenuare l'artificialità delle barriere acustiche il progetto del verde inserisce, ove gli spazi lo consentano, una sottile quinta arbustiva finalizzata in particolare a mascherare la parte basale della struttura;
- 6.56 sulla base delle caratteristiche paesaggistiche delle aree il proponente dichiara inoltre che le barriere antirumore identificate con i codici F000N, F006N, F015N, F023N, F026N, F041N, F042N, F046N, F048N, F002S, F036S, F037S, F038S, F040S, saranno realizzate con materiali trasparenti;
- 6.57 lungo il tracciato di progetto sono previste opere di mitigazione a verde che si possono sintetizzare in quinte arbustive e arboree prevalentemente lineari alle spalle delle barriere acustiche a partire dal tratto in uscita dalla stazione di Bologna fino al nuovo svincolo di Solarolo per complessivi 21 km;
- 6.58 localmente dove gli spazi lo consentono è prevista la realizzazione di formazioni e macchie vegetali e arboree più ampie per una estensione pari a circa 41 ha (rilevato oltre il torrente Idice, nuovo svincolo di Castel San Pietro, alveo del Sillaro, attraversamento del Santerno e nuova stazione di Solarolo);

7. VALUTAZIONI

Quadro programmatico

- 7.1 il progetto di ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada (A14) nel tratto Bologna San Lazzaro – Diramazione Ravenna risulta coerente con la pianificazione regionale e provinciale sia generale sia settoriale (PRIT, PTCP); sono comunque presenti alcune interferenze con aree sensibili dal punto di vista paesaggistico e ambientale (vedi vincoli posti dal P.T.C.P. a tutela dei corsi d'acqua, degli acquiferi superficiali e vincoli di tutela paesaggistica e archeologica per i quali è necessaria l'acquisizione delle relative autorizzazioni paesaggistica e archeologica);
- 7.2 ai fini dell'autorizzazione paesaggistica si precisa che ai sensi dell' art. 147, comma 1 del D. Lgs. 42/2004, dovrà essere rilasciata dai singoli comuni all'interno della conferenza dei servizi di approvazione del progetto tramite specifica richiesta e trasmissione di elaborati adeguati da parte del proponente alle singole Amministrazioni; si precisa inoltre che il rinvio previsto al comma 2 dello stesso articolo opera per quanto concerne il procedimento ma non per quanto riguarda la competenza di rilascio dell'Autorizzazione paesaggistica che la Regione Emilia-Romagna ha delegato ai comuni ai sensi dell'art. 40-decies della LR n. 20/2000;
- 7.3 si rileva inoltre come il progetto sia coerente con lo Studio di fattibilità approvato dalla Provincia di Bologna con Delibera di Giunta Provinciale n. 240 del 5/5/2009 in accordo con le altre Giunte Comunali che indicava la necessità di elaborare una proposta complessiva di potenziamento del corridoio stradale con la realizzazione della IV corsia della A14 da Ponte Rizzoli alla diramazione per Ravenna, il completamento della Complanare lato nord fino a Ponte Rizzoli e l'individuazione di interventi locali volti a migliorare l'accessibilità dei centri urbani lungo la via Emilia ed il loro collegamento con il sistema autostradale;
- 7.4 il progetto nella sua formulazione definitiva non è stato recepito completamente nella pianificazione comunale e pertanto dovranno essere adeguati gli strumenti urbanistici prima dell'approvazione del progetto;

Quadro progettuale

- 7.5 si concorda con il proponente che il progetto di ampliamento ed ammodernamento alla quarta corsia del tratto in progetto si rende necessario al fine di:
- risolvere la criticità rappresentata dalla situazione di crescente congestione del traffico veicolare in corrispondenza della A14 che nella tratta fra Bologna e la diramazione per Ravenna, presenta un livello di servizio prossimo alla saturazione e che pertanto necessita di interventi di potenziamento;
 - migliorare i livelli di servizio, con conseguente fluidificazione del traffico veicolare e con ricadute positive dal punto di vista ambientale in termini di emissioni di inquinanti e di emissioni rumorose;
- 7.6 si concorda inoltre con i criteri progettuali proposti per definire le modalità di allargamento della sede esistente che tendono a:
- minimizzare l'impatto dell'ampliamento alla quarta corsia con il sistema antropico attraversato e quindi con la viabilità e con gli insediamenti preesistenti;
 - minimizzare le occupazioni di territorio, per ridurre l'impatto ambientale dovuto all'ampliamento autostradale;
 - utilizzare quanto più possibile la sede stradale e le opere d'arte esistenti, al fine di ridurre l'impatto ambientale ed economico degli interventi, dal

momento che si tratta di un progetto di ampliamento di una infrastruttura esistente;

- 7.7 in riferimento alle opere viarie con funzione di adduzione al sistema autostradale che saranno finanziate da ASPI, inserite nel Protocollo di Intesa e descritte sinteticamente nel documento MAM11; si sottolinea che dovranno essere sottoposte alle necessarie procedure di valutazione di impatto ambientale ai sensi della LR n. 9/99 e smi;
- 7.8 per quanto concerne le barriere acustiche previste nel tratto di quarta corsia dinamica, considerando l'incertezza esistente rispetto ai tempi di realizzazione della Complanare nord, si ritiene che la soluzione migliore sia quella di prevedere l'installazione di barriere acustiche integrate a margine dell'A14 stessa, ritenendo non percorribile la soluzione iniziale di progetto che prevede barriere su fondazione diretta al margine esterno della Complanare nord;
- 7.9 a tal proposito si dovrà definire un accordo tra Anas e Autostrade per l'Italia per coordinare nel caso di realizzazione anche della Complanare nord l'esecuzione delle opportune opere mitigative acustiche; in particolare la fase di esercizio delle due infrastrutture (A14 e Complanare nord) non potrà non essere vincolata alla preventiva realizzazione di tutte le barriere necessarie per il rispetto dei limiti normativi cumulativi anche attraverso l'impegno a sottoscrivere accordi specifici tra ANAS e Autostrade per l'Italia, per definire le modalità, il soggetto cui spetti l'installazione di tali barriere e soprattutto le tempistiche di installazione;
- 7.10 in riferimento allo svincolo di Solarolo e alle soluzioni alternative presentate dal proponente per minimizzare gli impatti sulle abitazioni presenti si considera che la soluzione prevista dal progetto iniziale (soluzione sud-ovest) è in linea con la pianificazione in atto ed offre maggiori garanzie in termini di sicurezza stradale; mentre dal punto di vista ambientale la soluzione sud-ovest non appare ambientalmente peggiorativa rispetto alla soluzione nord-est; in definitiva le due soluzioni per lo svincolo di Solarolo appaiono entrambe ambientalmente compatibili e la scelta della soluzione sud-ovest è giustificata dalla sua previsione negli strumenti di pianificazione; eventuali diversi assetti dello svincolo nel quadrante nord-est potranno essere considerati nelle successive fasi di approvazione del progetto e progettazione esecutiva in relazione a diversi assetti urbanistici che dovessero realizzarsi nel territorio del comune di Solarolo;
- 7.11 al fine di minimizzare le interferenze dello vincolo di Solarolo con gli insediamenti esistenti si ritiene di condividere le ipotesi di realizzare un muro di sostegno sul lato sud del piazzale di esazione per consentire un arretramento del rilevato rispetto al nucleo abitato e un muro sul lato nord della rampa per ridurre l'ingombro del rilevato;
- 7.12 in relazione alla potenziale criticità in termini di sicurezza stradale relativa alla collocazione ai piedi della rampa Sud del cavalcavia sulla A14 della rotatoria di accesso al casello di Solarolo-Castel Bolognese, dalla SP 47, si condivide con la proposta di inserire in approccio alla rotatoria da nord di una doppia corsia di immissione in rotatoria e pertanto il progetto esecutivo dovrà prevedere tale modifica come indicato nell'elaborato MAM104;
- 7.13 per quanto concerne invece il nuovo svincolo di Toscanella di Dozza, si ritiene l'assetto dello svincolo, rispetto alle altre alternative esaminate nel progetto, compatibile con lo stato dei luoghi sebbene si chieda di massimizzare l'allontanamento verso ovest del ramo sud al fine di allontanarlo il più possibile

dall'abitazione esistente e di inserire adeguate fasce di mitigazione ambientale;

- 7.14 in relazione all'assetto del campo base CO2, situato in prossimità del cavalcavia svincolo di Imola con una superficie pari a 20000 mq si ritiene che debba essere rivista l'area di cantiere per evitare l'ambito classificato nel PRG di Imola come N24b in quanto su di esso è in corso di approvazione un piano particolareggiato di iniziativa privata;

Quadro ambientale

- 7.15 per quanto concerne le barriere acustiche previste nel tratto di quarta corsia dinamica si considera che la soluzione che minimizza gli impatti acustici degli interventi in progetto è quella che prevede l'installazione di barriere acustiche integrate a margine dell'A14 stessa; si ritiene non percorribile la soluzione iniziale di progetto che prevede barriere su fondazione diretta al margine esterno della Complanare nord in quanto i tempi di realizzazione di tale opera non paiono compatibili con quelli del progetto di ampliamento dell'A14;
- 7.16 si valuta positivamente la rimodulazione del progetto delle barriere acustiche, presentato a seguito delle richieste di integrazioni e degli approfondimenti svolti; ma si ritengono insufficienti per alcuni tratti le opere di mitigazione progettate per tale componente poiché non consentono il rispetto dei valori limite imposti dalla normativa su alcuni ricettori analizzati;
- 7.17 per tutti i ricettori residenziali e non residenziali che risultano comunque fuori limite nella fase post-operam anche con le mitigazioni previste nel progetto e indicati ai punti 6.41 e 6.44, si chiede di individuare nella progettazione esecutiva ulteriori interventi indiretti e misure di mitigazione per ridurre il numero dei ricettori fuori dai limiti acustici di zona;
- 7.18 all'interno delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura, la modellazione effettuata ha evidenziato alcune situazioni di superamento del limite normativo anche per il periodo diurno; tale situazione compromette fortemente il clima acustico del ricettore e la fruibilità dei relativi spazi esterni, pertanto non si ritiene accettabile l'ipotesi del solo intervento diretto sui ricettori (sostituzione degli infissi) e si dovrà quindi prevedere l'adeguamento delle misure di mitigazione sulla via di propagazione del rumore (ad esempio barriere acustiche), le cui dimensioni andranno valutate sulla base di specifiche simulazioni, al fine di riportare il clima acustico su tali ricettori al rispetto dei valori previsti dalla normativa, almeno per il periodo diurno; tale situazione è riscontrata in particolare per alcuni ricettori, ubicati nel comune di San Lazzaro di Savena: n. 1069, 1149, 1217;
- 7.19 nello specifico si rilevano alcune importanti criticità relative a ricettori che, a seguito dell'ampliamento della sede autostradale, verrebbero a trovarsi parzialmente o completamente ricadenti nella fascia di 20 metri dall'infrastruttura stradale, quindi a breve distanza dalle relative opere di mitigazione (barriere acustiche); in particolare come emerso dai sopralluoghi effettuati e dagli approfondimenti richiesti al proponente sono emersi alcuni ricettori critici ubicati in prossimità dell'ampliamento autostradale;
- 7.20 in particolare per alcuni ricettori ubicati nel territorio del comune di Imola: n. 5009 (km 43+547) in via Sellustra, n. 5293 e n. 5476 (km 52+650) in via del Condotto e n. 5308 (km 53+350) in via San Prospero non si ritiene sufficiente il rispetto dei limiti normativi attraverso l'installazione di barriere acustiche; in

quanto tali opere sono previste anche a distanze comprese tra 5 e 10 metri dalle abitazioni non garantendo una sufficiente vivibilità e fruibilità degli edifici stessi e delle aree cortilive esistenti; si ritiene pertanto necessaria la definizione di specifici accordi con i proprietari degli immobili finalizzati alla risoluzione del problema abitativo in raccordo con l'Amministrazione comunale di Imola con opportuni indennizzi economici per la ricostruzione degli edifici in aree idonee e dando applicazione a quanto disposto dalla LR 38/98;

7.21 per quanto riguarda i ricettori su cui è stato previsto un intervento diretto di sostituzione degli infissi, si ritiene necessario verificare in fase attuativa degli interventi, la necessità di installazione di sistemi di ventilazione tali da assicurare un idoneo ricambio d'aria negli ambienti interessati dagli interventi, da prevedersi in accordo con i privati proprietari dei ricettori; si rammenta inoltre che il D.P.R. n. 142/04 prevede che gli interventi di cui all'articolo 6, comma 2 (ovvero gli interventi diretti sui ricettori) debbano essere attuati sulla base di Linee Guida predisposte dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministeri della salute e delle infrastrutture e dei trasporti;

7.22 l'utilizzo di modelli previsionali, soprattutto nella valutazione di scenari post operam, presenta margini d'incertezza correlati alla previsione dei flussi di traffico a regime della nuova opera, all'efficacia degli asfalti a bassa rumorosità e la loro durata nel tempo e alle stime previsionali all'interno degli edifici ricettori, si ritiene pertanto necessario effettuare un monitoraggio acustico durante la fase di esercizio dell'infrastruttura (con IV corsia dell'A14 completata) ed utilizzare un modello previsionale di dettaglio anche per la fase post operam, che dovrà essere tarato con i dati di traffico relativi all'esercizio reale e con gli esiti di appositi rilievi fonometrici diretti, eseguiti sulla strada in esercizio, al fine di estendere la verifica dei livelli sonori a tutti i ricettori situati lungo il nuovo tracciato e adottare nel caso ulteriori misure di mitigazione;

7.23 pertanto i rilievi acustici di cui sopra dovranno essere svolti tenendo conto delle seguenti indicazioni:

- le postazioni di misura dovranno essere collocate sia in prossimità dell'infrastruttura stradale (sorgente-orientate), allo scopo di effettuare la caratterizzazione acustica della sorgente come dato di input da inserire nel modello (potenza sonora da attribuire alla infrastruttura stradale), sia in corrispondenza dei ricettori (ricettore-orientate), al fine di calibrare il modello di calcolo previsionale in fase di elaborazione, permettendo la regolazione dei parametri che intervengono sulla propagazione del suono, e di verificare in corrispondenza di punti di controllo la correttezza dei livelli sonori stimati;
- dovranno essere intensificati i rilievi nelle aree dove i livelli simulati sui ricettori risultano poco sotto il limite;
- dovranno essere verificate le performance dei presidi di mitigazione posti in essere, con tecniche di misura "ad hoc";
- dovrà essere controllato il limite interno alle abitazioni, nel caso di ricettori sui quali siano previsti interventi diretti con infissi antirumore;

7.24 dovrà essere verificata in fase di approvazione del progetto ~~in~~ ⁱⁿ accordo con l'Autorità di Bacino del Reno e con il Servizio Tecnico di Bacino Reno, la compatibilità dell'opera, nell'attraversamento del torrente Sillaro, con la cassa d'espansione prevista dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PSAI) dell'Autorità di Bacino del Reno ed il cui studio di fattibilità è stato approvato in

via tecnica dal Comitato Consultivo Regionale il 23/11/2009;

- 7.25 si valuta critica dal punto di vista idraulico la sezione di deflusso del fiume Santerno in corrispondenza del ponte autostradale ritenendo necessario quindi che il progetto contribuisca alla riduzione del rischio idraulico, attraverso interventi per un congruo tratto a monte e a valle dell'attraversamento da concordare con l'Autorità di Bacino del Reno e con il Servizio Tecnico di Bacino Reno;
- 7.26 si valuta critico il fatto che l'Autostrada, nel tratto in progetto, attraversa aree di ricarica diretta e indiretta degli acquiferi (zone B e zone D) del Sillaro, Idice e Santerno; infiltrazioni delle acque di piattaforma, o peggio ancora sversamenti accidentali di sostanze tossiche, sull'area di conoide può comportare rischi di contaminazione delle acque di falda; in tali zone si ritiene opportuno la realizzazione di efficaci presidi idraulici con adeguata manutenzione e di fossi di raccolta delle acque autostradali impermeabili;
- 7.27 in particolare si ritiene necessario che il sistema di drenaggio delle acque di piattaforma sia coerente con la DGR 1860/2006 che definisce le Linee guida per la gestione delle acque meteoriche di dilavamento; in particolare rispetto all'allegato IV che fornisce indicazioni per la progettazione e gestione dei sistemi tampone per mitigare l'inquinamento delle acque di prima pioggia dalle reti viarie si ritiene che debba essere massimizzato l'utilizzo di fossi inerbiti e permeabili ad esclusione delle zone protezione delle acque sotterranee B e D nei pressi dell'Idice, Sillaro e Santerno così come cartografate nella Tav. 2B del Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Provincia di Bologna dove il fosso dovrà essere impermeabile;
- 7.28 in considerazione della presenza di ampi tratti autostradali che interessano corsi d'acqua sensibili il progetto prevede l'utilizzo di un sistema di drenaggio delle acque di piattaforma di tipo chiuso con trattamento delle acque raccolte (sedimentazione e disoleazione) prima dell'immissione nel corpo ricettore sensibile; si richiede a tal proposito che venga garantita la protezione del corpo idrico superficiale da possibili contaminazioni indipendentemente dalla tipologia di sistema chiuso adottato, inoltre si richiede di porre la massima attenzione durante le varie fasi di realizzazione dei ponti in corrispondenza dei corpi idrici superficiali, evitando sversamenti di sostanze inquinanti al fine di prevenire qualsiasi tipo di alterazione o contaminazione del corpo idrico stesso;
- 7.29 in relazione alla regimazione delle acque e alla interferenza della autostrada con la rete dei canali gestita dai Consorzi di Bonifica si condivide la proposta che tende a risolvere una situazione esistente di commistione tra le acque di drenaggio autostradali e quelle di scolo attraverso la realizzazione di un doppio fosso in terra lato monte per circa 15,5 km nei comuni di Castel San Pietro, Dozza Imola e Solarolo; si ritiene quindi che il secondo fosso debba essere realizzato esternamente alla recinzione autostradale, posizionato a un metro dalla stessa e gestito dai proprietari dei terreni per la relativa manutenzione;
- 7.30 in riferimento all'attraversamento dei canali di bonifica e alla necessità espressa dai Consorzi di Bonifica di prolungare i tombini esistenti di 5 metri ai fini della manutenzione si ritiene che tale questione debba essere valutata in sede di approvazione del progetto per verificare gli effettivi benefici in relazione all'ulteriore tombamento dei corsi d'acqua e alla maggiore occupazione di territorio;
- 7.31 per quanto riguarda il controllo quantitativo delle immissioni dirette od indirette

- dei fossi di raccolta delle acque autostradali nella rete di bonifica negli elaborati progettuali si ritiene condivisibile la proposta di considerare un limite di portata di 15 l/s per Ha di nuova superficie impermeabilizzata (comprendente corsie attualmente esistenti più corsia di ampliamento) a condizione che venga applicata a tutte le immissioni dirette od indirette nella rete di bonifica;
- 7.32 si dovrà rispettare l'art. 20 delle Norme Tecniche del PSAI che prevede il recupero e la laminazione delle acque pari a 500 mc/ha di nuova superficie pavimentata;
- 7.33 in relazione all'inserimento ambientale, tenuto conto dell'esistenza dell'infrastruttura e che il progetto in esame è riferito ad un ampliamento della stessa, si ritiene necessario sfruttare questo adeguamento infrastrutturale, comunque invasivo ed impattante sul territorio, per migliorare la qualità paesaggistica ed ecologica del territorio interessato dagli impatti; si ritiene quindi necessario prevedere, in quanto non previsto, l'inserimento ambientale del casello di Toscanella di Dozza, il quale è ubicato in un territorio agricolo prossimo al Rio Sellustra ed interessa parzialmente il vincolo paesaggistico dei 150 metri (D. Lgs. 42/2004), prevedendo opportune fasce e aree esterne di vegetazione arborea arbustiva in grado di limitare il più possibile la percezione dello stesso;
- 7.34 si chiede di verificare la disponibilità di aree pubbliche in prossimità del tracciato di progetto al fine di aumentare le aree oggetto di compensazioni ambientali attraverso l'impianto di macchie arbustive e arboree aggiuntive rispetto a quelle proposte; in particolare si segnala la disponibilità per tali interventi compensativi di un'area in località Ponte Rizzoli nel comune di Ozzano dell'Emilia che dovrà essere sviluppata in accordo con l'amministrazione comunale in fase di approvazione del progetto;
- 7.35 nei punti di attraversamento di tutti i corsi d'acqua tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004, si ritiene necessario prevedere un ripristino adeguato delle aree di cantiere con potenziamento del corridoio ecologico interessato;
- 7.36 si rileva inoltre che, il progetto di inserimento ambientale presentato non prevede per alcune barriere acustiche gli opportuni dispositivi di schermatura (impianto di vegetazione arbustiva o arborea) e pertanto si ritiene necessario prevedere tali elementi vegetazionali nei tratti mancanti;

8. RITENUTO QUINDI DI DARE LE SEGUENTI PRESCRIZIONI

Prescrizioni generali

- 8.1 per quanto riguarda il rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all' art. 146 e 147 del D. Lgs. 42/2004, rispetto alla presenza di aree sottoposte a vincolo (fascia di 150 metri dai corsi d'acqua) nei comuni interessati dal progetto, prima dell'approvazione del progetto dovranno essere richieste alle singole amministrazioni le relative autorizzazioni attraverso specifiche richieste per singolo comune, previa trasmissione degli elaborati e della documentazione prevista dal DPCM 12/12/2005, con particolare attenzione alla relazione paesaggistica che dovrà entrare nel merito degli elementi tutelati dal D. Lgs. 42/2004. Le Amministrazioni rilasceranno tali autorizzazioni eventualmente all'interno della conferenza dei servizi appositamente convocata dal competente

Ministero; si precisa inoltre che il rinvio previsto al comma 2 dello stesso articolo opera in relazione al procedimento ma non per quanto riguarda la competenza di rilascio dell'Autorizzazione paesaggistica che la Regione Emilia-Romagna ha delegato ai comuni ai sensi dell'art. 40-decies della LR n. 20/2000;

- 8.2 dovranno essere adeguati gli strumenti urbanistici comunali ai sensi del DPR 393/2004;

Prescrizioni progettuali

- 8.3 le opere viarie con funzione di adduzione al sistema autostradale che saranno finanziate da ASPI, inserite nel Protocollo di Intesa del 13/07/2012, dovranno essere sottoposte alle necessarie procedure di valutazione di impatto ambientale ai sensi della LR n. 9/99 e smi;
- 8.4 per quanto concerne le barriere acustiche previste nel tratto di quarta corsia dinamica, considerando l'incertezza esistente rispetto ai tempi di realizzazione della Complanare nord, dovrà essere adottata la soluzione progettuale che prevede l'installazione di barriere acustiche integrate a margine dell'A14 stessa, ritenendo non percorribile la soluzione iniziale di progetto che prevedeva barriere su fondazione diretta al margine esterno della Complanare nord;
- 8.5 dovrà essere sottoscritto un accordo tra Anas e Autostrade per l'Italia per definire le modalità, i costi e il coordinamento per l'installazione delle opere mitigative acustiche nel caso di realizzazione anche della Complanare nord; tali opere dovranno essere progettate nel rispetto dei limiti acustici normativi cumulativi;
- 8.6 in riferimento al nuovo svincolo di Solarolo si considera che la soluzione prevista dal progetto iniziale (soluzione sud-ovest) è in linea con la pianificazione in atto ed offre maggiori garanzie in termini di sicurezza stradale; mentre dal punto di vista ambientale la soluzione di progetto sud-ovest non appare ambientalmente peggiorativa rispetto alla ipotesi di soluzione nord-est; in definitiva le due soluzioni per lo svincolo di Solarolo appaiono entrambe ambientalmente compatibili e la scelta della soluzione sud-ovest è giustificata dalla sua previsione negli strumenti di pianificazione; eventuali diversi assetti dello svincolo nel quadrante nord-est potranno essere considerati nelle successive fasi di approvazione del progetto e nella progettazione esecutiva in relazione a diversi assetti urbanistici che dovessero realizzarsi nel territorio del comune di Solarolo;
- 8.7 al fine di minimizzare le interferenze dello svincolo di Solarolo con gli insediamenti esistenti si dovrà realizzare un muro di sostegno sul lato sud del piazzale di esazione per consentire il massimo arretramento possibile del rilevato rispetto al nucleo abitato e un muro sul lato nord della rampa per ridurre l'ingombro del rilevato;
- 8.8 in relazione alla potenziale criticità in termini di sicurezza stradale relativa alla collocazione ai piedi della rampa Sud del cavalcavia sulla A14 della rotatoria di accesso al casello di Solarolo-Castel Bolognese dalla SP 47, dovrà essere modificato il progetto prima della sua approvazione per inserire in approccio alla rotatoria da nord una doppia corsia di immissione in rotatoria;
- 8.9 per quanto concerne il nuovo svincolo di Toscanella di Dozza, si ritiene l'assetto dello svincolo, rispetto alle altre alternative esaminate nel progetto, compatibile con lo stato dei luoghi; in fase di approvazione del progetto dovrà essere adeguato

lo strumento urbanistico comunale ai sensi del DPR 393/1994 e massimizzato l'allontanamento verso ovest del ramo sud al fine di allontanarlo il più possibile dall'abitazione esistente e di inserire adeguate fasce di mitigazione ambientale;

- 8.10 in relazione all'assetto del campo base CO02, situato in prossimità del cavalcavia svincolo di Imola, dovrà essere individuato nel progetto esecutivo un diverso assetto dell'area di cantiere per evitare l'ambito classificato nel PRG di Imola come N24b in quanto su di esso è in corso di approvazione un piano particolareggiato di iniziativa privata;

Prescrizioni ambientali

Atmosfera

- 8.11 concordare, in fase di redazione del progetto esecutivo, con le Amministrazioni comunali territorialmente interessate, con la Provincia di Bologna e di Ravenna e con le sezioni ARPA la realizzazione di fasce alberate, adeguatamente dimensionate al fine di mitigare le emissioni in atmosfera, soprattutto lato monte;
- 8.12 in sede di progettazione esecutiva andranno valutate soluzioni per le pavimentazioni e le superfici in calcestruzzo; recentemente infatti, vengono sperimentate per l'abbattimento delle concentrazioni di inquinanti emessi dagli autoveicoli, che sfruttano i processi di degradazione (principalmente di natura ossidativa) delle principali sostanze inquinanti e microbiche ad opera di speciali "fotocatalizzatori", tra cui il Biossido di Titanio;

Ambiente Idrico - Acque Superficiali

- 8.13 verificare in fase di approvazione del progetto e in accordo con l'Autorità di Bacino del Reno e con il Servizio Tecnico di Bacino Reno, la compatibilità dell'opera, nell'attraversamento del torrente Sillaro, con la cassa d'espansione prevista dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PSAI) dell'Autorità di Bacino del Reno ed il cui studio di fattibilità è stato approvato in via tecnica dal Comitato Consultivo Regionale il 23/11/2009 e, se necessario, individuare necessari interventi di compatibilizzazione;
- 8.14 considerando le criticità dal punto di vista idraulico per la sezione di deflusso del fiume Santerno in corrispondenza del ponte autostradale, il proponente dovrà contribuire alla riduzione del rischio idraulico, attraverso adeguati interventi per un congruo tratto a monte e a valle dell'attraversamento che dovranno essere concordati con l'Autorità di Bacino del Reno e con il Servizio Tecnico di Bacino Reno;
- 8.15 ai sensi della DGR 1860/2006 e per contenere l'impatto inquinante su tutto il sistema di drenaggio delle acque superficiali, il sistema di drenaggio delle acque di piattaforma dovrà prevedere fossi permeabili o "fossi filtro" per tutto il tratto autostradale ad esclusione dei tratti che interferiscono con le zone protezione delle acque sotterranee, zone B e zone D dei torrenti Idice, Sillaro e Santerno così come cartografate nella Tav. 2B del Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Provincia di Bologna, approvato con Del. Cons. Prov. n. 15/2011, dove il fosso dovrà essere impermeabile per prevenire eventuali infiltrazioni di inquinanti in falda;
- 8.16 il progetto dovrà prevedere efficaci presidi idraulici e fossi di raccolta adeguatamente dimensionati in relazione all'attraversamento di aree di ricarica diretta e indiretta degli acquiferi e alla presenza di ampi tratti autostradali che

interessano corsi d'acqua sensibili (rete fluviale e di bonifica, anche per le afferenze indirette) rispetto ai quali si dovrà prevedere un sistema di drenaggio delle acque di piattaforma di tipo chiuso con trattamento delle acque raccolte (sedimentazione e disoleazione) prima dell'immissione nel corpo riceettore sensibile;

- 8.17 i fossi andranno adeguatamente sovradimensionati, in quanto a volume di contenimento, e dotati di apposito manufatto regolatore di scarico con funzione di laminazione delle portate con conseguimento dell'invarianza idraulica; tale manufatto dovrà essere dotato di saracinesca di chiusura da azionarsi nel caso di sversamento concentrato di sostanze pericolose, al fine del confinamento delle stesse all'interno dei fossi filtro;
- 8.18 in relazione alla regimazione delle acque e alla interferenza della autostrada con la rete dei canali gestita dai Consorzi di Bonifica e condividendo la proposta di società Autostrade di risolvere la situazione di commistione tra le acque di drenaggio autostradali e quelle di scolo, si chiede di realizzare un doppio fosso in terra lato monte per circa 15,5 km nei comuni di Castel San Pietro, Dozza, Imola e Solarolo; il secondo fosso dovrà essere realizzato esternamente alla recinzione autostradale, posizionato a un metro dalla stessa e gestito dai proprietari dei terreni e dal consorzio di bonifica per la relativa manutenzione;
- 8.19 in sede di approvazione del progetto dovranno essere progettate adeguate condizioni concordate con i Consorzi di Bonifica per l'attraversamento dei canali di bonifica ai fini di una loro efficace manutenzione;
- 8.20 per quanto riguarda il controllo quantitativo delle immissioni dirette od indirette dei fossi di raccolta delle acque autostradali nella rete di bonifica negli elaborati progettuali si dovrà considerare un limite di portata pari a 15 l/s per Ha di superficie impermeabilizzata (comprendente corsie attualmente esistenti più corsia di ampliamento) applicata a tutte le immissioni dirette od indirette nella rete di bonifica;
- 8.21 si dovrà rispettare l'art. 20 delle Norme Tecniche del PSAI che prevede il recupero e la laminazione delle acque pari a 500 mc/ha di superficie impermeabilizzata;
- 8.22 si prescrive che ogni modificazione morfologica dei suoli in zone d'alveo, compresi la copertura di tratti appartenenti al reticolo idrografico minore, minuto e di bonifica e privato, così come definito nello stato di fatto e di diritto, non deve comunque alterare il regime idraulico delle acque, né alterare eventuali elementi naturali fisici e biologici che conferiscono tipicità o funzionalità all'ecosistema fluviale; si prescrive, inoltre, che ogni modificazione morfologica sia subordinata al parere favorevole dell'Autorità idraulica competente;
- 8.23 la gestione e la manutenzione degli impianti di trattamento previsti, così come del sistema di raccolta e drenaggio, sarà a carico di Autostrade per l'Italia S.p.A.; il progetto esecutivo dovrà, quindi, contenere il "Piano di manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali" che dovrà essere preventivamente concordato con le amministrazioni comunali e con i consorzi di bonifica;
- 8.24 per quanto attiene alle interferenze dirette tra i manufatti e le aree appartenenti al demanio idraulico dei corsi d'acqua pubblici e al reticolo di bonifica, prima della esecuzione dei lavori dovranno essere ottenute le autorizzazioni e concessioni necessarie in base alle vigenti normative, dalle Autorità competenti (Servizio

tecnico di bacino e Consorzi di Bonifica);

Vegetazione, fauna e paesaggio

- 8.25 dovrà essere migliorato l'inserimento ambientale dell'infrastruttura esistente oggetto di ampliamento e adeguamento attraverso la realizzazione di tutti gli interventi di mitigazione ambientale paesaggistica proposti nel SIA;
- 8.26 l'inserimento ambientale del nuovo svincolo di Solarolo dovrà essere implementato rispetto a quanto proposto al fine di mitigare l'impatto sulle abitazioni presenti a sud est e a nord; tali interventi dovranno prevedere opportune fasce e aree esterne di vegetazione arborea e arbustiva in grado di limitare il più possibile la percezione del casello, delle rampe di entrata e uscita e delle barriere acustiche;
- 8.27 dovrà inoltre essere sviluppato e implementato un efficace inserimento ambientale del nuovo svincolo di Toscanella di Dozza per limitare l'impatto sui fabbricati esistenti nei pressi del casello, in un territorio agricolo prossimo al Rio Sellustra, che interessa parzialmente il vincolo paesaggistico dei 150 metri (D. Lgs. 42/2004); tale intervento dovrà prevedere opportune fasce e aree esterne di vegetazione arborea arbustiva in grado di limitare il più possibile la percezione del casello di esazione e delle rampe di entrata e uscita;
- 8.28 si prescrive di prevedere interventi di piantumazione e rinaturazione in tutte le aree di pertinenza e nelle aree intercluse e di verificare la disponibilità di aree pubbliche in prossimità del tracciato di progetto al fine di aumentare le aree oggetto di compensazioni ambientali attraverso l'impianto di macchie arbustive e arboree aggiuntive rispetto a quelle proposte; in particolare si segnala la disponibilità per tali interventi compensativi di un'area in località Ponte Rizzoli nel comune di Ozzano che dovrà essere sviluppata in accordo con l'amministrazione comunale in fase di approvazione del progetto;
- 8.29 nei punti di attraversamento di tutti i corsi d'acqua tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004, dovrà essere previsto un ripristino adeguato delle aree di cantiere con potenziamento del corridoio ecologico interessato anche finalizzato alla permeabilità per la fauna e la sistemazione di formazioni arboreo - arbustive di tipo igrofilo, al fine di ricucire i nuclei di vegetazione preesistente e garantire la continuità della fascia di vegetazione ripariale, nell'ottica della conservazione e della valorizzazione degli elementi lineari della rete di connessione ecologica;

Rumore

- 8.30 si ritengono insufficienti per alcuni tratti le opere di mitigazione acustica progettate poiché non consentono il rispetto dei valori limite imposti dalla normativa su alcuni ricettori analizzati, per tutti i ricettori residenziali e non residenziali che risultano comunque fuori limite nella fase post-operam anche con le mitigazioni previste nel progetto e indicati ai punti 6.41 e 6.44, si chiede di individuare nella progettazione esecutiva ulteriori interventi indiretti e misure di mitigazione per ridurre il numero dei ricettori fuori dai limiti acustici di zona; in particolare:
- per il comune di Imola si rilevano alcune importanti criticità relative ad alcuni ricettori: n. 5009, 5073, 5288, 5293, 5308, 5476, in quanto a seguito dell'ampliamento della sede autostradale, si troveranno parzialmente o completamente ricadenti nella fascia di 20 metri dall'infrastruttura stradale, quindi

- a breve distanza dalle relative opere di mitigazione (barriere acustiche) e per i quali si dovranno prevedere opportuni interventi di mitigazione e compensazione;
- per i ricettori: n. 5009 (km 43+547) in via Sellustra, n. 5293 e n. 5476 (km 52+650) in via del Condotto e n. 5308 (km 53+350) in via San Prospero non si ritiene sufficiente il rispetto dei limiti normativi attraverso l'installazione di barriere acustiche; in quanto non viene garantita una sufficiente vivibilità e fruibilità degli edifici stessi e delle aree cortilive esistenti; si prescrive pertanto di definire specifici accordi con i proprietari degli immobili finalizzati alla risoluzione del problema abitativo in raccordo con l'Amministrazione comunale di Imola anche tramite opportuni indennizzi economici per la ricostruzione degli edifici in aree idonee, dando applicazione a quanto disposto dalla LR 38/98;
 - per i ricettori, ubicati nel comune di San Lazzaro di Savena con n. 1069, 1149 e 1217 che vedono il superamento del limite normativo anche per il periodo diurno non si ritiene accettabile l'ipotesi del solo intervento diretto sui ricettori (sostituzione degli infissi), si prescrive quindi di adeguare le misure di mitigazione sulla via di propagazione del rumore (ad esempio barriere acustiche), le cui dimensioni andranno valutate sulla base di specifiche simulazioni e in accordo con Arpa, al fine di riportare il clima acustico su tali ricettori al rispetto dei valori previsti dalla normativa;
- 8.31 per quanto riguarda i ricettori su cui è stato previsto un intervento diretto di sostituzione degli infissi, si dovrà verificare in fase attuativa degli interventi, la necessità di installazione di sistemi di ventilazione da prevedersi in accordo con i privati proprietari dei ricettori;
- 8.32 si prescrive di predisporre un piano di monitoraggio, da concordare con le amministrazioni comunali e con Arpa, della fase di cantiere e della fase di esercizio con IV corsia completata, con l'individuazione dei punti, delle modalità di monitoraggio e del modello previsionale da utilizzare per la verifica dei livelli sonori su tutti i ricettori situati lungo il nuovo tracciato; dovrà essere previsto, inoltre, anche il monitoraggio dell'efficacia delle misure di mitigazione realizzate al fine di adottare nel caso ulteriori interventi
- 8.33 il piano di monitoraggio dovrà considerare le seguenti indicazioni:
- le postazioni di misura dovranno essere collocate sia in prossimità dell'infrastruttura stradale sia in corrispondenza dei ricettori (ricettore-orientate), al fine di calibrare il modello di calcolo previsionale in fase di elaborazione, permettendo la regolazione dei parametri che intervengono sulla propagazione del suono, e di verificare in corrispondenza di punti di controllo la correttezza dei livelli sonori stimati;
 - dovranno essere intensificati i rilevamenti nelle aree dove i livelli simulati sui ricettori risultano poco sotto il limite;
 - dovranno essere verificate le performance dei presidi di mitigazione posti in essere, con tecniche di misura "ad hoc";
 - dovrà essere controllato il limite interno alle abitazioni, nel caso di ricettori sui quali siano previsti interventi diretti con infissi antirumore;
- 8.34 si prescrive, in fase di redazione del progetto definitivo, di approfondire lo studio dei casi che, nonostante la revisione della progettazione delle barriere acustiche risultano ancora al di sopra dei limiti normativi, anche ipotizzando l'uso di barriere provviste di piani inclinati;

Fase di Cantiere

- 8.35 per quanto attiene le aree dei cantieri, al fine della protezione dagli inquinamenti accidentali, dovrà essere evitato l'interramento di contenitori destinati all'immagazzinamento di sostanze o preparati pericolosi, carburanti e rifiuti, preferendo l'installazione di depositi epigei per le vasche di contenimento; qualora l'interramento fosse necessario dovrà essere prodotta la relazione descrittiva e quella idrogeologica per i manufatti;
- 8.36 qualora accidentalmente si dovessero verificare sversamenti di sostanze inquinanti nel suolo, si dovrà ottemperare a quanto disposto dal D. Lgs. 152/06;
- 8.37 per eventuali trattamenti a calce, devono essere indicati dove verranno ubicati i depositi della calce e le loro caratteristiche, ed individuati i mezzi spandicalce che verranno utilizzati e gli accorgimenti e/o precauzioni che saranno adottati laddove tali trattamenti siano effettuati in prossimità di abitazioni;
- 8.38 il progetto esecutivo dovrà contenere il "piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di smaltimento dei reflui"; in particolare la manutenzione degli impianti dovrà essere garantita con una cadenza minima di 4 volte all'anno;
- 8.39 per l'approvvigionamento di acqua non potabile è da evitarsi la perforazione di nuovi pozzi e si ritiene quindi necessario prevedere l'uso di acque superficiali;
- 8.40 per limitare le emissioni diffuse e puntuali di polveri derivanti dalla movimentazione dei materiali di costruzione, dall'esercizio di impianti fissi e dalla movimentazione dei mezzi su strada di cantiere sterrata, è necessario:
- per l'impianto di betonaggio e altri impianti fissi, prevedere sistemi di abbattimento per le polveri in corrispondenza degli sfiati da serbatoi e miscelatori durante il carico, lo scarico e la lavorazione;
 - qualora nella composizione del calcestruzzo rientri come materia prima il polistirolo, il ciclo delle acque usate, provenienti anche dal lavaggio delle autobetoniere, non dovrà essere svolta a cielo aperto e comunque, prima dello scarico delle acque usate, dovranno essere interposte griglie di trattenimento del materiale plastico;
 - prevedere la umidificazione dei depositi temporanei di terre, dei depositi di materie prime ed inerti e delle vie di transito da e per i cantieri, soprattutto quando queste si trovino nelle vicinanze di edifici;
 - per il trasporto degli inerti prevedere un sistema di ricopertura dei cassoni con teloni;
- 8.41 acquisire le autorizzazioni necessarie per le emissioni di inquinanti in atmosfera ai sensi delle vigenti normative;
- 8.42 il monitoraggio in fase di cantiere deve definire il protocollo con il quale si provvederà (oltre alle matrici investigate, ai punti e alla periodicità di campionamento, etc.) ai tempi di elaborazione dei dati ed ai destinatari delle informazioni e dei risultati nonché alla definizione dei criteri che verranno adottati affinché il monitoraggio, durante l'opera, possa essere efficace sia a rilevare criticità che ad intervenire immediatamente a rimuoverne le cause; resta inteso che il monitoraggio dovrà essere predisposto in maniera tale da potere essere utilizzato anche come fonte di informazione per la popolazione interessata;
- 8.43 resta fermo che tutte le autorizzazioni, necessarie per la realizzazione delle opere in oggetto della presente valutazione, dovranno essere rilasciate dalle autorità competenti ai sensi delle vigenti leggi;

9. RITENUTO INOLTRE CHE:

in base alle valutazioni espresse ai precedenti punti 5., 6., 7. e alle prescrizioni espresse al punto 8.;

sulle osservazioni presentate così come sintetizzate e raggruppate per argomento nell'Allegato A, si esprime il parere nell'allegato B, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

tutto ciò premesso, dato atto, valutato, ritenuto

su proposta dell'Assessore alle Attività Produttive, Piano Energetico e Sviluppo Sostenibile, Economia Verde, Autorizzazione Unica Integrata
a voti unanimi e palesi

delibera

- a) di esprimere, ai sensi del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., che il "Progetto" di ampliamento alla quarta corsia dell'Autostrada A14 nel tratto Bologna San Lazzaro - Diramazione per Ravenna", è ambientalmente compatibile a condizione che siano realizzati le prescrizioni specificate nel punto 8. della parte narrativa e di seguito riportate:
1. per quanto riguarda il rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all'art. 146 e 147 del D. Lgs. 42/2004, rispetto alla presenza di aree sottoposte a vincolo (fascia di 150 metri dai corsi d'acqua) nei comuni interessati dal progetto, prima dell'approvazione del progetto dovranno essere richieste alle singole amministrazioni le relative autorizzazioni attraverso specifiche richieste per singolo comune, previa trasmissione degli elaborati e della documentazione prevista dal DPCM 12/12/2005, con particolare attenzione alla relazione paesaggistica che dovrà entrare nel merito degli elementi tutelati dal D. Lgs. 42/2004. Le Amministrazioni rilasceranno tali autorizzazioni eventualmente all'interno della conferenza dei servizi appositamente convocata dal competente Ministero; si precisa inoltre che il rinvio previsto al comma 2 dello stesso articolo opera in relazione al procedimento ma non per quanto riguarda la competenza di rilascio dell'Autorizzazione paesaggistica che la Regione Emilia-Romagna ha delegato ai comuni ai sensi dell'art. 40-decies della LR n. 20/2000;
 2. dovranno essere adeguati gli strumenti urbanistici comunali ai sensi del DPR 393/2004;
 3. le opere viarie con funzione di adduzione al sistema autostradale che saranno finanziate da ASPI, inserite nel Protocollo di Intesa del 13/07/2012, dovranno essere sottoposte alle necessarie procedure di valutazione di impatto ambientale ai sensi della LR n. 9/99 e smi;
 4. per quanto concerne le barriere acustiche previste nel tratto di quarta corsia dinamica, considerando l'incertezza esistente rispetto ai tempi di realizzazione della Complanare nord, dovrà essere adottata la soluzione progettuale che prevede l'installazione di barriere acustiche integrate a margine dell'A14

stessa, ritenendo non percorribile la soluzione iniziale di progetto che prevedeva barriere su fondazione diretta al margine esterno della Complanare nord;

5. dovrà essere sottoscritto un accordo tra Anas e Autostrade per l'Italia per definire le modalità, i costi e il coordinamento per l'installazione delle opere mitigative acustiche nel caso di realizzazione anche della Complanare nord; tali opere dovranno essere progettate nel rispetto dei limiti acustici normativi cumulativi;
6. in riferimento al nuovo svincolo di Solarolo si considera che la soluzione prevista dal progetto iniziale (soluzione sud-ovest) è in linea con la pianificazione in atto ed offre maggiori garanzie in termini di sicurezza stradale; mentre dal punto di vista ambientale la soluzione di progetto sud-ovest non appare ambientalmente peggiorativa rispetto alla ipotesi di soluzione nord-est; in definitiva le due soluzioni per lo svincolo di Solarolo appaiono entrambe ambientalmente compatibili e la scelta della soluzione sud-ovest è giustificata dalla sua previsione negli strumenti di pianificazione; eventuali diversi assetti dello svincolo nel quadrante nord-est potranno essere considerati nelle successive fasi di approvazione del progetto e nella progettazione esecutiva in relazione a diversi assetti urbanistici che dovessero realizzarsi nel territorio del comune di Solarolo;
7. al fine di minimizzare le interferenze dello svincolo di Solarolo con gli insediamenti esistenti si dovrà realizzare un muro di sostegno sul lato sud del piazzale di esazione per consentire il massimo arretramento possibile del rilevato rispetto al nucleo abitato e un muro sul lato nord della rampa per ridurre l'ingombro del rilevato;
8. in relazione alla potenziale criticità in termini di sicurezza stradale relativa alla collocazione ai piedi della rampa Sud del cavalcavia sulla A14 della rotatoria di accesso al casello di Solarolo-Castel Bolognese dalla SP 47, dovrà essere modificato il progetto prima della sua approvazione per inserire in approccio alla rotatoria da nord una doppia corsia di immissione in rotatoria;
9. per quanto concerne il nuovo svincolo di Toscanella di Dozza, si ritiene l'assetto dello svincolo, rispetto alle altre alternative esaminate nel progetto, compatibile con lo stato dei luoghi; in fase di approvazione del progetto dovrà essere adeguato lo strumento urbanistico comunale ai sensi del DPR 393/1994 e massimizzato l'allontanamento verso ovest del ramo sud al fine di allontanarlo il più possibile dall'abitazione esistente e di inserire adeguate fasce di mitigazione ambientale;
10. in relazione all'assetto del campo base CO02, situato in prossimità del cavalcavia svincolo di Imola, dovrà essere individuato nel progetto esecutivo un diverso assetto dell'area di cantiere per evitare l'ambito classificato nel PRG di Imola come N24b in quanto su di esso è in corso di approvazione un piano particolareggiato di iniziativa privata;
11. concordare, in fase di redazione del progetto esecutivo, con le Amministrazioni comunali territorialmente interessate, con la Provincia di Bologna e di Ravenna e con le sezioni ARPA, la realizzazione di fasce alberate, adeguatamente dimensionate al fine di mitigare le emissioni in atmosfera, soprattutto lato monte;
12. in sede di progettazione esecutiva andranno valutate soluzioni per le

pavimentazioni e le superfici in calcestruzzo; recentemente infatti vengono sperimentate per l'abbattimento delle concentrazioni di inquinanti emessi dagli autoveicoli, che sfruttano i processi di degradazione (principalmente di natura ossidativa) delle principali sostanze inquinanti e microbiche ad opera di speciali "fotocatalizzatori", tra cui il Biossido di Titanio;

13. verificare in fase di approvazione del progetto e in accordo con l'Autorità di Bacino del Reno e con il Servizio Tecnico di Bacino Reno, la compatibilità dell'opera, nell'attraversamento del torrente Sillaro, con la cassa d'espansione prevista dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PSAI) dell'Autorità di Bacino del Reno ed il cui studio di fattibilità è stato approvato in via tecnica dal Comitato Consultivo Regionale il 23/11/2009 e, se necessario, individuare i necessari interventi di compatibilizzazione;
14. considerando le criticità dal punto di vista idraulico per la sezione di deflusso del fiume Santerno in corrispondenza del ponte autostradale, il proponente dovrà contribuire alla riduzione del rischio idraulico, attraverso adeguati interventi per un congruo tratto a monte e a valle dell'attraversamento che dovranno essere concordati con l'Autorità di Bacino del Reno e con il Servizio Tecnico di Bacino Reno;
15. ai sensi della DGR 1860/2006 e per contenere l'impatto inquinante su tutto il sistema di drenaggio delle acque superficiali, il sistema di drenaggio delle acque di piattaforma dovrà prevedere fossi permeabili o "fossi filtro" per tutto il tratto autostradale ad esclusione dei tratti che interferiscono con le zone protezione delle acque sotterranee, zone B e zone D dei torrenti Idice, Sillaro e Santerno così come cartografate nella Tav. 2B del Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Provincia di Bologna, approvato con Del. Cons. Prov. n. 15/2011, dove il fosso dovrà essere impermeabile per prevenire eventuali infiltrazioni di inquinanti in falda;
16. il progetto dovrà prevedere efficaci presidi idraulici e fossi di raccolta adeguatamente dimensionati in relazione all'attraversamento di aree di ricarica diretta e indiretta degli acquiferi e alla presenza di ampi tratti autostradali che interessano corsi d'acqua sensibili (rete fluviale e di bonifica, anche per le afferenze indirette) rispetto ai quali si dovrà prevedere un sistema di drenaggio delle acque di piattaforma di tipo chiuso con trattamento delle acque raccolte (sedimentazione e disoleazione) prima dell'immissione nel corpo ricettore sensibile;
17. i fossi andranno adeguatamente sovradimensionati, in quanto a volume di contenimento, e dotati di apposito manufatto regolatore di scarico con funzione di laminazione delle portate con conseguimento dell'invarianza idraulica; tale manufatto dovrà essere dotato di saracinesca di chiusura da azionarsi nel caso di sversamento concentrato di sostanze pericolose, al fine del confinamento delle stesse all'interno dei fossi filtro;
18. in relazione alla regimazione delle acque e alla interferenza della autostrada con la rete dei canali gestita dai Consorzi di Bonifica e condividendo la proposta di società Autostrade di risolvere la situazione di commistione tra le acque di drenaggio autostradali e quelle di scolo, si chiede di realizzare un doppio fosso in terra lato monte per circa 15,5 km nei comuni di Castel San Pietro, Dozza, Imola e Solarolo; il secondo fosso dovrà essere realizzato esternamente alla recinzione autostradale, posizionato a un metro dalla stessa e gestito dai proprietari dei terreni e dal consorzio di bonifica per la relativa

manutenzione;

19. in sede di approvazione del progetto dovranno essere progettata adeguate condizioni concordate con i Consorzi di Bonifica per l'attraversamento dei canali di bonifica ai fini di una loro efficace manutenzione;
20. per quanto riguarda il controllo quantitativo delle immissioni dirette od indirette dei fossi di raccolta delle acque autostradali nella rete di bonifica negli elaborati progettuali si dovrà considerare un limite di portata pari a 15 l/s per Ha di superficie impermeabilizzata (comprendente corsie attualmente esistenti più corsia di ampliamento) applicata a tutte le immissioni dirette od indirette nella rete di bonifica;
21. si dovrà rispettare l'art. 20 delle Norme Tecniche del PSAI che prevede il recupero e la laminazione delle acque pari a 500 mc/ha di superficie impermeabilizzata;
22. si prescrive che ogni modificazione morfologica dei suoli in zone d'alveo, compresi la copertura di tratti appartenenti al reticolo idrografico minore, minuto, di bonifica e privato, così come definito nello stato di fatto e di diritto, non deve comunque alterare il regime idraulico delle acque, né alterare eventuali elementi naturali fisici e biologici che conferiscono tipicità o funzionalità all'ecosistema fluviale; si prescrive, inoltre, che ogni modificazione morfologica sia subordinata al parere favorevole dell'Autorità idraulica competente;
23. la gestione e la manutenzione degli impianti di trattamento previsti, così come del sistema di raccolta e drenaggio, sarà a carico di Autostrade per l'Italia S.p.A.; il progetto esecutivo dovrà, quindi, contenere il "Piano di manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali" che dovrà essere preventivamente concordata con le amministrazioni comunali e con i consorzi di bonifica;
24. per quanto attiene alle interferenze dirette tra i manufatti e le aree appartenenti al demanio idraulico dei corsi d'acqua pubblici e al reticolo di bonifica, prima della esecuzione dei lavori dovranno essere ottenute le autorizzazioni e concessioni necessarie in base alle vigenti normative, dalle Autorità competenti (Servizio tecnico di bacino e Consorzi di Bonifica);
25. dovrà essere migliorato l'inserimento ambientale dell'infrastruttura esistente oggetto di ampliamento e adeguamento attraverso la realizzazione di tutti gli interventi di mitigazione ambientale paesaggistica proposti nel SIA;
26. l'inserimento ambientale del nuovo svincolo di Solarolo dovrà essere implementato rispetto a quanto proposto al fine di mitigare l'impatto sulle abitazioni presenti a sud-sud-est e a nord; tali interventi dovranno prevedere opportune fasce e aree esterne di vegetazione arborea e arbustiva in grado di limitare il più possibile la percezione del casello, delle rampe di entrata e uscita e delle barriere acustiche;
27. dovrà inoltre essere sviluppato e implementato un efficace inserimento ambientale del nuovo svincolo di Toscanella di Dozza per limitare l'impatto sui fabbricati esistenti nei pressi del casello, in un territorio agricolo prossimo al Rio Sellustra che interessa parzialmente il vincolo paesaggistico dei 150 metri (D. Lgs. 42/2004); tale intervento dovrà prevedere opportune fasce e

aree esterne di vegetazione arborea arbustiva in grado di limitare il più possibile la percezione del casello di esazione e delle rampe di entrata e uscita;

28. si prescrive di prevedere interventi di piantumazione e rinaturazione in tutte le aree di pertinenza e nelle aree intercluse e di verificare la disponibilità di aree pubbliche in prossimità del tracciato di progetto al fine di aumentare le aree oggetto di compensazioni ambientali attraverso l'impianto di macchie arbustive e arboree aggiuntive rispetto a quelle proposte; in particolare si segnala la disponibilità per tali interventi compensativi di un'area in località Ponte Rizzoli nel comune di Ozzano che dovrà essere sviluppata in accordo con l'amministrazione comunale in fase di approvazione del progetto;
29. nei punti di attraversamento di tutti i corsi d'acqua tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004, dovrà essere previsto un ripristino adeguato delle aree di cantiere con potenziamento del corridoio ecologico interessato anche finalizzato alla permeabilità per la fauna e la sistemazione di formazioni arboreo - arbustive di tipo igrofilo, al fine di ricucire i nuclei di vegetazione preesistente e garantire la continuità della fascia di vegetazione ripariale, nell'ottica della conservazione e della valorizzazione degli elementi lineari della rete di connessione ecologica;
30. si ritengono insufficienti per alcuni tratti le opere di mitigazione acustica progettate poiché non consentono il rispetto dei valori limite imposti dalla normativa su alcuni ricettori analizzati, per tutti i ricettori residenziali e non residenziali che risultano comunque fuori limite nella fase post-operam anche con le mitigazioni previste nel progetto e indicati ai punti 6.41 e 6.44, si chiede di individuare nella progettazione esecutiva ulteriori interventi indiretti e misure di mitigazione per ridurre il numero dei ricettori fuori dai limiti acustici di zona; in particolare:
 - per il comune di Imola si rilevano alcune importanti criticità relative ad alcuni ricettori: n. 5009, 5073, 5288, 5293, 5308, 5476, in quanto a seguito dell'ampliamento della sede autostradale, si troveranno parzialmente o completamente ricadenti nella fascia di 20 metri dall'infrastruttura stradale, quindi a breve distanza dalle relative opere di mitigazione (barriere acustiche) e per i quali si dovranno prevedere opportuni interventi di mitigazione e compensazione;
 - per i ricettori: n. 5009 (km 43+547) in via Sellustra, n. 5293 e n. 5476 (km 52+650) in via del Condotto e n. 5308 (km 53+350) in via San Prospero non si ritiene sufficiente il rispetto dei limiti normativi attraverso l'installazione di barriere acustiche; in quanto non viene garantita una sufficiente vivibilità e fruibilità degli edifici stessi e delle aree cortilive esistenti; si prescrive pertanto di definire specifici accordi con i proprietari degli immobili finalizzati alla risoluzione del problema abitativo in raccordo con l'Amministrazione comunale di Imola anche tramite opportuni indennizzi economici per la ricostruzione degli edifici in aree idonee, dando applicazione a quanto disposto dalla LR 38/98;
 - per i ricettori, ubicati nel comune di San Lazzaro di Savena con n. 1069, 1149 e 1217 che vedono il superamento del limite normativo anche per il periodo diurno non si ritiene accettabile l'ipotesi del solo intervento diretto sui ricettori (sostituzione degli infissi), si prescrive quindi di adeguare le misure di mitigazione sulla via di propagazione del rumore (ad esempio barriere acustiche), le cui dimensioni andranno valutate sulla base di

specifiche simulazioni e in accordo con Arpa, al fine di riportare il clima acustico su tali ricettori al rispetto dei valori previsti dalla normativa;

31. per quanto riguarda i ricettori su cui è stato previsto un intervento diretto di sostituzione degli infissi, si dovrà verificare in fase attuativa degli interventi, la necessità di installazione di sistemi di ventilazione da prevedersi in accordo con i privati proprietari dei ricettori
32. si prescrive di predisporre un piano di monitoraggio, da concordare con le amministrazioni comunali e con Arpa, della fase di cantiere e della fase di esercizio con IV corsia completata, con l'individuazione dei punti, delle modalità di monitoraggio e del modello previsionale da utilizzare per la verifica dei livelli sonori su tutti i ricettori situati lungo il nuovo tracciato; dovrà essere previsto, inoltre, anche il monitoraggio dell'efficacia delle misure di mitigazione realizzate al fine di adottare nel caso ulteriori interventi
33. il piano di monitoraggio dovrà considerare le seguenti indicazioni:
 - le postazioni di misura dovranno essere collocate sia in prossimità dell'infrastruttura stradale sia in corrispondenza dei ricettori (recettore-orientate), al fine di calibrare il modello di calcolo previsionale in fase di elaborazione, permettendo la regolazione dei parametri che intervengono sulla propagazione del suono, e di verificare in corrispondenza di punti di controllo la correttezza dei livelli sonori stimati;
 - dovranno essere intensificati i rilevamenti nelle aree dove i livelli simulati sui ricettori risultano poco sotto il limite;
 - dovranno essere verificate le performance dei presidi di mitigazione posti in essere, con tecniche di misura "ad hoc";
 - dovrà essere controllato il limite interno alle abitazioni, nel caso di ricettori sui quali siano previsti interventi diretti con infissi antirumore;
34. si rilevano alcune importanti criticità relative a ricettori ubicati nel comune di Imola: n. 5009, 5073, 5288, 5293, 5308, 5476, in quanto a seguito dell'ampliamento della sede autostradale, si troveranno parzialmente o completamente ricadenti nella fascia di 20 metri dall'infrastruttura stradale, quindi a breve distanza dalle relative opere di mitigazione (barriere acustiche) e per i quali si dovranno prevedere opportuni interventi di mitigazione e compensazione;
35. in particolare per i ricettori: n. 5009 (km 43+547) in via Sellustra, n. 5293 e n. 5476 (km 52+650) in via del Condotta e n. 5308 (km 53+350) in via San Prospero non si ritiene sufficiente il rispetto dei limiti normativi attraverso l'installazione di barriere acustiche; in quanto non viene garantita una sufficiente vivibilità e fruibilità degli edifici stessi e delle aree cortilive esistenti; si prescrive pertanto di definire specifici accordi con i proprietari degli immobili finalizzati alla risoluzione del problema abitativo in raccordo con l'Amministrazione comunale di Imola anche tramite opportuni indennizzi economici per la ricostruzione degli edifici in aree idonee;
36. si prescrive, in fase di redazione del progetto definitivo, di approfondire lo studio dei casi che, nonostante la revisione della progettazione delle barriere acustiche risultano ancora al di sopra dei limiti normativi, anche ipotizzando l'uso di barriere provviste di piani inclinati;
37. per quanto attiene le aree dei cantieri, al fine della protezione dagli inquinamenti accidentali, dovrà essere evitato l'interramento di contenitori

destinati all'immagazzinamento di sostanze o preparati pericolosi, carburanti e rifiuti, preferendo l'installazione di depositi epigei per le vasche di contenimento; qualora l'interramento fosse necessario dovrà essere prodotta la relazione descrittiva e quella idrogeologica per i manufatti;

38. qualora accidentalmente si dovessero verificare sversamenti di sostanze inquinanti nel suolo, si dovrà ottemperare a quanto disposto dal D. Lgs. 152/06;
39. per eventuali trattamenti a calce, devono essere indicati dove verranno ubicati i depositi della calce e le loro caratteristiche, ed individuati i mezzi spandicalce che verranno utilizzati e gli accorgimenti e/o precauzioni che saranno adottati laddove tali trattamenti siano effettuati in prossimità di abitazioni;
40. il progetto esecutivo dovrà contenere il "piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di smaltimento dei reflui"; in particolare la manutenzione degli impianti dovrà essere garantita con una cadenza minima di 4 volte all'anno;
41. per l'approvvigionamento di acqua non potabile è da evitarsi la perforazione di nuovi pozzi e si ritiene quindi necessario prevedere l'uso di acque superficiali;
42. per limitare le emissioni diffuse e puntuali di polveri derivanti dalla movimentazione dei materiali di costruzione, dall'esercizio di impianti fissi e dalla movimentazione dei mezzi su strada di cantiere sterrata, è necessario:
 - per l'impianto di betonaggio e altri impianti fissi, prevedere sistemi di abbattimento per le polveri in corrispondenza degli sfiati da serbatoi e miscelatori durante il carico, lo scarico e la lavorazione;
 - qualora nella composizione del calcestruzzo rientri come materia prima il polistirolo, il ciclo delle acque usate, provenienti anche dal lavaggio delle autobetoniere, non dovrà essere svolta a cielo aperto e comunque, prima dello scarico delle acque usate, dovranno essere interposte griglie di trattenimento del materiale plastico;
 - prevedere la umidificazione dei depositi temporanei di terre, dei depositi di materie prime ed inerti e delle vie di transito da e per i cantieri, soprattutto quando queste si trovino nelle vicinanze di edifici;
 - per il trasporto degli inerti prevedere un sistema di ricopertura dei cassoni con teloni;
43. acquisire le autorizzazioni necessarie per le emissioni di inquinanti in atmosfera ai sensi delle vigenti normative;
44. il monitoraggio in fase di cantiere deve definire il protocollo con il quale si provvederà (oltre alle matrici investigate, ai punti e alla periodicità di campionamento, etc.) ai tempi di elaborazione dei dati ed ai destinatari delle informazioni e dei risultati nonché alla definizione dei criteri che verranno adottati affinché il monitoraggio, durante l'opera, possa essere efficace sia a rilevare criticità che ad intervenire immediatamente a rimuoverne le cause; resta inteso che il monitoraggio dovrà essere predisposto in maniera tale da potere essere utilizzato anche come fonte di informazione per la popolazione interessata;
45. resta fermo che tutte le autorizzazioni, necessarie per la realizzazione delle opere in oggetto della presente valutazione, dovranno essere rilasciate dalle

autorità competenti ai sensi delle vigenti leggi;

- b) di esprimere alle osservazioni presentate (come sintetizzate nell'Allegato A, parte integrante della presente deliberazione) le risposte di cui all'Allegato B, parte integrante della presente deliberazione;
- c) di inviare il presente parere al Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., al fine di concorrere alla definizione della pronuncia di compatibilità ambientale sul progetto in oggetto;
- d) di inviare il presente parere per conoscenza al proponente Società Autostrade per l'Italia S.p.A., alla Provincia di Bologna, alla Provincia di Ravenna, alle Amministrazioni dei comuni di: S. Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Castel San Pietro, Dozza, Imola, Castel Bolognese e Solarolo.

ALLEGATO A

SINTESI DELLE OSSERVAZIONI PRESENTATE SUL S.I.A. DEL PROGETTO DEL PROGETTO DI AMPLIAMENTO ALLA QUARTA CORSIA DELL'AUTOSTRADA (A14) TRA GLI SVINCOLI DI SAN LAZZARO E LA DIRAMAZIONE PER RAVENNA

A. Osservazioni di carattere generale:

- A.1 si chiede di soprassedere alla realizzazione del nuovo svincolo di Toscanella di Dozza in quanto inutile e dannosa; concordare le mitigazioni ambientali e le compensazioni; (oss.4), (oss. 11);
- A.2 si chiede di soprassedere alla realizzazione del nuovo svincolo di Toscanella di Dozza in quanto inutile e dannosa; nel caso di realizzazione chiedono di traslare il piazzale di esazione più ad ovest; (oss.13);

B. Osservazioni al quadro di riferimento programmatico:

C. Osservazioni al quadro di riferimento progettuale:

- C.1 si osserva che le barriere acustiche previste per alcuni edifici nel comune di Imola impediranno vivibilità e fruibilità dell'abitazione e degli spazi; segnalano inoltre difformità negli elaborati progettuali; disponibilità a demolizione con indennizzo (oss.7), (oss.17), (oss.8), (oss.18), (oss.12), (oss.19);
- C.2 si richiede che il casello di Solarolo sia realizzato nella soluzione nord-est e non in quella sud-ovest di progetto (oss.2), (oss.9), (oss.3), (oss.10);
- C.3 opposizione alla realizzazione del nuovo svincolo di Solarolo e all'esproprio; si chiede la realizzazione del casello nella soluzione nord-est (oss.1), (oss. 5);
- C.4 si richiede di installare barriere acustiche trasparenti tra il km 47+800 e il km 47+900 per rendere visibile le attività esistenti e non installare le barriere in altro tratto (tra 47+900 e 48+226) (oss. 14), (oss.16);
- C.5 si chiede di eliminare la previsione di occupazione temporanea di un'area ad uso del campo base CO02 nei pressi dello svincolo di Imola in quanto l'area è oggetto di piano particolareggiato per l'ambito N24B del comune di Imola; (oss. 15);
- C.6 si chiede di non installare le barriere acustiche in prossimità del casello di Imola fino al km 50+500 (oss.6);

D. Osservazioni al quadro di riferimento ambientale

→

ALLEGATO B

PARERE SULLE OSSERVAZIONI PRESENTATE SUL S.I.A. DEL PROGETTO DEL PROGETTO DI AMPLIAMENTO ALLA QUARTA CORSIA DELL'AUTOSTRADA (A14) TRA GLI SVINCOLI DI SAN LAZZARO E LA DIRAMAZIONE PER RAVENNA

A Osservazioni di carattere generale:

- A.1 L'osservazione è parzialmente accolta, nelle prescrizioni di cui al punto 8.27 ;
- A.2 L'osservazione è parzialmente accolta, nelle prescrizioni di cui al punto 8.9 e punto 8.27 ;

B Osservazioni al quadro di riferimento programmatico:

C Osservazioni al quadro di riferimento progettuale:

- C.1 L'osservazione è accolta, nelle prescrizioni di cui al punto 8.30;
- C.2 L'osservazione è stata parzialmente accolta, nelle prescrizioni di cui al punto 8.6;
- C.3 L'osservazione è stata parzialmente accolta, nelle prescrizioni di cui al punto 8.6;
- C.4 L'osservazione non è accoglibile per la presenza di ricettori e per motivi di sicurezza della circolazione;
- C.5 L'osservazione è stata accolta, nelle prescrizioni di cui al punto 8.10;
- C.6 L'osservazione non è accoglibile per la presenza, in base al SIA, di ricettori;

D Osservazioni al quadro di riferimento ambientale:

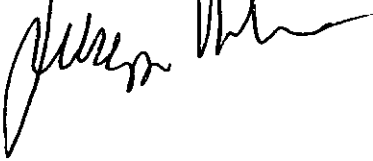
REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi
GIUNTA REGIONALE

Giuseppe Bortone, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E DIFESA DEL SUOLO E DELLA COSTA esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008, parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta GPG/2012/1825

data 08/11/2012

IN FEDE

Giuseppe Bortone



PAGINA INUTILIZZABILE

omissis

L'assessore Segretario: Muzzarelli Gian Carlo

IN CARTA LIBERA PER GLI USI CONSENTITI DALLA LEGGE
Si attesta che il presente atto composto da
n. 61..... fasciate, è copia conforme all'originale.

Bologna, 23 NOV. 2012
Servizio Segreteria e AA. GG. della Giunta. Affari
generali della Presidenza. Pari opportunità.

IL FUNZIONARIO INCARICATO

[Handwritten signature]

Il Responsabile del Servizio
Segreteria e AA. GG. della Giunta
Affari Generali della Presidenza
Pari Opportunità

[Handwritten signature]
DOTT.SSA SONIA GIOFFI