



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE

DECRETI MINISTRO - REGISTRAZIONE
D.M. 0000135 del 06/05/2014

*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E
DEL TURISMO**

VISTO l'art. 7, comma 3 del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs. del 29 giugno 2010, n. 128;

VISTI gli articoli 26 e 28 del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs. del 29 giugno 2010, n. 128;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 4, comma 5, del D.lgs. 29 giugno 2010, n. 128, recante "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

VISTO l'art. 9 del D.P.R. 14 maggio 2007, n. 90 e successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito nella legge n. 123 del 14 luglio 2008, che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale V.I.A./V.A.S. e che prevede, per le valutazioni di impatto ambientale di opere, per le quali sia riconosciuto un concorrente interesse regionale, l'integrazione della Commissione con un componente designato dalle Regioni e dalle Province Autonome interessate;



CONSIDERATO che in sede di istruttoria tecnica la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS è stata integrata dal rappresentante della Regione Emilia Romagna, nominato con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto di realizzazione dell'ampliamento alla quarta corsia del tratto Bologna San Lazzaro diramazione per Ravenna dell'Autostrada A14 Bologna Bari Taranto, ricadente nel territorio dei Comuni di S. Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Castel San Pietro, Dozza e Imola (BO), Castel Bolognese e Solarolo (RA), presentata dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A., con sede in via Alberto Bergamini 50, 00159 Roma, con nota acquisita al prot. n. DVA-2011-15980 in data 4 luglio 2011;

PRESO ATTO che l'annuncio relativo alla domanda di valutazione di impatto ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale e della sintesi non tecnica, per la pubblica consultazione, è avvenuto in data 30 giugno 2011, su i quotidiani "Corriere della Sera" ed il "Il Resto del Carlino";

VISTA la documentazione trasmessa dal soggetto proponente a corredo dell'istanza di valutazione di impatto ambientale acquisita in data 4 luglio 2011, nonché le integrazioni e chiarimenti pervenuti nel corso dell'iter istruttorio;

PRESO ATTO della pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione integrativa per la pubblica consultazione sui quotidiani il "Corriere della Sera" ed il "Resto del Carlino" in data 6 febbraio 2012.

PRESO ATTO che sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., riportate nel citato parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale V.I.A. e V.A.S., n. 1143 del 21 dicembre 2012, che dette osservazioni sono state esaminate e prese in considerazione ai fini dell'espressione del parere stesso;

PRESO ATTO che il progetto definitivo presentato, riferibile alla tipologia di cui al punto 10) dell'allegato II alla parte II del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. consiste nel potenziamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 nel tratto compreso tra gli svincoli di Bologna San Lazzaro (km 22+231) e la Diramazione per Ravenna (km 56+600) per complessivi 34,3 km. Per i primi 7,3 km, al fine di rendere compatibile tale potenziamento con il sistema delle complanari Sud (esistente) e Nord (in fase di progettazione da parte di ANAS), è prevista la realizzazione della quarta corsia dinamica, ovvero l'utilizzo (regolamentato) della corsia di emergenza quale corsia di marcia lenta. Dal termine della complanare Sud fino alla diramazione per Ravenna è previsto l'ampliamento 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 S. Pietro ed Imola, l'Area di Servizio Sillaro ed il nuovo svincolo di Solarolo. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione del nuovo casello autostradale in località Toscanella di Dozza, l'adeguamento dell'attuale uscita del casello autostradale di Castel San Pietro Terme con sistemazione a rotatoria dell'intersezione con la strada provinciale S.P.19 San Carlo, ed il completamento del collegamento nord-sud alla Complanare comprensivo dello svincolo sulla esistente complanare sud e dello svincolo sulla costruenda complanare nord.

L'opera si prefigge l'obiettivo di migliorare le condizioni di fluidità della tratta autostradale pervenendo a livelli di servizio e di sicurezza più rispondenti alle condizioni di traffico attuali e future.

PRESO ATTO CHE è stato redatto lo studio relativo alla Valutazione di Incidenza Ambientale su SIC e ZPS ai sensi del D.P.R. n. 357/1997 e ss.mm.ii.;

PRESO ATTO CHE per le zone speciali di conservazione tutelate a livello comunitario la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale V.I.A. e V.A.S., con il citato parere n. 1143/2012 ha valutato che:

- *“le risultanze degli studi di incidenza condotti dal Proponente per il SIC-ZPS IT 4050001 “Gessi bolognesi, calanchi dell’Abbadessa” e il SIC-ZPS IT4050004 “Bosco della Frattona”, evidenziano che gli interventi del progetto in esame non superano la capacità di carico dell’ecosistema: eventuali impatti risultano infatti temporanei e reversibili, anche in virtù degli interventi di mitigazione proposti”;*

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

ACQUISITO il Parere positivo con prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale V.I.A./V.A.S. n. 1143 del 21 dicembre 2012, costituito da n. 18 pagine che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO il Parere favorevole con prescrizioni espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n., DG/PBAAC/34.19.04/35541/2012, del 20 dicembre 2012, assunto al prot. DVA-2013-1506 del 21 gennaio 2013, costituito da n. 11 pagine che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO il Parere favorevole con prescrizioni espresso con Delibera di Giunta Regionale n. 1690/2012 del 19 novembre 2012, assunto al prot. DVA-2012-

0029461 del 4 dicembre 2012, costituito da n. 61 pagine che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

VISTA la nota della Regione Emilia Romagna, n. PG.2013.31146, del 05 febbraio 2013, pervenuta per il tramite della nota della Società Autostrade per l'Italia S.p.A. assunta al prot. DVA-2013-6406 del 14 marzo 2013, con la quale sono espresse precisazioni in merito al quadro prescrittivo di cui alla Delibera di Giunta Regionale n. 1690/2012 sopra richiamata, precisando *“che per modificare i contenuti dell'atto regionale è necessaria una delibera di giunta regionale, che approvi specificamente le modifiche”*;

ACQUISITO il Patere integrativo espresso con Delibera di Giunta Regionale n. 1467/2013 del 21 ottobre 2013, assunto al prot. DVA-2013-0027408 del 27 novembre 2013, costituito da n. 7 pagine e che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante, con cui ha provveduto ad integrare e modificare il quadro prescrittivo del proprio precedente parere espresso con Delibera di Giunta Regionale n. 1690/2012 del 19 novembre 2012;

CONSIDERATO che, ai sensi dell'articolo 26, comma 4, del D.Lgs. 152/06, così come modificato dal D.Lgs. 4/2008, il provvedimento di valutazione di impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;

CONSIDERATO che:

- sulla base di quanto indicato dal proponente in sede di presentazione dell'istanza di VIA, si è provveduto ad una ricognizione delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale e relativi al livello di progettazione oggetto del procedimento di VIA medesimo;
- prima della conclusione della conferenza di servizi decisoria dovranno essere acquisite le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, relativi al livello di progettazione valutato col presente decreto;
- eventuali ulteriori rinvenibili autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, relativi al livello di progettazione definitiva, oggetto della valutazione di impatto ambientale, dovranno essere comunque acquisiti prima della conclusione della conferenza dei servizi decisoria, antecedente la autorizzazione alla costruzione;
- sono fatte salve, e quindi non comprese nel presente atto, le ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in tema di patrimonio culturale eventualmente da rilasciare da parte del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e dalla Regione.



RITENUTO, sulla base di quanto premesso, di dovere provvedere ai sensi dell'art. 26 del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dal D.lgs 16 gennaio 2008, n. 4 alla formulazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale:

D E C R E T A

la compatibilità ambientale del progetto relativo all'ampliamento alla quarta corsia del tratto Bologna San Lazzaro diramazione per Ravenna dell'autostrada A14 Bologna Bari Taranto ricadente nel territorio dei comuni di S. Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Castel San Pietro, Dozza e Imola (BO), Castel Bolognese e Solarolo (RA), presentato dalla Società Autostrade per l'ITALIA S.p.A., con sede in via Alberto Bergamini 50, 00159 Roma, subordinata al rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 1:

Art. 1 Quadro Prescrittivo

Sez. A) Prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS:

1. l'approvvigionamento dei materiali da costruzione e l'eventuale smaltimento dei materiali di risulta dovrà essere effettuato utilizzando siti autorizzati, privilegiando, a parità di idoneità, quelli più prossimi all'area di intervento, allo scopo di minimizzare gli impatti derivanti dal trasporto. Il progetto non dovrebbe generare criticità per quanto riguarda le attività estrattive, tuttavia dovranno essere considerati la geologia del territorio e gli eventuali fronti di scavo delle cave attive e dismesse in relazione alla vicinanza dell'opera, con riferimento agli aspetti di sismicità, subsidenza e stabilità dei terreni;
2. dovrà essere elaborato il piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali;
3. prima dell'avvio delle attività di cantiere, il Proponente dovrà chiarire modalità di intervento previste nell'eventualità di sversamento di inquinanti e contaminazione di vegetazione, suolo e acque, concordando con le competenti Autorità locali le modalità di segnalazione ai competenti Organi di vigilanza delle eventuali situazioni di criticità e degli interventi da attuare in tali circostanze;
4. allo scopo di ridurre il rischio idraulico per la sezione di deflusso del fiume Santerno presso il ponte autostradale, il Proponente dovrà concordare con l'Autorità di Bacino i necessari interventi sull'asta del fiume in corrispondenza dell'attraversamento autostradale;
5. prima dell'inizio dell'opera di progetto il Proponente dovrà acquisire tutte le autorizzazioni territoriali e i pareri necessari ai sensi delle vigenti disposizioni di legge;

A handwritten signature in blue ink is written over a circular stamp. The stamp contains the text 'COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE' around the perimeter and 'VIA/VAS' in the center.

6. dovranno essere programmate e messe in atto specifiche campagne di monitoraggio ambientale, con particolare riferimento alle componenti "Atmosfera" e "Rumore e vibrazioni", da attuarsi nello stato attuale, durante la fase di cantiere e successivamente alla realizzazione dell'opera e delle mitigazioni presso i ricettori individuati, al fine di verificare il rispetto dei limiti di legge, la corrispondenza dei risultati del monitoraggio con quelli ricavati dalle simulazioni e l'efficacia degli interventi di bonifica realizzati, assumendo infine le eventuali ulteriori determinazioni necessarie sulla base dei risultati ottenuti. I dati rilevati dovranno essere elaborati, registrati, archiviati e resi disponibili alle competenti Autorità di controllo;
7. dovranno essere messi in atto i monitoraggi ambientali, i presidi e le opere di mitigazione e compensazione individuati nel progetto, nello Studio d'Impatto Ambientale, nelle relative integrazioni e nei chiarimenti forniti dal Proponente, unitamente a quelli contenuti nel presente documento e nei pareri resi dalle Amministrazioni coinvolte;
8. gli eventuali costi relativi alle prescrizioni dovranno essere inseriti nel quadro economico del progetto esecutivo.

Sez. B) Prescrizioni del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo:

1. nelle aree indicate nel prospetto allegato al presente provvedimento, sarà necessario prevedere indagini archeologiche preliminari che consisteranno nell'esecuzione di sondaggi a modulo o a trincea da effettuarsi con mezzo meccanico provvisto di benna liscia.

I saggi lineari, da prevedere a distanza di circa 30 m l'uno dall'altro, saranno realizzati della lunghezza di circa m 50 fino alla profondità di progetto, con eventuali approfondimenti ove ritenuto necessario. In caso di rinvenimento di stratificazioni e/o resti strutturali potrà essere richiesto un ampliamento dei saggi, cui potranno far seguito scavi archeologici stratigrafici in estensione, preliminarmente all'attivazione dei cantieri, al fine di definire e comprendere la natura di quanto emergerà. La documentazione prodotta sullo scavo, di sintesi e finale dovrà pervenire alla Soprintendenza secondo le modalità già indicate alle ditte archeologiche con le note predisposte dalla Soprintendenza medesima.

Per quanto concerne il restante tracciato e la viabilità secondaria, considerato che l'opera in progetto attraversa un territorio densamente popolato nell'antichità, si dispone un controllo in corso d'opera.

Si segnala inoltre l'opportunità di prevedere verifiche preliminari anche nelle aree in cui saranno previste eventuali opere collaterali di cantierizzazione.

Le indagini e il controllo in corso d'opera dovranno essere effettuate, con oneri non a carico della Soprintendenza, da personale specializzato (archeologi), secondo le indicazioni fornite dalla stessa Soprintendenza, che assumerà la direzione scientifica dell'intervento;



2. vengano estesi su tutto il tratto autostradale di cui si propone l'ampliamento gli interventi di mitigazione dell'impatto visivo previsti nel solo tratto del Comune di San Lazzaro come espresso dal parere della Soprintendenza per i beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia, vale a dire:

2.1. provvedere alla trasformazione delle barriere costituite da pannellature metalliche fonoassorbenti, prevalentemente opache, in elementi totalmente o prevalentemente trasparenti;

2.2. prevedere opere di mitigazione a verde con specie autoctone aventi l'obiettivo di inserire l'infrastruttura nell'ambiente attraversato, riqualificando gli ambiti marginali interessati dai lavori, di valorizzare i corridoi ecologici rappresentati dai corsi d'acqua, di recuperare dal punto di vista ambientale le aree utilizzate in fase di cantiere, di mitigare la presenza delle barriere acustiche con fasce arboree e arbustive;

2.3. per quanto concerne le opere di mitigazione e di compensazione lungo il tracciato, esse siano coerenti con le caratteristiche peculiari del paesaggio attraversato, riprendendone gli elementi caratterizzanti (andamento della parcellizzazione, filari, canali) senza creare scenari avulsi dal contesto, ad esempio di macchie di vegetazione irregolari prive di un legame con la storia del territorio;

2.4. si osservino le seguenti indicazioni per l'approfondimento progettuale delle nuove barriere antirumore orientato a garantire una soluzione compatibile con il paesaggio e funzionale alla percezione dello stesso:

2.4.1. il sistema modulare comunque dovrà essere omogeneo e continuo in modo da garantire la percezione e la leggibilità del paesaggio riducendone al contempo l'impatto visivo;

2.4.2. evitare soluzioni che prevedano traversi strutturali o cornici opache sulla sommità e a chiusura delle porzioni trasparenti;

2.4.3. il sistema dovrà essere integrato agli elementi dell'infrastruttura (fondazione, grad-rail) in modo che da garantire un organico sviluppo anche qualora sorgesse la necessità di schermare altri tratti in fregio a nuovi insediamenti;

2.4.4. onde assicurare un graduale e adeguato inserimento delle barriere nel contesto prevalentemente agrario, oltre alle opere di mitigazione naturalistica, una particolare attenzione dovrà essere posta sulle soluzioni progettuali delle parti terminali delle barriere;

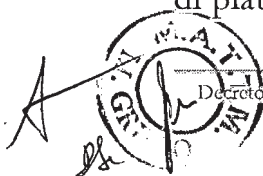
2.4.5. prevedere una finitura esterna della struttura portante e delle eventuali parti opache tesa a ridurre l'impatto cromatico verso il cielo.

Sez. C) Prescrizioni della Regione Emilia Romagna:

1. per quanto riguarda il rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche di cui all' art. 146 e 147 del DLgs. 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 DLgs. 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 ss.mm.ii.;
 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 CO2, 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 ricevente 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 o comunque dovranno essere garantite le medesime prestazioni di tutela ambientale ottenute con la saracinesca di chiusura attraverso misure di messa in sicurezza di emergenza, con un servizio di pronto intervento gestito e controllato da ASPI, che dovranno essere inserite e declinate puntualmente nel Piano di manutenzione dell'opera del progetto esecutivo che dovrà essere approntato da Autostrade per l'Italia SpA;
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 progettate adeguate condizioni concordate con i Consorzi di Bonifica per l'attraversamento dei canali di bonifica ai fini di una loro efficace manutenzione; in particolare si chiede di adottare la soluzione progettuale proposta dal proponente di modificare il limite di recinzione autostradale e ricavare al piede del rilevato autostradale un'area carrabile per l'accesso e la manutenzione dei canali consortili da parte dei mezzi consortili; la manutenzione del collettore interrato che sostituirà il fosso di guardia autostradale al di sotto di tale area carrabile sarà a carico di società Autostrade;
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 m³/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 (DLgs. 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 DLgs. 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 (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;
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 DLgs. 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;
46. che dovranno essere applicate integralmente le prescrizioni nn. 3, 11, 13, 14, 15, 30, 21, 33, 16 e 20 della delibera n. 1690/2012 sulla base delle interpretazioni fornite dal proponente.

Art. 2 (Verifica di Ottemperanza)

Alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni riportate all'art. 1 si provvederà, con oneri a carico del Proponente, come indicato di seguito:

Sez. A)

Prescrizioni: A) nn. 1, 2, 4, 8.

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM – Fase di progettazione esecutiva.

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Enti coinvolti:

Prescrizioni: A) nn. 3, 5, 6, 7.

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM – Prima dell'inizio dei lavori.

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Enti coinvolti:

Sez.B)

Prescrizioni: B) punto 1.

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM – Fase di cantiere.

Ente Vigilante: Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Enti coinvolti:

Prescrizioni: B) punto 2.

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM – Fase di progetto esecutivo.

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Enti coinvolti: Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo



Sez.C)

Alla Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni di cui al punto C) provvederà la Regione Emilia Romagna, ad eccezione di quelle già ricomprese o in contrasto con le prescrizioni richiamate alle lettere A) e B).

Gli esiti saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Art. 3 (Disposizioni Finali)

Il presente provvedimento sarà comunicato alla Società Autostrade per l'Italia S.p.A., al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, alla Provincia di Bologna, alla Provincia di Ravenna, ai Comuni di S. Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Castel San Pietro, Dozza e Imola (BO), Castel Bolognese e Solarolo (RA) ed alla Regione Emilia Romagna.

Sarà cura della Regione Emilia Romagna comunicare il presente provvedimento alle altre Amministrazioni e/o organismi eventualmente interessati.

La proponente Società Autostrade per l'Italia S.p.A. provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento per estratto nella Gazzetta Ufficiale, ai sensi dell'art. 27 del D.lgs. 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, notiziandone il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali e trasmetterà al medesimo e al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge 24/11/2000, n. 340.

Ai sensi dell'art. 26, comma 6, del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale, trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata.

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., al parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ed al parere della Regione Emilia Romagna sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.



Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione dell'estratto del provvedimento sulla Gazzetta Ufficiale.

Roma, li

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE



IL MINISTRO DEI BENI
E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI
E DEL TURISMO

