



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

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

**\* \* \***

**Parere n. 557 del 9 aprile 2024**

***Parere Tecnico – Proroga VIA***

**“Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto:  
ampliamento alla quarta corsia nel tratto Bologna  
San Lazzaro - Diramazione Ravenna”**

**Progetto:**

**Proroga del termine di validità del  
Decreto di compatibilità ambientale  
DM. 135 del 6/05/2014.**

**ID VIP 11027**

**Proponente:**

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

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

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

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

### **PREMESSO che**

- Con nota prot. n. ASPI/RM/2024/0001211 del 18/01/2024, acquisita al prot. n. MASE-13310 del 24/01/2024, la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha presentato istanza di seconda proroga per una durata di 6 anni di validità del Decreto di compatibilità ambientale n. 135 del 06/05/2014, emesso per il progetto “Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto: ampliamento alla quarta corsia nel tratto Bologna San Lazzaro - Diramazione Ravenna”. L’estratto del sopra citato provvedimento di valutazione di impatto ambientale è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 60 del 23/01/2014. Con successivo decreto ministeriale D.M. 278 del 31/12/2020, i termini di validità del D.M. 135 del 6/05/2014 sono stati prorogati al 22/05/2024.
- con nota prot. MASE-38894 del 29/02/2024, acquisita al prot. CTVA-2735 del 29/02/2024, la Direzione:
  - o ha comunicato la procedibilità dell’istanza;
  - o ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale (di seguito, CTVA), avente a oggetto l’accertamento della sussistenza o meno, alla luce della documentazione fornita, della sussistenza o meno delle condizioni che consentano di confermare le valutazioni già effettuate nell’ambito della procedura di V.I.A. conclusa con il DM-135 del 06/05/2014, e se sussistono, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta.
  - o ha infine ribadito quanto indicato con nota prot. MATTM-52978 del 18/05/2021, circa l’assegnazione da parte della CTVA dell’istruttoria tecnica al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera “PNRR e Lineari”, comunicato da ultimo con nota prot. CTVA-4611 del 13/09/2021;
- con la stessa nota la Direzione ha fra l’altro comunicato che “Ai fini dello svolgimento dell’istruttoria tecnica di competenza, la documentazione presentata a corredo dell’istanza

è stata pubblicata sul sito web dell’Autorità competente, alla pagina: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/422/15859>”.

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

### **D.M. n. 135 del 6 maggio 2014 di compatibilità ambientale con condizioni**

- Il progetto “Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto: ampliamento alla quarta corsia nel tratto Bologna San Lazzaro - Diramazione Ravenna” è stato sottoposto alla procedura di V.I.A. conclusasi con il Decreto di compatibilità ambientale D.M. 135 del 06/05/2014, visti i pareri positivi con prescrizioni della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS e del Ministero per i beni e le attività culturali, vista la nota della regione Emilia Romagna n. PG.2013.31146 del 05/02/2013 e il parere integrativo espresso con Delibera Regionale n. 1467/2013, è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto “Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto: ampliamento alla quarta corsia nel tratto Bologna San Lazzaro - Diramazione Ravenna”;
- Il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) promosso per il progetto in argomento, è stato approvato da ARPAE con parere Prot. 0136340 del 17/02/2021, e dalla Regione Emilia-Romagna, con prot. 7922 del 30.06.2021, nell’ambito delle verifiche di ottemperanza;
- Le misure ante operam sono state avviate ad aprile 2022 e concluse a maggio 2023 mentre per il corso d’opera, per le sole lavorazioni propedeutiche, sono state avviate le misure di corso d’opera a giugno 2023.
- Il Piano di Gestione delle Terre e Rocce da Scavo ex art. 186 del d.lgs. 152/2006, è stato approvato con il progetto esecutivo (provvedimento MIMS n. 5490 del 03/03/2022).
- il Proponente con nota prot. ASPI/RM/2019/0006596/EU del 12/04/2019 acquisita con nota prot. DVA-9538 del 15/04/2019, aveva presentato istanza per una proroga dei termini di validità del decreto di compatibilità ambientale DM 135 del 06/05/2014 e la Direzione con nota prot. n. DM 278 del 05/01/2021 aveva prorogato per 5 anni il progetto in oggetto;
- il Proponente ha presentato istanza per l’avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza in data 30/04/2018;
- Con determinazione direttoriale DVA-DEC 398 del 02/12/2019, resa sulla base del parere n. 3154 del 18/19/2019 della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, è stata dichiarata la non ottemperanza alla prescrizione A1, A3, A6, A7 e A8. Rimanda inoltre al provvedimento finale della conferenza dei servizi n. 2337 del 06/03/2017 la verifica dell’ottemperanza alla prescrizione A.5;
- il Proponente, in data 23/03/2020 acquisita con nota prot. n. MATTM 23813 del 3/04/2020, ha richiesto l’avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza, alle condizioni ambientali di cui all’Art. 1) Sez. A) nn. 1, 3, 5, 6, 7, e 8 del D.M. 135 del 6 maggio 2014 per il progetto esecutivo “Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto Tratto Bologna S. Lazzaro – Diramazione per Ravenna”;
- con determinazione DEC-453 del 15/12/2020, resa sulla base del parere n. 78 del 10/11/2020 della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, è stata dichiarata non ottemperabile al momento la prescrizione A6 e A7;

## **Istanza di Proroga**

Con nota prot. n. ASPI/RM/2024/0001211 del 18/01/2024, acquisita al prot. n. MASE-13310 del 24/01/2024, il Proponente ha presentato istanza di seconda proroga per una durata di 6 anni di validità del Decreto di compatibilità ambientale n. 135 del 6/05/2014, emesso per il progetto “Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto: ampliamento alla quarta corsia nel tratto Bologna San Lazzaro - Diramazione Ravenna”.

Il Proponente rappresenta che la richiesta di proroga ai termini di scadenza del Decreto VIA DM-135 del 06/05/2014 è motivata dall’articolato iter progettuale e amministrativo tenuto sino ad oggi dal progetto che trae origine non solo dalla certa complessità delle opere previste e dalla peculiarità del territorio attraversato, che vede il coinvolgimento territoriale di diversi Comuni, ma anche dalle tempistiche che si sono rese necessarie negli iter approvativi, per l’acquisizione del provvedimento di Intesa Stato-Regione, Conferenza di Servizi e per il completamento della progettazione esecutiva.

Attualmente la realizzazione dell’intervento è alla fase preliminare durante la quale sono state eseguite sia attività propedeutiche che di cantierizzazione.

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

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

- Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale;
- Relazione sullo stato di attuazione del progetto;
- Planimetria di raffronto tra lo stato attuale e lo stato iniziale (n. 12 tavole);
- Piano di Monitoraggio Ambientale – Planimetrie di ubicazione dei punti di monitoraggio ambientale previsti nel Progetto Esecutivo (n. 10 tavole);

## **Termine di validità del DM 135 del 6 maggio 2014**

Il DM in esame è stato pubblicato per estratto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 60 del **23 gennaio 2014**. Con successivo decreto ministeriale D.M. 278 del 31/12/2020, i termini di validità del D.M. 135 del 6/05/2014 sono stati prorogati al 22/05/2024.

Nella domanda il Proponente richiede una proroga di 6 anni.

## **Descrizione degli interventi in progetto**

L’intervento riguarda il potenziamento dell’autostrada A14 tra Bologna San Lazzaro e la Diramazione per Ravenna. In particolare, è previsto l’ampliamento alla 4<sup>a</sup> corsia nel tratto compreso tra la località Ponte Rizzoli (km29+600) fino all’Diramazione per Ravenna (km56+600, per uno sviluppo complessivo di circa 27 km).

Lo stato attuale dell’opera è conseguente alla fase preliminare del progetto durante la quale sono state eseguite sia attività propedeutiche che di cantierizzazione. Le attività propedeutiche eseguite prevedono:

- bonifica da ordigni residuati bellici;
- indagini archeologiche preventive;

- risoluzione delle interferenze con i sottoservizi.

Le attività di cantierizzazione eseguite prevedono:

- delimitazione delle aree di cantiere mediante recinzione;
- realizzazione e allestimento del campo base CB01 e dei relativi apprestamenti nel territorio comunale di Castel San Pietro Terme (BO);
- realizzazione di piste e accessi;
- deviazione delle viabilità interpoderali interferite;
- taglio degli alberi (piante singole) e trasformazione boschi.

I futuri interventi progettuali da realizzare a valle delle attività preliminari consistono in:

- realizzazione dei cantieri operativi CO01 nel territorio comunale di Ozzano dell'Emilia(BO) e CO02 nel territorio comunale di Imola (BO);
- ampliamento di entrambe le carreggiate autostradali mediante inserimento di due nuove corsie di marcia normale. Ogni carreggiata passerà da una larghezza iniziale di 14 m ad una larghezza finale di 16.70 m, con spartitraffico centrale da 2.60 m;
- interventi sulle pavimentazioni esistenti mediante rimozione per fresatura dello strato drenante e successivo ripristino con binder e usura;
- sostituzione delle barriere di sicurezza in spartitraffico e delle barriere acustiche;
- inserimento di nuovi impianti in itinere;
- adeguamento degli svincoli e delle aree di servizio esistenti;
- adeguamento delle rampe e delle corsie specializzate di immissione-diversione per gli svincoli e le aree di servizio esistenti e realizzazione dei nuovi svincoli di Solarolo e Toscanella;
- adeguamento di 5 opere d'arte maggiori (ponte su Torrente Sillaro, sottovia SP30 - Torrente Sellustra, sottovia SP610 "Selice", ponte sul Fiume Santerno, ponte sul Rio Sanguinario);
- realizzazione di opere di sostegno per ridurre l'ingombro delle scarpate delle spalle di tre cavalcavia esistenti.

Per il completamento dei lavori di progetto è stato previsto un programma lavori della durata complessiva di 48 mesi decorrenti dalla consegna dei lavori principali.

Il Proponente precisa che nell'ambito dell'asseverazione di progetto da parte di Organismo Universitario Terzo, richiesta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) (rif. Decreto INF.SVCA.REGISTRO UFFICIALE.U.0005490 del 03-03-2022) ed ottenuta in data 17/10/2022, è emersa la necessità di effettuare approfondimenti in merito agli attraversamenti del Fiume Santerno e del Rio Sanguinario al fine di perseguire un franco idraulico accettabile escludendo il funzionamento in pressione (sebbene questo fosse in coerenza con la NTC 2008 posta alla base della progettazione esecutiva). In via cautelativa, il Proponente si è quindi comunque posta l'obiettivo, secondo l'attuale normativa NTC 2018 e in coerenza con le linee guida ANSFISA del settembre 2022, di raggiungere un franco minimo che garantisca l'operatività dei viadotti. A tal proposito è stato previsto negli accantonamenti del progetto un importo corrispondente alla somma necessaria alla messa in sicurezza delle due opere. Il

progetto specifico sarà sviluppato in seconda fase e per lo stesso progetto sarà seguito l'iter autorizzativo specifico presso Enti e Amministrazioni competenti.

**a. Confronto tra il progetto esecutivo e il progetto definitivo**

Nella "Planimetria di raffronto tra lo stato attuale e lo stato iniziale", è rappresentato il progetto esecutivo dell'intervento ed il progetto definitivo, sostanzialmente planimetricamente coincidenti, a meno di quanto riportato successivamente. La planimetria contiene anche la sovrapposizione della planimetria dello stato attuale con la planimetria dello stato iniziale del sito, prima dell'avvio dei lavori, con evidenziati in maniera adeguata gli interventi realizzati all'interno dell'area.

- il tratto iniziale dell'Autostrada A14 da Bologna San Lazzaro a Ponte Rizzoli (circa 7,3 Km), è stato stralciato dal Progetto Esecutivo, ed è stato modificato il tratto in corrispondenza dell'inizio intervento (Ponte Rizzoli) per renderlo compatibile con il nuovo svincolo di Ponte Rizzoli e la relativa Complanare Nord, non oggetto del progetto in esame (rif. prescrizione della Conferenza di Servizi, Tavole 1, 2 e 3);
- la viabilità locale in località Ponte Rizzoli è stata eliminata in quanto è stata prevista all'interno del progetto della Complanare Nord;
- è stata ottimizzata la risoluzione delle interferenze idrografiche e modalità di gestione delle stesse con l'inserimento di doppi fossi in fregio all'autostrada per risolvere il problema di commistione tra le acque di drenaggio autostradale e quelle di scolo;
- variazione del numero di porte del nuovo casello in località Toscanella, nel territorio comunale di Dozza (BO);
- ottimizzazione dell'ingombro del piazzale di esazione di Solarolo (RA) in risposta ad una prescrizione della Regione Emilia Romagna;
- intervenuta realizzazione di un centro logistico industriale nel territorio comunale di Castel San Pietro Terme (BO), a circa 90 m dalla carreggiata Nord, in prossimità dello svincolo da/verso il casello autostradale;
- intervenuta realizzazione del nuovo showroom e training center della Cefla s.c., nel territorio comunale di Imola (BO), a circa 50 m dalla carreggiata Nord.

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

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

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

Il SIA risale al 2011 ed è stato redatto secondo le indicazioni del DPCM 27/12/1988, "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale", con lo scopo di analizzare gli impatti derivanti dalla realizzazione del progetto sia nella fase di costruzione che di esercizio. del giudizio di compatibilità ambientale" con lo scopo di analizzare gli impatti derivanti dalla realizzazione del progetto sia nella fase di costruzione che di esercizio;

- è articolato in Quadro di Riferimento Programmatico, Quadro di Riferimento Progettuale e Quadro di Riferimento Ambientale. Le analisi e le elaborazioni sono state redatte sulla base della documentazione cartografica disponibile al tempo presso gli Enti territorialmente interessati, mediante il supporto della cartografia foto-piano e aerofotogrammetria specificatamente predisposta per l'elaborazione del Progetto Definitivo e attraverso indagini dirette sul campo, campagne di rilevamento e sopralluoghi.
- è stato redatto anche con l'obiettivo di analizzare il contesto territoriale, urbanistico ed ambientale nel quale si colloca l'opera in progetto, al fine di ottimizzare le scelte d'intervento, dal punto di vista funzionale e dal punto di vista del suo inserimento nell'ambiente e nel territorio.

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

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

#### analisi istruttoria su cui fonda il giudizio di invarianza

##### a) *analisi per singole componenti*

### **Inquadramento territoriale e vincolistico**

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

### **Pianificazione regionale**

#### Piano Territoriale Regionale (PTR)

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

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

La nuova Intesa istituzionale tra la Regione Emilia-Romagna e il MiC, per il proseguimento dello svolgimento congiunto delle attività volte all'adeguamento del PTPR al Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgd. 42/2004 e s.m.i), è stata approvata con delibera di Giunta regionale n.265 del 20 febbraio 2024 ed è stata sottoscritta dalle Parti e repertoriata il 26 febbraio 2024.

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

Parte della programmazione Regionale è anche il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT). Nel SIA era stato analizzato il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) 1998-2010, approvato nel 1998, ed era stata effettuata una disamina del PRIT 2010-2020 che era in corso di redazione. Con Delibera di Assemblea Regionale n° 59 del 23/12/2021 è stato approvato il PRIT 2025.

Consultando la Carta B “Sistema stradale”, si può osservare che il PRIT 2025 prevede l’ampliamento alla quarta corsia del tratto di Autostrada A14 in esame. Prevede altresì i due caselli monodirezionali nel territorio comunale di Ozzano nell’Emilia (BO) (località Ponte Rizzoli) ed il casello di Dozza (BO) e di Castel Bolognese (RA). In conclusione, il PRIT è stato aggiornato rispetto ai contenuti analizzati nel SIA; dall’analisi condotta emerge che il nuovo PRIT 2025 prevede l’ampliamento alla quarta corsia del tratto di Autostrada A14 in esame come il precedente PRIT 2010-2020.

### **Pianificazione provinciale**

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

In sede di VIA era stato analizzato, in quanto vigente, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della provincia di Bologna, approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 19 del 31/03/2004 e relative varianti. Il PTCP è stato abrogato dal 26/05/2021, data di entrata in vigore del Piano Territoriale Metropolitan (PTM), approvato con Delibera del Consiglio Metropolitan n° 12 del 12/05/2021.

L’analisi del Proponente conclude che l’ex PTCP, confluendo nel PTM, è stato aggiornato rispetto ai contenuti analizzati nel SIA. Dall’analisi condotta emerge che è previsto l’ampliamento alla quarta corsia del tratto di Autostrada A14 in esame e che il PTM non muta, per l’area di intervento, il quadro conoscitivo e regolatorio/vincolistico. Allo stato attuale risulta vigente invece il Piano Territoriale Metropolitan della Città Metropolitana di Bologna, redatto ai sensi dell’articolo n.41 della L.R. 24/2017, approvato ed entrato a tutti gli effetti in vigore il 26 maggio 2021.

#### **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP di Ravenna)**

Nel SIA era stato analizzato Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Ravenna (RA), approvato con Delibera CP n° 9 del 28/02/2006 e successivamente adeguato con Provvedimento Dirigenziale n° 17 del 14/12/2007.

Il PTCP è ad oggi ancora vigente, con l’inserimento di una variante, approvata con Delibera CP n° 10 27/02/2019, in attuazione al Piano Regionale dei Rifiuti (PRGR).

L’elaborato relativo all’“Unità di Paesaggio”, colloca l’Autostrada A14 nell’unità n° 12-A “Centuriazione”. Nell’ “Assetto strategico della mobilità, poli funzionali, ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, articolazione del territorio rurale” si osserva che è previsto il nuovo casello di Castel Bolognese e che l’Autostrada A14 attraversa “Ambiti rurali e prevalente vocazione agricola” e “Zone in completamento o in espansione” all’interno di “Ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale”. L’Autostrada, inoltre, è sovrappassata da elementi della “Viabilità secondaria di rilievo provinciale o interprovinciale”; nello specifico si tratta della SP47, localmente Via Pilastrino.



L'Autostrada A14 attraversa in viadotto il Fiume Santerno (Art. 3.18 delle Norme di Attuazione (NA) del PTCP) e la relativa "zona di tutela dei caratteri ambientali" (Art. 3.17 delle NA del PTCP) con l'attiguo ambito di tutela "dossi di ambito fluviale recente" (Art. 3.20b delle NA del PTCP). È ammessa la realizzazione delle opere connesse alle infrastrutture ed attrezzature nonché nuove infrastrutture viarie, se previste negli strumenti di pianificazione nazionale, regionale o provinciale; per tali opere deve essere verificata, tra l'altro, la compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche del territorio direttamente o indirettamente interessato.

L'Autostrada A14, inoltre, è intersecata da viabilità appartenente a "elementi dell'impianto storico della centuriazione" (Art. 3.21.Bd delle NA del PTCP). Qualsiasi intervento di realizzazione, ampliamento e rifacimento di infrastrutture viarie deve possibilmente riprendere l'orientamento degli elementi lineari della centuriazione e comunque essere complessivamente coerente con l'organizzazione territoriale.

La Tavola 3 "Carta della tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee" non riporta indicazioni per l'area di intervento, mentre la "Carta forestale della Provincia di Ravenna" indica presenze di aree forestali lungo l'alveo del Fiume Santerno.

Consultando, infine, la Tavola 6 "Progetto Reti ecologiche in Provincia di Ravenna", emerge che l'Autostrada A14 interessa "Fasce territoriali da potenziare o riqualificare come corridoi ecologici primari" che si sviluppano lungo il Fiume Santerno, unitamente a "Filari alberati".

L'Autostrada A14 attraversa "Ambiti specializzati per attività produttive", come già riportato nella Tavola 2 precedentemente citata, e "Ecosistemi pratici" sono presenti all'interno dell'area di svincolo per la diramazione verso Ravenna nel territorio comunale di Solarolo.

### **Piano della Mobilità Provinciale (PMP) di Bologna (BO)**

Nel SIA era stato analizzato il Piano della Mobilità Provinciale (PMP) di Bologna approvato con Delibera CP n° 29 del 29/03/2009. Il PMP è tuttora vigente.

In merito all'ampliamento alla quarta corsia del tratto di Autostrada A14 in esame, l'Art. 12.13 delle Norme di Attuazione (NA) del PMP prevede che "il potenziamento del collegamento Bologna-Imola, potrà avvenire attraverso la realizzazione della 4a corsia dell'Autostrada A14 (...). Nell'ipotesi di realizzazione della 4a 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".

### **Pianificazione comunale**

#### Comune di Ozzano dell'Emilia (BO)

Dalla progressiva km 29+600 alla progressiva km 31+350 l'Autostrada A14 attraversa il territorio comunale di Ozzano dell'Emilia (BO). Nel SIA era stato analizzato il Piano Strutturale Comunale (PSC) approvato con Delibera CC n° 10 del 29/03/2009. Con Delibera CC n° 48 del 23/07/2014 è stata approvata la Variante n° 1/2013 del PSC. Il Proponente segnala che il Comune, ai sensi della LR 24/17 e s.m.i., ha avviato il procedimento per la redazione del Piano Urbanistico Generale (PUG), che andrà a sostituire il Piano Strutturale Comunale (PSC), il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) ed il Piano Operativo Comunale (POC).

Nell'elaborato "Ambiti e trasformazioni territoriale" è previsto il "potenziamento dell'asse autostradale attraverso la realizzazione della IV corsia". L'Autostrada A14 si sviluppa in un "ambito ad alta vocazione produttiva agricola" (Art. 58 e Art. 5.9 delle Norme del PSC), lambisce due aree urbanizzate classificate come "ambito produttivo di sviluppo sovracomunale" (Art. 5.4 delle Norme del PSC) e "ambiti produttivi in corso di consolidamento" (Art. 5.4 delle Norme del PSC). Infine, nell'area in cui non attraversa zone urbanizzate, il PSC prevede "corridoi ecologici da realizzarsi nelle fasce di ambientazione delle infrastrutture". In conclusione, lo strumento di pianificazione comunale è stato aggiornato rispetto ai contenuti analizzati nel SIA; dall'analisi condotta emerge che la Variante al PSC prevede l'ampliamento alla quarta corsia del tratto di Autostrada A14 in esame, come il precedente PSC e non muta, per l'area di intervento, il quadro conoscitivo e regolatorio/vincolistico.

#### Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Castel San Pietro Terme (BO)

Dalla progressiva km 31+350 alla progressiva km 40+680, l'Autostrada A14 attraversa il territorio comunale di Castel San Pietro Terme (BO). Nel SIA era stata analizzata la 2a Variante generale al Piano Regolatore Generale (PRG) approvata con Delibera GP n° 112 del 17/04/2001.

In attuazione delle previsioni del D.Lgs. 267/00 e s.m.i. e della LR 06/04 e s.m.i., i Comuni di Borgo Tossignano (BO), Casalfiumanese (BO), Castel del Rio (BO), Castel Guelfo (BO), Castel San Pietro Terme (BO), Dozza (BO), Fontanelice (BO), Imola (BO), Medicina (BO) e Mordano (BO) hanno istituito il Nuovo Circondario Imolese. Tra le funzioni attribuite al Circondario vi è la pianificazione urbanistica intercomunale. Essa si traduce nella predisposizione di un Piano Strutturale Comunale (PSC) associato e di un Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) associato.

Il PSC ed il RUE sono stati approvati con Delibera CC n° 59 del 13/05/2016.

Il tratto di Autostrada A14 in esame è classificato come "VA - autostrade a pedaggio esistenti confermate". La 4a corsia dell'Autostrada A14 ed il nuovo casello nel punto di connessione tra la Complanare Sud e Ponte Rizzoli sono indicate come "azioni principali" nella sezione "Mobilità stradale" della Relazione del PSC. dall'analisi condotta emerge che il PSC prevede l'ampliamento alla quarta corsia del tratto di Autostrada A14 in esame e non muta, per l'area di intervento, il quadro conoscitivo e regolatorio/vincolistico.

Dall'analisi condotta emerge che il PSC prevede l'ampliamento alla quarta corsia del tratto di Autostrada A14 in esame e non muta, per l'area di intervento, il quadro conoscitivo e regolatorio/vincolistico.

#### Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Dozza (BO)

Nel SIA era stata analizzata la variante al Piano Regolatore Generale (PRG) approvata con Delibera CC n° 29 del 20/04/2009. Anche il Comune di Dozza è membro del Nuovo Circondario Imolese. Il Piano Strutturale Comunale (PSC) ed il Regolamento Urbanistico Comunale (RUE) sono stati approvati con Delibera CC n° 10 del 27/04/2018. Dall'analisi condotta emerge che il PSC prevede l'ampliamento alla quarta corsia del tratto di Autostrada A14 in esame e il nuovo svincolo e casello in località Toscanella, e non muta, per l'area di intervento, il quadro conoscitivo e regolatorio/vincolistico.

#### Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Imola (BO)

Nel SIA era stata analizzata la Variante al Piano Regolatore Generale (PRG) approvata con Delibera CC n° 141 del 28/07/2010. Anche il Comune di Imola è membro del Nuovo

Circondario Imolese. Il Piano Strutturale Comunale (PSC) e il Regolamento Urbanistico Comunale (RUE) sono stati approvati con Delibera CC n° 233 del 22/12/2015.

Dall'analisi condotta emerge che il PSC prevede l'ampliamento alla quarta corsia del tratto di Autostrada A14 in esame, e non muta, per l'area di intervento, il quadro conoscitivo e regolatorio/vincolistico

#### Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Castel Bolognese (RA)

Nel SIA era stato analizzato il Piano Regolatore Generale (PRG) approvato con Delibera CC n° 22 del 16/03/2009. Il Comune di Castel Bolognese, unitamente ai Comuni di Brisighella (RA), Casola Valsenio (RA), Faenza (RA), Riolo Terme (RA) e Solarolo (RA), fa parte dell'Unione della Romagna Faentina, istituita in attuazione delle previsioni del D.Lgs. 267/00 e s.m.i.

Lo strumento di pianificazione comunale è stato aggiornato rispetto ai contenuti analizzati nel SIA; dall'analisi condotta emerge che il PSC prevede l'ampliamento alla quarta corsia del tratto di Autostrada A14 in esame ed il nuovo casello come il precedente PSC, e non muta, per l'area di intervento, il quadro conoscitivo e regolatorio/vincolistico.

#### Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Solarolo (RA)

Nel SIA era stato analizzato il Piano Regolatore Generale (PRG) approvato con Delibera CC n° 29 del 20/04/2009. Anche il Comune di Solarolo è membro dell'Unione della Romagna Faentina. Il Piano Strutturale Comunale (PSC) in forma associata è stato approvato con Delibera CC n° 30 del 24/02/201017.

Lo strumento di pianificazione comunale è stato aggiornato rispetto ai contenuti analizzati nel SIA; dall'analisi condotta emerge che il PSC prevede l'ampliamento alla quarta corsia del tratto di Autostrada A14 in esame e non muta, per l'area di intervento, il quadro conoscitivo e regolatorio/vincolistico.

### **Pianificazione di Settore**

#### Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del Fiume Reno

Il Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del Fiume Reno stato adottato nella seduta di Comitato Istituzionale dell'11/11/2004. Il PAI è tutt'ora vigente e dal 02/02/2017, con la pubblicazione del DM n° 294 del 26/10/2016, la sua competenza è passata all'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po. Nel territorio del bacino idrografico del Fiume Reno, il PAI è sviluppato in stralci per sottobacino.

Il tratto di Autostrada A14 in esame ricade nell'ambito del Piano Stralcio dell'Assetto Idrogeologico (PSAI) del fiume Reno, Idice-Savena, Sillaro e Santerno, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n° 114 del 21/09/2004.

Il Proponente precisa che è stato previsto negli accantonamenti di progetto un importo corrispondente alla somma necessaria per la messa in sicurezza dei viadotti sul Fiume Santerno e sul Rio Sanguinario, al fine di raggiungere un franco idraulico minimo che garantisca l'operatività degli stessi.

#### **Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) del bacino del Fiume Po**

Il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) nel bacino del Fiume Po21 è stato approvato con DPCM del 27/10/16; l'ultima revisione del PGRA (PGRA 2021), relativa al sessennio

2022- 2027, ad oggi vigente, è stata approvata con Decreto Segretariale dell’Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po n° 43 del 11/04/2022.

Il tratto di Autostrada A14 in esame rientra nell’ambito del reticolo principale di pianura e di fondovalle (RP). I corsi d’acqua sono, da Ovest verso Est, il Torrente Quaderna nel territorio comunale di Ozzano dell’Emilia, il Torrente Gaiana ed il Torrente Sillaro nel territorio comunale di San Pietro Terme (BO), il Rio Rosso, il Rio Toscanella, il Rio Sabbioso ed il Torrente Sellustra nel territorio comunale di Dozza (BO), il Fiume Santerno ed il Rio Sanguinario nel territorio comunale di Imola (BO) e nuovamente il Fiume Santerno nel territorio comunale di Castel Bolognese (RA) e Solarolo (SO).

A meno dei tratti in cui sovrappassa il reticolo idrografico di cui sopra, il tratto di Autostrada A14 in esame interessa zone classificate come a media probabilità (P2) di alluvione e con rischio moderato o nullo (R1).

Le aree ad alluvione frequente sono stanzialmente coincidenti con l’asse e con parte delle fasce di tutela dei principali corsi d’acqua presenti (Torrente Quaderna, Torrente Gaiana, Torrente Sillaro, Torrente Sallustra, Fiume Santerno), come evidenziato anche negli strumenti di pianificazione comunale.

Anche su questo aspetto, si precisa che è stato previsto negli accantonamenti di progetto un importo corrispondente alla somma necessaria per la messa in sicurezza dei viadotti sul Fiume Santerno e sul Rio Sanguinario, al fine di raggiungere un franco idraulico minimo che garantisca l’operatività degli stessi. Il progetto specifico sarà sviluppato in seconda fase e per lo stesso progetto sarà seguito l’iter autorizzativo specifico presso Enti e Amministrazioni competenti.

## **VINCOLI**

Gli ambiti di particolare interesse trattati all’interno dello SIA sono state le aree di notevole interesse pubblico”, “corsi d’acqua e relative fascia di rispetto delle aste fluviali”, “parchi e riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi” e “territori coperti da foreste e da boschi”.

L’analisi effettuata in questa sede non mostra condizioni difformi.

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

All’interno dello SIA viene effettuata l’individuazione e stima dei possibili impatti indotti dalla realizzazione e dall’esercizio dell’opera in progetto, delineando, il quadro di riferimento ambientale, in relazione alle singole componenti interessate: atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, vegetazione e flora, fauna ed ecosistemi, rumore, vibrazioni, salute pubblica, paesaggio ed emergenze architettoniche ed ambientali.

Per ognuna delle singole componenti è stata esaminata la caratterizzazione dello stato iniziale e l’interazione con le opere in progetto quantificando, sulla base di approcci settoriali, gli impatti indotti dalla realizzazione dell’intervento e prevedendo l’evoluzione futura del sistema ambientale, nonché eventuali opportune misure di mitigazione. Il Proponente descrive un’analisi di ogni componente ambientale e della sua variazione rispetto a quanto valutato nel SIA, in base ai dati ambientali disponibili a livello regionale e agli esiti del monitoraggio ambientale ante operam già eseguito: infatti, come richiesto nella VIA e previsto nel progetto, ASPI ha predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), che è stato revisionato in base al parere della Regione Emilia Romagna (num. reg. proposta: GPG/2016/1237), è stato depositato in sede di Conferenza dei Servizi del 14/07/2016 e che recepisce le richieste

formulate dagli Enti durante l'incontro tecnico del 27/06/2019. L'ultimo aggiornamento del Piano di Monitoraggio Ambientale è del mese di Giugno 2020, ed è stato approvato da ARPA Emilia Romagna con parere prot. 17/02/2021.0136340.

Il monitoraggio della fase ante operam è iniziato nel mese di Aprile 2022 ed è terminato nel mese di Maggio 2023. Per la componente acque superficiali non è stato possibile eseguire alcune attività in quanto molti corsi d'acqua sono risultati asciutti e/o con acqua stagnante. Tali attività potranno essere comunque recuperate, in quanto non è prevista l'esecuzione nell'immediato delle attività costruttive che potenzialmente interessano i corsi d'acqua.

Dal secondo trimestre del 2023 sono iniziati i rilievi relativi alla fase di corso d'opera per quanto riguarda le componenti atmosfera, rumore e acque sotterranee, nei soli siti posti nelle vicinanze delle attività lavorative in corso.

## **ATMOSFERA**

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

- quattro campagne di monitoraggio delle polveri sottili PM10 e PM2.5, della durata di 15 giorni durante le stagioni primavera/estate e di 15 giorni durante le stagioni autunno/inverno, da eseguire con frequenza trimestrale tramite l'installazione di campionatori sequenziali;
- quattro campagne di monitoraggio della qualità dell'aria, della durata di 15 giorni durante le stagioni primavera/estate e di 15 giorni durante le stagioni autunno/inverno, da eseguire con frequenza trimestrale tramite l'installazione di mezzi mobili strumentati;

**Conclusioni:** Il Proponente afferma che il quadro delineato all'interno del SIA è sostanzialmente confermato, con qualche locale criticità a carico delle polveri sottili (PM10).

## **RUMORE**

Per la fase di ante operam, il PMA prevedeva lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio:

- cinque misure del livello di inquinamento acustico della durata di 24 ore ciascuna, da effettuare in postazioni semi-fisse esterne ai recettori esposti alle attività di cantiere (metodica R2);
- tre misure del livello di inquinamento acustico di breve durata, da effettuare in ambiente abitativo per la verifica del limite differenziale (metodica R4), prevista per il monitoraggio del clima acustico dei ricettori esposti alle attività di cantiere;
- ventuno misure del livello di inquinamento acustico della durata di 7 giorni ciascuna, da effettuare in postazioni semi-fisse esterne ai ricettori esposti al traffico autostradale (metodica R3).

Sono state portate a compimento il 100% delle attività previste da PMA per la fase di ante operam. Le attività sono state svolte da Luglio 2022 a Marzo 2023.

**Conclusioni:** Con riferimento ai dati analizzati nel SIA, i risultati, sia dei rilievi condotti a suo tempo sia delle valutazioni modellistiche, evidenziano un livello di parziale compromissione del clima acustico, soprattutto relativamente per i ricettori che risultano maggiormente prossimi all'attuale tracciato autostradale e alla viabilità locale, e presso i quali sono state ubicate le

stazioni di monitoraggio. Lo stato della componente non risulta pertanto ad oggi variato rispetto ai contenuti del SIA.

In fase di post operam sarà effettuata la verifica del clima acustico presso alcuni recettori anche in considerazione della messa in opera delle misure di mitigazione acustica previste nel Progetto Esecutivo.

## **VIBRAZIONI**

Per la fase di ante operam, il PMA prevedeva lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio:

- due misure di breve durata da effettuare ed edifici sede di attività umana (metodica V1), presso recettori esposti alle attività di cantiere, in corrispondenza del solaio del primo e dell'ultimo piano dell'edificio.

I siti sono ubicati all'intero del territorio comunale di Imola (BO). Sono state portate a compimento il 100% delle attività previste da PMA per la fase di ante operam. I risultati ottenuti mostrano valori inferiori al valore limite stabilito dalla norma di riferimento (UNI9614:2017) relativamente alla valutazione del disturbo alle persone negli edifici.

**Conclusioni:** Nel SIA, era stata prevista l'esecuzione di specifiche attività di monitoraggio presso i recettori più esposti, dal momento che l'impatto indotto dalle vibrazioni non è mitigabile e la strategia per limitare il disturbo ai residenti è basata sull'adozione di adeguate modalità di conduzione dei lavori da parte dell'Appaltatore e tramite opportune informazioni ai residenti su periodo e durata dei lavori.

Le previste attività di monitoraggio sono quelle sopra descritte, che interesseranno anche la fase di corso d'opera.

## **SETTORE IDRICO SUPERFICIALE**

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA, il Proponente riporta i contenuti del Piano di Monitoraggio: Il monitoraggio ante operam è stato avviato nel secondo trimestre del 2022; le misure sono state effettuate corrispondono a circa il 75% di quelle previste; le misure non effettuate sono relative ai corsi d'acqua trovati secchi o stagnanti. Come già anticipato tali attività potranno essere comunque recuperate, in quanto non è prevista l'esecuzione nell'immediato delle attività costruttive che potenzialmente interessano i corsi d'acqua.

Il monitoraggio chimico fisico ha mostrato che il pH dei vari corsi d'acqua è leggermente basico e che le acque sono mediamente mineralizzate con una conducibilità media di circa 965  $\mu\text{S}/\text{cm}$  e valori compresi tra circa 400  $\mu\text{S}/\text{cm}$  e circa 1.355  $\mu\text{S}/\text{cm}$ . Le analisi chimiche di laboratorio hanno mostrato concentrazioni basse o inferiori ai limiti di rilevabilità, e spesso confrontabili tra le sezioni di monte e le rispettive sezioni di valle.

Durante il quarto trimestre del 2022 sono stati registrati elevati valori di solidi sospesi nel Torrente Sillaro, sezione di monte, e nel Fiume Santerno e nel Torrente Sellustra, eccedenti i valori limite di cui alla Tabella 1B dell'Allegato 2 alla Parte Terza del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.. I valori elevati di solidi sospesi sono probabilmente imputabili alle precipitazioni avvenute nei giorni precedenti il campionamento.

Per quanto riguarda i parametri biologici (MHP), infine, si evidenzia che è sempre stato rilevato uno stato ecologico scarso per il Fiume Santerno e stati ecologici scarsi e moderati per il Torrente Sillaro. I risultati dei campionamenti indicano che l'ambiente fluviale è in condizioni alterate; i popolamenti rinvenuti sono infatti prevalentemente caratterizzati da taxa a basso valore ambientale ed ecologico e presentano un basso numero di unità sistematiche.

**Conclusioni:** Nel SIA erano stati considerati i dati relativi alle attività di monitoraggio istituzionale svolta da ARPA Emilia Romagna. Era emerso uno stato di qualità sufficiente per i macrodescrittori chimici e scadente per quelli ecologici. Il quadro di riferimento, dunque, non è mutato.

## **AMBIENTE IDRICO SOTTERRANEO**

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA il Proponente riporta informazioni riguardanti il Monitoraggio delle acque sotterranee. Il PMA delle acque sotterranee, articolato in indagini su pozzi/piezometri, prevede la definizione dello stato quali-quantitativo dei corpi idrici nella situazione antecedente l'avvio dei lavori ed il controllo dei corpi idrici durante la fase di cantiere

Le attività di monitoraggio ante operam sono state avviate nel terzo trimestre del 2022 e si sono concluse nel secondo semestre del 2023.

Le analisi effettuate durante il monitoraggio ante operam hanno mostrato elevati valori di Ferro, Zinco e Solfati, superiori ai valori limite di riferimento di cui alla Tabella 2 dell'Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.

Per gli altri parametri monitorati si riscontrano concentrazioni basse o al di sotto dei limiti strumentali.

Dagli studi condotti da ARPA Emilia Romagna emerge che la natura geologica di alcuni acquiferi profondi e confinati di pianura fa sì che alcuni elementi chimici siano presenti in concentrazioni elevate, senza che le stesse, dunque, possano essere considerate causa di impatti antropici. Tra tali elementi alcuni metalli come il Ferro, l'Arsenico ed il Manganese, ed altre sostanze quali lo Ione Ammonio ed i Solfati.

Il tratto di Autostrada A14 si sviluppa sui seguenti corpi idrici sotterranei di pianura, da Ovest ad Est: Conoide Zeno-Idice, Conoide Quaderna, Conoide Sillaro-Sellustra e Conoide Santerno.

Solamente per il Conoide Quaderna, ARPAE ha individuato valori di fondo naturali per lo Ione Ammonio (1.028 µg/l), il Boro (1.318 µg/l) ed i Solfati (482 mg/l).

Sulla base dei risultati delle attività di ante operam e degli studi di ARPAE, dunque, non è escludibile che vi possano essere locali fenomeni di contaminazione delle acque sotterranee. Tuttavia, si evidenzia che si tratta di siti ubicati anche a distanza di 400 m dall'Autostrada, a Sud della carreggiata Sud, e in tratti dove non sono previste lavorazioni potenzialmente impattati per le acque sotterranee quali le opere d'arte maggiori (svincolo di Toscanella e Solarolo) o adeguamento di viadotti, scatolari idraulici e stradali e cavalcavia.

Le aree dove sono ubicati i siti, inoltre, non sono di proprietà o in gestione ad Autostrade per l'Italia S.p.A..

**Conclusioni:** Durante la redazione del SIA non erano disponibili informazioni sito specifiche sulla qualità delle acque sotterranee. Le attività di monitoraggio ante operam hanno dunque contribuito a definire un quadro di riferimento locale che, in parte, ha mostrato risultati in linea con quanto riscontrato da ARPAE nell'ambito del monitoraggio istituzionale.

## **VEGETAZIONE**

La componente vegetazione oggetto di monitoraggio è quella presente lungo i seguenti corsi d'acqua: Torrente Quaderna, Torrente Sillaro, Torrente Sellustra, Fiume Santerno. Si tratta dunque di aree riparie che, oltre a rappresentare degli elementi di connessione tra aree ed habitat diversi, sono potenzialmente ecosistemi ricchi specie animali e vegetali.

Il PMA prevede l'esecuzione di rilievi fitosociologici, che descrivono le specie presenti nell'area di saggio e la loro abbondanza, e la determinazione del Valore Vegetazionale d'Alveo (V.V.A., Ferrari e Dell'Aquila, 1995). L'indice è il risultato del rapporto tra VVA reale e VVA potenziale, e pertanto più il suo valore si avvicina ad 1, tanto migliore è la vegetazione ripariale e, viceversa, più si avvicina allo zero e più ci si allontana dalla situazione ottimale. I rilievi di ante operam sono stati eseguiti nel corso del 2022; nello specifico sono stati eseguiti i rilievi fitosociologici ed i rilievi per la determinazione del Valore Vegetazionale d'Alveo (VVA).

Per tutti i siti monitorati l'analisi della situazione floristico-vegetazionale mette in evidenza una sostanziale elevata antropizzazione dell'area. Tutte le aree analizzate, infatti, mostrano la presenza più o meno significativa di specie sinantropiche o esotiche invasive. Relativamente al VVA, l'indice applicato nei quattro siti ha restituito valori diversi a seconda della vegetazione presente.

**Conclusioni:** Il quadro emerso conferma quanto riportato nel SIA, con riferimento, in particolare, al grado di antropizzazione ed all'assenza di associazioni di particolare rilievo e/o interesse.

## FAUNA

Per la componente fauna, al fine di garantire un approccio ecosistemico che prenda in considerazione le componenti biotiche nel loro insieme, i siti di monitoraggio coincidono con quelli della componente vegetazione. Pertanto, i rilievi sulla comunità ornitica e sugli anfibi potenzialmente presenti sono stati condotti lungo il Torrente Quaderna, il Torrente Sillaro, il Torrente Sellustra ed il Fiume Santerno.

La fase di ante operam è stata avviata nel mese di Aprile 2022 e si è conclusa nel mese di Marzo 2023. I quattro siti non presentano, in generale, habitat potenzialmente idonei per gli anfibi, fatta eccezione per specie pioniere e generaliste come le rane verdi del genere *Pelophylax*. I corpi idrici, in alcuni casi, godono di ambiti ripariali in buono stato e con adeguata continuità, ma mancano microhabitat quali piccole zone umide o aree a circolazione lenta dell'acqua che possano attrarre specie di maggior interesse conservazionistico.

Per quanto concerne l'avifauna, invece, i rilievi effettuati hanno evidenziato un contesto ambientale di maggiore pregio presso il sito del Torrente Santerno e del Torrente Sillaro, con presenza di specie di interesse comunitario (rif. Allegato I della DIR 147/09/CE).

Lungo il Torrente Sillaro sono stati avvistati esemplari di Nitticora e Garzetta in sosta e/o in attività trofica, mentre lungo il Torrente Santerno esemplari di Airone bianco e Cavaliere d'Italia ed è stata accertata la presenza di almeno un territorio idoneo al Martin Pescatore.

Si segnala, infine, che nel sito del Torrente Quaderna, è stata accertata la presenza del Parrocchetto dal Collare, specie alloctona naturalizzata da diversi anni in varie regioni italiane.

**Conclusioni:** Nel SIA era stato fatto riferimento a specie potenzialmente presenti nel sito, non essendo presenti a suo tempo risultati di indagini e ricerche specialistiche mirate. Il tale senso, le indagini di ante operam del PMA costituiscono un aggiornamento; sono comunque confermate le potenzialità a suo tempo emerse per l'avifauna e la scarsa rappresentatività degli anfibi.

## CONSIDERATO E VALUTATO che

- il raffronto tra l'attuale contesto territoriale ed ambientale nel quale si inseriscono le opere e il contesto originariamente posto alla base delle analisi effettuate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale evidenzia che non sono intervenuti cambiamenti significativi tali



da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato, come risulta dalla relazione acquisita a questo fine che analizza l'invarianza delle condizioni ambientali preesistenti;

- le condizioni ambientali di competenza sono state analizzate con altri pareri;

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

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

#### **ESPRIME PARERE**

ai sensi dell'art. 9 D.M. 150/2007

- che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni per concedere una proroga di 6 anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale di cui al D.M. n. 135 del 6 maggio 2014, come prorogato al 22/05/2024 con D.M. 278 del 31/12/2020.

Resta ferma la necessità di sottoporre il progetto, nelle fasi successive, alle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni di cui al D.M. n. 135 del 6 maggio 2014 ancora in essere.

**Il Presidente della Commissione**

**Cons Massimiliano Atelli**