



LEGAMBIENTE
emilia-romagna

m. amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005348.07-03-2017

LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA

Via Massimo Sestini 6 • 40128 BOLOGNA

TEL: 051241324

FAX: 051 0390796

E MAIL: info@legambiente.emiliaromagna.it

PEC: info@pec.legambiente.emiliaromagna.it

Bologna, 6 marzo 2017

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale

A Regione Emilia-Romagna
Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente
Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale

A Città Metropolitana di Bologna
Unità Operativa Valutazioni Ambientali (VIA-VAS)

E p.c. ai sindaci dei Comuni di :
Bologna
Castel Maggiore
Bentivoglio
Malalbergo
Galliera
Poggio Renatico
Ferrara

Oggetto: autostrada A13 Bologna–Padova – Ampliamento alla terza corsia nel tratto Bologna Arcoveggio-Ferrara Sud - Procedura di Valutazione Impatto Ambientale

OSSERVAZIONI PROCEDURALI GENERALI

Come prima osservazione generale e metodologica al progetto si rileva che il presente intervento sull'A13, in particolare la creazione di un nuovo casello al prog. km. 3+462 in località Castel Maggiore (BO), non risulta presente all'interno dei documenti di pianificazione di area vasta vigenti (PTCP, PMP, e PRIT98) nei quali invece si prevedevano il Passante Autostradale Nord e il prolungamento delle carreggiate tangenziali aperte dalla Tangenziale di Bologna alla Trasversale di Pianura cioè al casello presso Funo.

Va rilevato che anche il cosiddetto "Passante di Mezzo" di Bologna, un'altra opera di rilievo strategico sulla mobilità metropolitana, di cui si sta prevedendo la realizzazione in luogo del Passante Nord, risulta al di fuori degli stessi strumenti di pianificazione vigenti che pertanto devono essere profondamente modificati, non solo nelle reti per la mobilità ma nel coordinamento di tutte le destinazioni e le tutele che li accompagnano.



L'insieme degli interventi avrà infatti un rilevante effetto sulla mobilità ed i conseguenti impatti ambientali e sociali della Regione che non risultano analizzati nel loro insieme, né da strumenti di pianificazione né dalle relative valutazioni ambientali. Si ritiene che tali scelte dovrebbero rientrare all'interno di una Valutazione Ambientale Strategica come previsto dalla Direttiva europea [2001/42/CE](#), dal D. Lgs 152/2006 e dalla stessa legge regionale 20/2000.

Si richiede al riguardo una risposta esplicita in merito alla necessità della VAS.

In particolare dal punto di vista delle scelte alternative di progetto, si evidenzia che un casello con sbocco sull'intermedia di pianura risulti in contraddizione con il potenziamento previsto per l'asse tangenziale - A14.

Inoltre la documentazione di progetto relativamente alla realizzazione di un nuovo casello previsto al prog. km. 3+462 dell'autostrada A13 in località Castel Maggiore (BO) presentata per lo studio di Impatto Ambientale, **non prevede il confronto con soluzioni alternative, tra cui:**

- l'opzione zero con in essere l'ipotetico potenziamento della tangenziale su Bologna
- l'opzione di potenziamento dello svincolo già esistente presso l'Interporto (meglio specificata di seguito)
- l'ipotesi di un nuovo casello in località Bentivoglio, in luogo di quello attuale di Interporto, presente tra gli studi di fattibilità individuati dal PMP a seguito dei lavori della Conferenza di Pianificazione

OSSERVAZIONI SULLE SCELTE TRASPORTISTICHE

Il quadrante posto a Nord dell'area metropolitana bolognese è attraversato da 3 infrastrutture viarie principali ciascuna collocabile gerarchicamente per strategicità e capacità di servizio di trasporto atteso: A13 (Grande Rete), Trasversale di Pianura (Rete di base Regionale - definita dal PRIT "rete di base principale") e Intermedia di Pianura (Rete di base Provinciale - Viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale o interprovinciale Cat.C1), ciascuna delle quali per poter gestire efficacemente il traffico per cui è stata progettata è necessario che non riceva quote di traffico improprio dalle altre.

La connessione fra loro non deve divenire somma di criticità.

Intermedia di Pianura – strada extraurbana secondaria cat.C1

L'asse dell'Intermedia di Pianura è un'opera prevista nel PTCP con l'obiettivo di infittire la "grande rete" in corrispondenza del settore Nord dell'area metropolitana bolognese, disegnando un percorso compreso fra i comuni di Calderara di Reno e Granarolo dell'Emilia che connette la direttrice Persicetana e la direttrice Lungosavena con funzione PREVALENTEMENTE intercomunale. Le proiezioni sul suo utilizzo a completamento degli interventi presenti sugli schemi preliminari evidenziano quote significative di traffico, una parte del quale verrà sottratto alla tangenziale di Bologna.



Nuovo casello A13 di Castel Maggiore

Riteniamo che non andrebbe realizzato il nuovo casello dell'A13.



L'intervento previsto si collocherebbe in posizione intermedia (circa 5 km a sud del Casello Interporto) rispetto ai già esistenti caselli Interporto ed Arcoveggio distanti tra loro appena 8 km., sottrarrebbe suolo agricolo e aggiungerebbe traffico a quello trasversale periurbano già presente nel quadrante Nord sul percorso dell'Intermedia di Pianura. Occorre tenere conto che le analisi di progetto ad essa relative, che non consideravano il nuovo casello, prevedevano già un incremento del traffico atteso, pertanto il traffico da e verso l'A13, che si sommerebbe ad esso, ridurrebbe l'efficacia in termini trasportistici di una infrastruttura pensata per gestire un traffico di tipo provinciale.

Evidenziamo inoltre che la Via Di Vittorio, su cui verrebbe convogliato il traffico in uscita dall'A13 verso ovest, accede alla rotonda in località 1°Maggio di Castel Maggiore con una sola corsia in salita. Tale rotonda, attigua ad una struttura alberghiera e ad un vasto insediamento abitativo, nelle ore a maggior afflusso di traffico è attualmente spesso congestionata e in un futuro prossimo riceverà un'ulteriore quota di veicoli provenienti dalla SP "Nuova Galliera" in fase avanzata di completamento.

E' del tutto evidente che un'ulteriore quota di traffico in uscita/entrata rispetto la A13 sull'Intermedia di Pianura contribuirebbe, in particolare nell'area sopra indicata, a peggiorare la qualità dell'aria, già soggetta a frequenti sforamenti dei livelli di polveri sottili consentite.

Il traffico di provenienza/destinazione autostradale in uscita/entrata sarebbe più efficacemente assorbito dalla Trasversale di Pianura, una infrastruttura di cui nel PTCP e nel PMP si prevede, per fasi funzionali successive, l'ampliamento a 2 corsie per senso di marcia.

Evidenziamo inoltre che la Trasversale di Pianura è stata recentemente potenziata con svincoli attrezzati anche a due livelli e con l'immissione della Nuova Galliera (che a breve sarà terminata), ponendosi come valida reale alternativa di alleggerimento del Passante di Mezzo in caso di sua



congestione e come dorsale per i carichi pesanti diretti ai due grandi generatori di traffico di Interporto e Centergross.

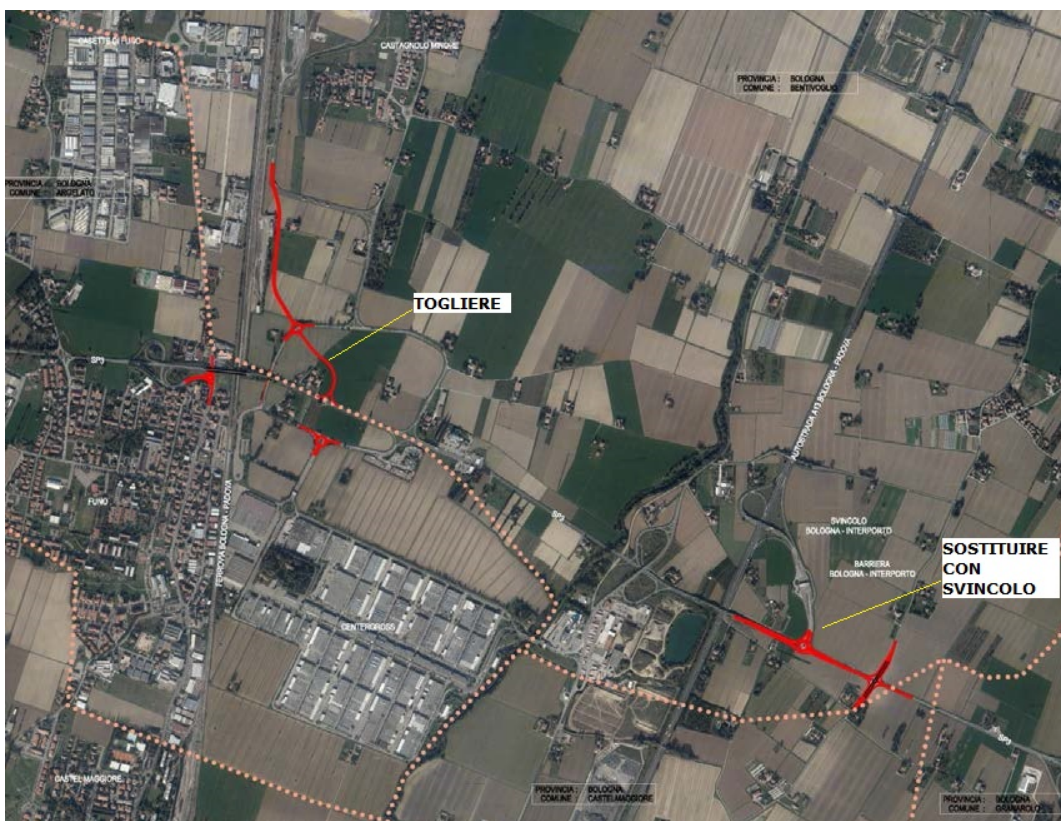
Le risorse economiche che si è pensato di accantonare per la realizzazione del nuovo casello sarebbe più opportuno fossero dirottate a favore di un intervento organico sul nodo Trasversale di Pianura – Casello A13 Interporto che insiste sull'area dove sono collocati i poli funzionali strategici di Interporto e Centergross.

Nodo A13 - Interporto

La soluzione della rotonda prevista in luogo dell'attuale incrocio a raso con l'A13 non è sufficiente a gestire il traffico est – ovest (e viceversa) che si somma a quello in entrata – uscita dall'A13. Sarebbe preferibile uno svincolo a livelli sfalsati del tipo “a trombetta” (progettato in modo da prevedere il minore ingombro possibile di territorio) che consentirebbe di convogliare su assegnati percorsi le diverse direttrici di traffico, quest'ultimo costituito in cospicua percentuale da mezzi pesanti da e verso Interporto e Centergross .

In alternativa si può prevedere, valutando con attenzione il maggiore impatto sul consumo di suolo che determinerebbe tale soluzione, la realizzazione di uno svincolo del tipo “a quadrifoglio”, posto in posizione intermedia tra l'attuale incrocio con l'A13 e quello con la Via Sammarina, con un sovrappasso che innesti la parte sud e la parte nord della Sammarina allo svincolo, con la conseguente chiusura dell'incrocio attuale della Sammarina stessa. In questo caso verrebbe superato il sovrappasso della via Sammarina alla SP3 indicato fra le opere di adduzione al “Passante di Mezzo” di Bologna.

Fra le opere di adduzione previste nell'area proponiamo di limitare l'intervento previsto sulla rotonda Segnatello alle sole nuove rotatorie nei punti di immissione Interporto e Centergross, evitando la realizzazione della nuova bretella intermedia di collegamento Interporto - SP3, mantenendo pertanto invariata l'attuale uscita/entrata da e per SP3 su Via Rotatoria del Segnatello.





OSSERVAZIONI SUL PROGETTO AMBIENTALE E DI MITIGAZIONE

Si rileva che l'intervento prevede un ulteriore consumo di suolo, impermeabilizzazione e carico sulla rete scolante, perdita di ecosistemi e matrice agricola.

L'intervento si colloca in un'area ad elevata presenza di inquinanti atmosferici con gravi ricadute sanitarie e rischio di procedure di infrazione per il mancato raggiungimento degli obiettivi europei di contenimento delle sostanze nocive, in particolare dei livelli di polveri sottili.

Non si ravvisano né un progetto di Ambientazione né opere ambientali di mitigazione adeguate sia sul versante del recupero di suolo e/o di ricostruzione di ecosistemi naturali, che per l'abbattimento degli inquinanti atmosferici.

In particolare anche in relazione ad altri interventi sull'asse autostradale dell'area bolognese, quali i progetti di ampliamento A14 a sud di Bologna e asse tangenziale, che contribuiranno ad ulteriori impermeabilizzazioni e perdita di patrimonio arboreo. Risulta dunque necessaria una specifica valutazione e progettazione.

In particolare, in caso di realizzazione dell'opera si richiede:

- Una fascia di rinaturalizzazione e ambientazione con adeguata piantumazione selezionando le essenze vegetali ad elevata capacità di assorbimento della CO₂ e contenimento della dispersione delle polveri.
- La contribuzione al saldo zero di suolo con la "desigillazione" di aree oggi impermeabilizzate nei comuni interessati.
- Un contributo al potenziamento della rete ciclabile.
- La presentazione di un progetto di mitigazione paesaggistica.
- L'adozione di un sistema di gestione dinamica della velocità massima consentita con riduzione della stessa in concomitanza al superamento nell'area metropolitana bolognese dei livelli consentiti di sostanze nocive in atmosfera con particolare attenzione alle polveri sottili. In particolare si chiede la diminuzione della velocità max. consentita da 130 km/h a 100 km/h.
- In tutte le opere di rifacimento della pavimentazione deve essere data precedenza all'utilizzo di materiale riciclato compreso l'asfalto riciclato.