



Area Pianificazione Territoriale
U.O. Amministrativa e Organizzativa

Bologna, 22 marzo 2017

Spett.le **Ministero Ambiente e Tutela del Territorio**
Direttore Generale Giuseppe Lo Presti
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it (Cod.137732)

E p.c.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Servizio Valutazione Impatto
e Promozione Sostenibilità Ambientale
Ruggero Mazzoni
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it (Cod.199120)

Oggetto: [ID_VIP: 3521] – Istanza di valutazione di impatto ambientale ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. – Progetto Autostrada A13 Bologna-Padova ampliamento al la terza corsia Tratto Bologna Arcoveggio-Ferrara sud. Comunicazione procedibilità istanza. [ID_VIP: 3522] – Approvazione Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012. Comunicazione avvio procedimento.

Proponente: MINISTERO AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO, riferimento in atti PG 1319 del 11/01/2017: **Relata di avvenuto deposito ai sensi dell'art. 24, comma 9 bis, del D. Lgs. 152/06 e s.m.i.**

Si attesta, ai fini della presentazione di osservazioni da parte dei soggetti interessati, che gli elaborati inerenti il progetto in oggetto sono stati depositati presso l'U.O. Amministrativa e Organizzativa dell'Area pianificazione territoriale della Città metropolitana di Bologna per 60 giorni naturali e consecutivi, e precisamente dal 11/01/2017 al 10/03/2017.

Si comprova inoltre che, in base ad una ricerca sul registro di protocollo, durante il suddetto periodo, risultano pervenute alla Città metropolitana di Bologna le seguenti osservazioni od opposizioni:

- lettera da STUDIO LEGALE DE VERGOTTINI acquisita in atti con PG n.6120 del 01/02/2017 elenco espropri;
- PG n.2680 del 16/02/2017 dal Comune di MALALBERGO acquisito in atti con PG n.10088 del 17/02/2017;
- PG n.2624 del 16/02/2017 dal Comune di BENTIVOGLIO acquisito in atti con PG n.10090 del 17/02/2017;
- PG n.4111 del 17/02/2017 dal Comune di CASTEL MAGGIORE acquisito in atti con PG n.10450 del 20/02/2017;
- PG 4385 del 21 02 2017 dal Comune di CASTEL MAGGIORE acquisito in atti con PG n.11083 del 22/02/2017;
- lettera del 06/03/2017 da LEGAMBIENTE acquisita in atti con PG n.14117 del 07/03/2017.

Per completezza di comunicazione, si allegano i documenti citati.
Con i migliori saluti.

La Responsabile
U.O. Amministrativa e Organizzativa
Valeria Restani

Documento firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 20 del "CAD" D.Lgs. n. 82/2005

Bologna 31 gennaio 2017

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
a mezzo pec all'indirizzo: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
CTVIA, VIA e VAS
a mezzo pec all'indirizzo: ctva@pec.minambiente.it

Spett.le
Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio
per la Città Metropolitana di Bologna e la Provincia di Ferrara
a mezzo pec all'indirizzo: mbac-sabap-bo@mailcert.beniculturali.it

Spett.le
Comune di Bentivoglio
a mezzo pec all'indirizzo: comune.bentivoglio@cert.provincia.bo.it

Spett.le
Autostrade per l'Italia s.p.a.
alla c.a. dell'ing. Antonio Tosi
a mezzo pec all'indirizzo: autostradepertalia@pec.autostrade.it

Spett.le
Regione Emilia-Romagna
Servizio parchi e risorse forestali
a mezzo pec all'indirizzo: segrprn@postacert.regione.emilia-romagna.it

Spett.le
Regione Emilia-Romagna
Servizio pianificazione territoriale ed urbanistica, dei trasporti e del paesaggio
a mezzo pec all'indirizzo: urbapac@postacert.regione.emilia-romagna.it

Spett.le
Regione Emilia-Romagna
Servizio tutela e risanamento acqua, aria e agenti fisici
a mezzo pec all'indirizzo: ambpiani@postacert.regione.emilia-romagna.it

Spett.le
Regione Emilia-Romagna
Servizio viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua
a mezzo pec all'indirizzo: viabilita@postacert.regione.emilia-romagna.it

Spett.le
Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile
Servizio Area Reno e Po di Volano
a mezzo pec all'indirizzo: stcp.renovolano@postacert.regione.emilia-romagna.it

Spett.le
Città Metropolitana di Bologna – Servizio Pianificazione territoriale
a mezzo pec all'indirizzo: cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it

Spett.le
Provincia di Ferrara – Settore Pianificazione territoriale
a mezzo pec all'indirizzo: provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it

Spett.le
Comune di Bologna
a mezzo pec all'indirizzo: protocollogenerale@pec.comune.bologna.it

Spett.le
Comune di Castel Maggiore
a mezzo pec all'indirizzo: comune.castelmaggiore@cert.provincia.bo.it

Spett.le
Comune di Malalbergo
a mezzo pec all'indirizzo: comune.malalbergo@cert.provincia.bo.it

Spett.le
Comune di Galliera
a mezzo pec all'indirizzo: comune.galliera@cert.provincia.bo.it

Spett.le
Comune di Ferrara
a mezzo pec all'indirizzo: comune.ferrara@cert.comune.fe.it

Spett.le
Comune di Poggio Renatico
a mezzo pec all'indirizzo: protocollo@comune.poggiorenatico.fe.it

Spett.le
Autorità di Bacino Interregionale del Reno
a mezzo pec all'indirizzo: autobacreno@postacert.regione.emilia-romagna.it

Spett.le
Autorità di Bacino del Po
a mezzo pec all'indirizzo: protocollo@postacert.adbpo.it

Spett.le
ARPAE - Direzione Regionale
a mezzo pec all'indirizzo: dirgen@cert.arpa.emr.it

Spett.le
ARPAE – Sez. Prov. Bologna e SAC
a mezzo pec all'indirizzo: aobo@cert.arpa.emr.it

Spett.le
ARPAE – Sez. Prov. Ferrara e SAC
a mezzo pec all'indirizzo: aofe@cert.arpa.emr.it

Spett.le
Consorzio di Bonifica Renana
a mezzo pec all'indirizzo: bonificarenana@pec.it

Spett.le
Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara
a mezzo pec all'indirizzo: posta.certificata@pec.bonificaferrara.it

Spett.le
AUSL – Distretto di Bologna
a mezzo pec all'indirizzo: dsp@pec.ausl.bologna.it

Spett.le
AUSL – Distretto di Ferrara
a mezzo pec all'indirizzo: dirdsp@pec.ausl.fe.it

Oggetto: Autostrada A13 Bologna-Padova – Ampliamento terza corsia nel tratto Bologna Arcoveggio-Ferrara Sud – procedura di VIA n. 1544. Proprietà Monari Sardé Ubaldo – rif. elenco espropri Comune di Bentivoglio (BO) ditta n. ordine 33.

In nome e per conto del dott. Ubaldo Monari Sardé, che sottoscrivendo in calce alla presente in segno di piena ed integrale ratifica ci delega a rappresentarlo e difenderlo, con riferimento al procedimento in oggetto, si evidenzia quanto segue.

Premesso che:

- Il dott. Monari Sardé è venuto a conoscenza del fatto che con avviso al pubblico del 22.12.2016 la Società Autostrade S.p.A. (in seguito 'Società' o 'Autostrade') ha comunicato, ai sensi dell'art. 23 del d.lgs. 152/2006, di aver presentato in pari data al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (in seguito 'Ministero') istanza per l'avvio della procedura di VIA del progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A13 Bologna-Padova, nel tratto Bologna Arcoveggio-Ferrara Sud;
- il ns. assistito è proprietario dell'immobile denominato Villa Paleotti (i.e. Villa Sanguinetti) (in seguito 'Paleotta') e delle relative aree esterne di pertinenza siti in Comune di Bentivoglio Via San Marina nn. 53-55-57-59-65, catastalmente identificati al NCEU al foglio 41 mappali nn. 13-14-15-16-17-18-19-24, che parrebbero essere interessati dal progetto in parola con occupazione e espropriazione di parte della proprietà posta al confine autostradale;
- con atto del 12.9.1918, successivamente confermato con D.M. del 4.12.1962 allegato alla nota prot. n. 18930 del 6.11.1998 della Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Bologna (in seguito 'Soprintendenza'), per la Villa

Paleotta e per il parco circostante è stato dichiarato l'interesse storico-artistico particolarmente rilevante ai sensi della legge n. 1089 dell'1.6.1939 poiché costruzione del XVI secolo di bellissima architettura dovuta al valente arch. Floriano Ambrosini, circondata da vasto parco intensamente alberato (all.1);

- la medesima Soprintendenza con nota prot. n. 4714 del 14.9.2016 (all. 2) ha recentemente confermato il suddetto interesse **per tutta l'area in esame** ed ha invitato Autostrade "a tenere nella massima considerazione, nella progettazione del previsto ampliamento del tratto autostradale in oggetto, **l'osservanza del vincolo della conservazione e dell'integrità del bene culturale tutelato** così come previsto dal citato D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.";

- che in relazione all'intero complesso con la convenzione stipulata con il Ministero per i Beni Culturali e Ambientali in data 7.7.1999 tutt'ora operante (all. 3) è consentito alla collettività di poter liberamente visitare la Villa e l'annesso giardino;

- a causa del rumore prodotto dalla vicinanza della sede autostradale, da tempo il ns. assistito ha richiesto un intervento di protezione acustica, avendo anche Autostrade riconosciuto il superamento dei valori di inquinamento acustici di legge ma ciò nonostante ad oggi alcun intervento di mitigazione acustica è stata realizzata nel tratto di proprietà del dott. Monari Sardé;

Considerato che:

- da una prima lettura della documentazione progettuale paiono emergere numerose criticità e carenze istruttorie e progettuali tali da inficiare la legittimità del progetto presentato;

- in particolare il documento denominato "planimetria di progetto commentata con indicazione dei dati progettuali significativi" prodotta dalla Società istante e disponibile del sito *web* del Ministero dell'Ambiente (tavola AMB-QPGT028) sembra avere erroneamente individuato la Paleotta che viene localizzata dopo il km 11 dell'autostrada laddove in realtà essa si colloca al km 10,600 ca., differenza non di poco

conto con tutto quello che può conseguire per la corretta approvazione e realizzazione dell'opera pubblica di cui si tratta;

- gli interventi di mitigazione acustica previsti dal progetto appaiono inadeguati a risolvere la situazione attuale nonché inadeguati a contenere l'incremento dell'inquinamento acustico conseguente all'eventuale ampliamento alla terza corsia autostradale;

- la Villa Paleotta e il parco circostante in ragione del più volte riconosciuto interesse storico-artistico devono essere efficacemente ed adeguatamente salvaguardati nella loro integrità anche per ciò che concerne l'intenso inquinamento acustico cui sono soggetti a causa del traffico veicolare che percorre costantemente la confinante autostrada Bologna-Padova, con tutti gli effetti negativi che ne conseguono sulla salute umana, sul deterioramento degli ecosistemi e sulle legittime fruizioni degli ambienti;

tutto ciò premesso e considerato

- il dott. Monari Sardè si oppone sin d'ora e contesta l'occupazione e l'espropriazione dei terreni di sua proprietà così come prospettati nel progetto di ampliamento presentato da Autostrade;

- il medesimo dott. Monari Sardè contesta peraltro che le opere di mitigazione allo stato ipotizzate siano tali da ovviare all'intenso inquinamento acustico sofferto, già oggi (ovvero in assenza dell'ampliamento) assolutamente non tollerabile e come tale anche in questa sede denunciato;

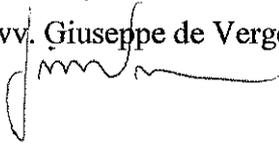
- si invitano tutte le Amministrazioni in indirizzo a debitamente considerare la complessiva situazione innanzi rappresentata e a voler porre in essere tutte le attività e/o adottare ogni tipo di prescrizioni e/o modifiche progettuali utili a garantire la piena protezione e la integrale conservazione della Paleotta e del parco circostante;

Con ogni più ampia riserva di integrare nei termini di legge le presenti osservazioni, in particolare al fine di evidenziare ulteriormente le carenze progettuali e la inadeguatezza

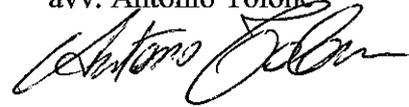
degli interventi di mitigazione acustica previsti, nonché con riserva di tutelare gli interessi ed i diritti del dott. Monari Sardé in tutte le sedi competenti.

Distinti saluti,

Prof. avv. Giuseppe de Vergottini



avv. Antonio Tolone



Alla presente, unitamente alla copia del documento di identità del dott. Ubaldo Monari Sardé (c.i. n. AT1002795), si allegano:

- 1) nota prot. n. 18930 della Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Bologna del 6.11.1998;
- 2) nota prot. n. 4714 della Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Bologna del 14.9.2016;
- 3) convenzione stipulata fra il dott. Ubaldo Monari Sardé ed il Ministero per i Beni Culturali e Ambientali in data 7.7.1999.

Io sottoscritto, dott. Ubaldo Monari Sardé

Bologna il _____ e residente a Bentivoglio (BO) loc. San Marino in via San _____
a qualità di proprietario dell'immobile denominato Villa Paleotti
(i.e. Villa Sanguinetti) (anche 'La Paleotta') e delle relative aree esterne di pertinenza
siti in Via San Marina nn. 53-55-57-59-65, sottoscrivo la presente in segno di piena ed
integrale ratifica con espressa delega al prof. avv. Giuseppe de Vergottini e all'avv.
Antonio Tolone a difendermi e rappresentarmi ai fini del presente atto, con contestuale
elezione di domicilio presso il loro studio in Bologna, Via Santo Stefano, 16.

dott. Ubaldo Monari Sardé



MOD. 302
R. G. 20



Ministero delle Partecipazioni Statali

SOPRINTENDENZA PER I BENI
AMBIENTALI E ARCHITETTONICI
DI Bolognina

6 NOV 1998

Dir. Ludovico Tonari Sardi
Via G. Rensi 5
BOLOGNA

18930 *Silvano*

Dispositivo del foglio 141 12/10/1998

OGGETTO: BENVIGNO (BO) - Villa Paleotti in via S. Marina 65, immobili di pertinenza in
via S. Marina 59, segnati al N.C.E.U. del Comune di Beaufort al foglio 41, mappati 15-16-20-
21-22-23-24. Accertamento tutela ai sensi della legge 1089/1939.

In esito alla nota sopraricata, si comunica che gli immobili indicati in oggetto sono sottoposti alle
disposizioni della legge 1089/1939 con Decreto Ministeriale del 4/7/1962 che si trasmette in copia
conforme.

Si precisa che il citato provvedimento si riferisce alle particelle nn. 13-14-15-16-17-18-19-20 e
la parte di levante del n. 38 - Foglio 41^a del Cassero Casasso, attualmente corrispondenti alle particelle
nn. ~~13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35~~ del Nuovo Cassero, come meglio
evidenziato nelle planimetrie allegati in allegato.

IL SOPRINTENDENTE
Elvio Garzillo

2/1/98

115 0794 2477 11 711111-01111

N=4042500

E=1691400



1 Particella: 18

Comune: BENTIVOGLIO
Foglio: 41

Scala originale: 1:2000
Dimensione cornice: 776.000 x 552.000 metri

25-Gen-2017 13:39:5
Prot. n. T16004/2017

Direzione Provinciale di Bologna - Ufficio Provinciale - Territorio - Direttore CIVOLANI MARIA RITA

V.S. art. 10.90 euro



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo
Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana
di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara

Bologna, 14/8/2016

Alla Soc. Autostrade per l'Italia
Via Bargamini 50 - Roma
autostradeperitalia@pec.autostrade.it

e p.c. All'Avv. Giuseppe De Vergottini
Via S. Stefano 16 - Bologna
giuseppe.devergottini@gdvlex.it

Prot. N. 1474 Pos. Archivio.....

Class. 34.19.04

OGGETTO: Bentivoglio (BO), loc. S. Marino di Bentivoglio - Villa "La Paleotta"
Ampliamento dell'autostrada A13 nel tratto Bologna - Ferrara per la realizzazione della 3° corsia

In riferimento all'oggetto ed alla segnalazione dell'Avv. De Vergottini si ricorda a codesta Soc. Autostrade per l'Italia che ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 42/2004 "i beni culturali non possono essere distrutti, danneggiati o adibiti ad usi non compatibili con il loro carattere storico o artistico oppure tali da recare pregiudizio alla loro conservazione".

Tenuto conto che la villa in oggetto, con il relativo parco, sono stati riconosciuti di interesse storico-artistico con atto 12/9/1918, successivamente confermato con D.M. 4/12/1962, si invita codesta Soc. Autostrade per l'Italia a tenere nella massima considerazione, nella progettazione del previsto ampliamento del tratto autostradale in oggetto, l'osservanza del vincolo della conservazione e dell'integrità del bene culturale tutelato così come previsto dal citato D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

IL SOPRINTENDENTE

Dott. Luigi Malnati

Il responsabile dell'istruttoria e del procedimento:
Dott. in Arch. Leonardo Marinelli
Funzionario delle tecnologie

LM/cf

ATTO DI CONVENZIONE

In riferimento a quanto stabilito dalla Legge 21 DICEMBRE 1961 n.

1552 (Art. 3, Comma 3) tra il Ministro per i Beni Culturali e

Ambientali, in persona del Ministro pro-tempore e Ubaldo Monari

Sardè nato a Bologna il 20/05/1931 residente a Bologna in Via

proprietario del fabbrica

to distinto al catasto alla partita n. 114 foglio 41 mappale 14

sito in Via San Marina n. 59 Bentivoglio -BO-;

Restaurato a parziale carico dello Stato, si convengono le seguen

ti modalità per rendere accessibile il medesimo;

1) L'accesso al pubblico sarà dato in modo tale da consentire di

poter ammirare gl'interventi eseguiti sui tetti e facciate con il

contributo dello Stato, ed il giardino storico, che circonda la

villa;

2) Viene riconosciuto che, data l'estrema vulnerabilità dell'im

mobile, ed in considerazione della fragilità del mobilio nonchè

della tappezzeria originale e degli altri oggetti contenuti ren

dono possibile l'accesso alla villa solo nel salone centrale del

la casa, pena il deterioramento ed eventualmente e la distruzio

ne del bene;

3) Le visite saranno ammesse solamente un giorno alla settimana

(lunedì), comunicato alla locale Soprintendenza nei mesi di giu

gno luglio e agosto dalle ore 8 alle ore 12 della mattina in quan

to disabitata nel periodo invernale.

In ottemperanza alle disposizioni del Vigili del Fuoco verranno

formati gruppi di non più di venti persone per volta;

4) Le visite verranno effettuate per appuntamento, con congruo preavviso inviato alla proprietà ed alla locale Soprintendenza.

Dovrà essere allegato inoltre un elenco dei previsti visitatori corredato dai dati anagrafici di ciascuno di essi e dagli estremi di un documento di identificazione;

5) Il Ministero, tramite la locale Soprintendenza e la proprietà, si riservano ciascuno il diritto di rifiutare l'ingresso a persone che, a loro giudizio discrezionale, non possiedano quei requisiti di correttezza e moralità necessaria per essere ammessi alla visita;

6) Non saranno ammesse in ogni caso:

1) Le visite da parte di scolaresche

2) L'uso all'interno dell'immobile di macchine fotografiche od altre apparecchiature di riproduzione.

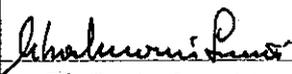
La durata della suddetta convenzione avrà un limite temporale non superiore ai venti anni in forza dell'Art. 5 comma 2 della Legge 352/97 e sostituisce a tutti gli effetti qualsiasi convenzione precedente.

La presente convenzione sarà operante entro un mese dall'avvenuta riscossione del contributo da parte degli interessati.

Letto, datato e sottoscritto.

Bologna li 07/07/1999

Il Ministro per i Beni Culturali e Amb.


Il Proprietario

STUDIO NOTARILE
DR. GIOVANNI PANZERA
via Garibaldi, 7 - 40124 Bologna
tel. (051) 581641 FBX - fax 581284

Repertorio n. 22976 del 7 luglio 1999

in BOLOGNA, Via Garibaldi n. 7, nel mio studio;

1° **ORIGINALE**

PRIMA AUTENTICA

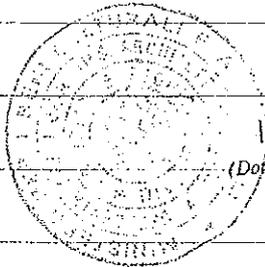
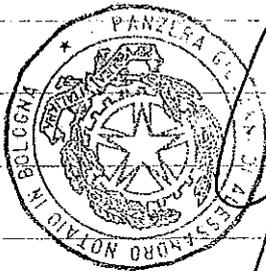
REPUBBLICA ITALIANA

L'anno millenovecentonovantanove, il giorno sette del mese di
luglio, io sottoscritto GIOVANNI PANZERA, notaio in Bologna,
iscritto al Collegio Notarile di Bologna, certifico che:

- MONARI SARDE' UBALDO, nato a Bologna (BO) il 20 maggio 1931,
residente a Bologna (BO), Via Guido Reni n. 5, dirigente,

Codice Fiscale MNR BLD 31E20 A944X;

della cui personale identità io notaio sono certo; previa ri-
nuncia all'assistenza dei testimoni fattane col mio consenso;
ha sottoscritto in mia presenza l'atto che precede.



IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE
(Dott.ssa Rita BRUCCOLERI CASAGRANDE)



Prot. n. 2680 /2017

Malalbergo li, 16 febbraio 2017

Spett.le
Città Metropolitana di Bologna
Alla c.a Consigliere delegato
Marco Monesi

e, p.c. Spe.lle Arch. Bartoli Donatella

OGGETTO: Procedura di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) ai sensi del D. Lgs 152/06 per il progetto di "Ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A13 Bologna-Padova nel tratto Arcoveggio – Ferrara sud. - Osservazioni.

Il presente documento viene redatto congiuntamente dalle Amministrazioni Comunali di Galliera, Malalbergo e San Pietro in Casale ai fini di una più organica rappresentazione delle criticità evidenziate nel progetto presentato.

Con riferimento alla domanda presentata da Autostrade per l'Italia al competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio per l'attivazione della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 relativa al progetto di Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 Bologna-Padova nel tratto Arcoveggio – Ferrara sud ed in relazione alla riunione indetta dalla regione Emilia-Romagna in data 01.02.2017 nella quale è stato illustrato sommariamente il progetto di cui trattasi, di seguito vengono poste le seguenti considerazioni:

- Dal progetto presentato e da quanto illustrato nell'incontro appare chiaro l'intento della Società di ricostruire i cavalcavia esistenti, per i quali si rende necessario l'abbattimento in quanto non compatibili con l'allargamento in progetto, con analoghi ponti aventi le medesime caratteristiche strutturali e tipologiche senza procedere ad un adeguamento formale degli stessi. Parrebbe opportuno, invece, cogliere l'occasione per realizzare nuove opere che possano dal punto di vista estetico caratterizzare e rendere riconoscibile il territorio, che non dimentichiamo va da Bologna a Ferrara città ricche di storia e cultura, e nello stesso tempo possano adeguare la sede viaria con quelle infrastrutture minime che la normativa vigente impone quali marciapiedi o piste ciclabili, ove previste, anche accessibili a persone diversamente abili;
- Il medesimo discorso può essere fatto per quanto riguarda la tipologia delle barriere antirumore proposte. Pur apprezzando la tipologia delle medesime ed i materiali proposti si rimarca la necessità di caratterizzare e rendere riconoscibile il territorio interessato con la posa di un prodotto che maggiormente si inserisca nel contesto rurale con una forte presenza di ambiti naturalistici.
- Recentemente è stato portato alla luce, nel territorio del Comune di Malalbergo e, più precisamente nei pressi dell'abitato di Ponticelli, i resti di una "terramare" databile presumibilmente ad un periodo compreso tra il XIV e il XII secolo a.C.. Tali rinvenimenti, oltre a rivestire una importanza scoperta archeologica, dovranno necessariamente ridisegnare gli elaborati presentati con l'indicazione della localizzazione del nuovo sito archeologico.
- Sempre per quanto riguarda il Territorio del Comune di Malalbergo, dagli elaborati presentati che riguardano il progetto del nuovo ponte che attraversa il Canale Navile non appare l'adiacente strada comunale denominata via Ponticelli. Tale strada che affianca il canale Navile nel tratto di intersezione con il viadotto stradale si abbassa sino ad avere una luce libera dal



piano stradale all'estradosso del ponte di mt. 3,50. Non essendo presenti elaborati grafici di dettaglio non si può evincere quali soluzioni tecniche vengono adottate per garantire la sicurezza stradale anche durante l'esecuzione dei lavori e se l'ampliamento proposto andrà a modificare l'altezza esistente sotto il ponte per il passaggio dei mezzi. Considerato il territorio prevalentemente agricolo presente a margini del tracciato autostradale, ben si può comprendere la preoccupazione circa la modifica delle altezze esistenti per consentire il transito dei mezzi operativi agricoli. Ci si riserva successivamente alla presentazione dei nuovi elaborati grafici e delle indicazioni operative richieste di esprimere ulteriori valutazioni circa le soluzioni proposte.

- Relativamente al territorio del Comune di Galliera dagli elaborati depositati per il rifacimento del ponte sulla S.P. 20 e il Canale Consorziale Riolo, non si rileva l'altezza libera fra la strada locale e l'intradosso del ponte dell'A13. Si evidenzia che con l'allargamento della sede autostradale, senza un intervento sulla quota della SP12, si presenterebbe una riduzione della già ridotta luce libera. Inoltre la progettazione non tiene conto degli spazi necessari per la realizzazione di futuri percorsi ciclabili.
- Pur apprezzando la previsione del nuovo adeguamento dello svincolo al casello di Altedo non si rileva dagli elaborati presenti alcuna previsione di adeguamento o miglioramento funzionale dell'accessibilità al casello dalla Strada Provinciale n. 20 denominata via Chiavicone. Appare opportuno prevedere l'adeguamento dell'innesto tra la S.P. 20 ed il casello tramite la realizzazione di una nuova rotatoria.
- Dall'analisi dello studio del traffico presentata si può dedurre che l'ampliamento della terza corsia viene proposto in quanto necessario per soddisfare i flussi di traffico attualmente presenti sul tratto autostradale in oggetto e, che con il proposto ampliamento si prevedono nuovi flussi di traffico indotti proprio dalla maggiore scorrevolezza del tratto stradale. Considerati gli aumenti di traffico ipotizzati appare necessario adeguare conseguentemente e rendere più fluido e scorrevole il traffico che dalle strade limitrofe portano al casello autostradale di Altedo.

Si ritiene indispensabile prevedere la realizzazione di una rotatoria tra l'intersezione della S.S. n. 64 Porrettana e la S.P. n. 20 e di una ulteriore rotatoria all'intersezione tra la S.P. n. 20 e la nuova circoscrizione Ovest di Altedo in corso di completamento che garantirebbe un costante e fluido scorrimento dei mezzi e di un'ulteriore rotatoria tra l'intersezione della S.P.20 con la S.P.4 in Comune di San Pietro in Casale.

In particolare per quanto riguarda il territorio di San Pietro in Casale che viene attraversato dal flusso di traffico che dal casello di Altedo raggiunge tutti i comuni costituenti l'Unione Reno Galliera, nonché il Comune di Cento, in provincia di Ferrara, posto in confine con il Comune di Pieve di Cento si ritiene utile segnalare quanto segue.

Il flusso veicolare che dal casello di Altedo si muove verso il comune di San Pietro in Casale, comuni dell'Unione e il Comune di Cento percorre un tratto della SP20 e la SP4 in direzione Bologna o in direzione Ferrara. I veicoli diretti ai comuni di Cento e Pieve di Cento, dopo aver percorso la SP4 si incanalano sulla SP 11 "San Benedetto" in direzione Pieve di Cento.

Il tratto di SP20 che dal casello autostradale conduce alla SP4 e quindi all'abitato di San Pietro in Casale e a tutti i comuni dell'Unione, presenta già oggi alcune criticità che si richiede di risolvere nell'ambito dell'adeguamento funzionale all'aumento del flusso di traffico veicolare derivante dall'ampliamento dell'autostrada. Si riportano di seguito alcune delle criticità rilevate che attengono la già citata intersezione fra la SP 20 con la SP4 e il limitrofo tratto di SP4 (compreso fra le intersezioni con la via Genova e la via Galliera nord comunale), l'intersezione fra la SP20 e la via Piantolo e l'intersezione fra la SP20 la via Morgobbo.

L'intersezione fra la SP20 e la SP4 rappresenta un nodo critico che può essere funzionalmente risolto con la realizzazione di una rotatoria. Contestualmente alla realizzazione della rotatoria dovrà essere risolto il problema della regimentazione delle acque meteoriche che interessa la SP4 nel tratto limitrofo all'intersezione con la SP 20 (fra le intersezioni con le vie Genova e la via Galliera nord comunale).

L'intersezione fra la via Piantolo e la SP20 è interessata dal transito frequente di autocarri e trattori agricoli con rimorchio di grosse dimensioni che determinano una pericolosità nella



circolazione stradale in quanto nell'esecuzione delle manovre di svolta i mezzi invadono la corsia opposta di marcia in un tratto stradale extraurbano caratterizzato da una elevata percorrenza da parte dei veicoli in transito. Andrebbe valutata l'opportunità di dotare l'incrocio di un semaforo da azionare solo nel momento di uscita degli autocarri dalla via Piantolo.

L'intersezione fra la via SP 20 con la via Morgobbo presenta problemi di allagamenti in occasione di fenomeni piovosi di alta intensità a causa di un problema di quote che andrebbe risolto nell'ambito dell'adeguamento della SP 20.

Il tratto di SP 11 San Benedetto interessato dal traffico veicolare che da San Pietro si dirige verso Cento è caratterizzato in alcune zone da una sezione stradale non adeguata al previsto aumento di traffico veicolare, pertanto si richiede di prevedere l'adeguamento della sezione stradale. Inoltre, sulla stessa strada, nel tratto prossimo al centro dell'abitato di San Pietro in Casale è prevista dal vigente Piano Operativo Comunale la realizzazione di una nuova urbanizzazione residenziale. Al fine di limitare l'impatto acustico e quello legato alla produzione di polveri derivante dall'aumento del flusso veicolare, si richiede la realizzazione di una fascia vegetazionale in corrispondenza dell'area che sarà interessata dalla nuova urbanizzazione residenziale.

Infine, su richiesta del Sindaco del Comune di Pieve di Cento al fine di alleggerire il traffico veicolare che attraversa il centro di Pieve di Cento per raggiungere l'abitato di Cento, si richiede di realizzare un tratto di nuova viabilità nel territorio di Pieve che verrà precisato in successive comunicazioni.

- Analogamente si ritiene indispensabile adeguare il dimensionamento della S.P. n. 20 in previsione dell'aumento del traffico sia da e per i centri abitati di Altedo e San Pietro in Casale ed anche in considerazioni che l'area adiacente al casello di Altedo verrà utilizzata per tutta la durata dei lavori come area di cantiere principale di tutte le fasi lavorative e, pertanto sulla S.P. n. 20 transiteranno tutti i mezzi operativi ed i mezzi dei fornitori dei materiali necessari alla realizzazione dell'opera.
- Si rileva inoltre la necessità di integrare la toponomastica all'interno dell'A13 con i riferimenti ai Comuni della zona.

Per le considerazioni sopra riportate si formulano le seguenti osservazioni:

- Presentazione di nuovi elaborati progettuali dei cavalcavia che si intende ricostruire nei quali si tenga conto dell'adeguamento dimensionale degli stessi con la previsione di inserimento di marciapiedi o percorsi ciclabili, ove previsti, anche accessibili a persone diversamente abili;
- Presentazione di nuovi elaborati progettuali dei cavalcavia che si intende ricostruire che, in accordo con le Amministrazioni interessate, possano tenere conto di un miglioramento architettonico tale da caratterizzare e rendere riconoscibile il territorio tra Bologna e Ferrara;
- Analogamente si dovranno prevedere nuove soluzioni, sempre in accordo con le Amministrazioni locali interessate, per la realizzazione di barriere antirumore che maggiormente si inseriscano nel contesto rurale esistente con una forte presenza di ambiti naturalistici.
- Adeguamento delle tavole inerenti gli aspetti archeologici con l'inserimento del nuovo sito archeologico rinvenuto e conseguentemente rivedere tutta la documentazione presentata;
- Presentazione di nuovi elaborati integrativi inerenti l'allargamento del ponte sul Canale Navile che tengano conto della presenza dell'adiacente strada comunale via Ponticelli con indicati tutti i dettagli operativi delle sistemazioni a margine della strada, delle nuove altezze dal piano stradale alla linea dell'estradosso delle travi del ponte e delle previsioni delle lavorazioni nelle varie fasi operative di cantiere;
- Adeguamento dell'innesto del casello autostradale dalla S.P. n. 20 tramite la realizzazione di una rotatoria;
- Adeguamento dell'innesto tra la S.S. n. 64 "Porrettana" e la S.P. n. 20 via Chiavicone tramite la realizzazione di una rotatoria;



- Adeguamento dell'innesto tra la S.P.n. 20 via Chiavicone e la nuova circonvallazione ovest di Altedo viale 11 Settembre 2001 tramite la realizzazione di una rotatoria;
- Adeguamento della sede stradale della S. P. n. 20 tramite lavori di allargamento della sede stessa
- Adeguamento dell'intersezione fra la SP20 e la SP4, in territorio del Comune di San Pietro in Casale, mediante la realizzazione di una rotatoria e, ne contempo dovrà risolto il problema della regimentazione delle acque meteoriche che interessa la SP4 nel tratto limitrofo all'intersezione con la SP 20 (fra le intersezioni con le vie Genova e la via Galliera nord comunale).
- Valutare l'opportunità di dotare l'incrocio tra la via Pantola e la S.P. n. 20 nel Comune di San Pietro in Casale di un semaforo da azionare solo nel momento di uscita degli autocarri dalla via Piantolo;
- Adeguamento della sezione stradale della S.P. n. 11 San Benedetto e realizzazione di una fascia vegetazionale in corrispondenza dell'area che sarà interessata dalla nuova urbanizzazione residenziale.
- Risoluzione dei problemi di allagamenti all'intersezione fra la via SP 20 con la via Morgobbo;
- Realizzazione di un tratto di nuova viabilità nel territorio di Pieve di Cento;
- Adeguamento della toponomastica all'interno del percorso dell'A13.

Certi di comprendere le istanze della nostra popolazione, si coglie l'occasione per porgervi i più cordiali saluti.

IL SINDACO
F.to Monia Giovannini

IL SINDACO
F.to Claudio Pezzoli

IL SINDACO
F.to Anna Vergnana



Prot.n.0002624/2017 del 16/02/2017

Class.6-9

Pec

**Spett.le le Città Metropolitana di
Bologna
via Zamboni 13
40125 – Bologna**

c.a. Marco Monesi

Consigliere delegato alle
Infrastrutture, Mobilità, Viabilità,
Trasporti

c.a. Donatella Bartoli

Servizio Pianificazione del
Territorio
Area pianificazione territoriale

Oggetto: procedura di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) ex. D.Lgs 152/2006 per il progetto di Ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A13 Bologna-Padova nel tratto Arcoveggio – Ferrara Sud (acquisita in atti il 19/1/2017 – prot.997) – Formulazione osservazioni.

Con riferimento alla nota citata in oggetto ed in relazione alle determinazioni assunte in occasione dell'incontro tenutosi il 9 febbraio 2017 presso il Servizio Pianificazione del Territorio della Città Metropolitana di Bologna, alla presenza dei Sindaci dei comuni coinvolti nell'opera di cui sopra, si riportano nelle pagine seguenti le principali osservazioni emerse.

ADEGUAMENTO CAVALCAVIA

Via Paradiso (strada comunale – rifacimento in sede prog. 008+261):

si tratta di una strada soggetta a modesto traffico ma, a seguito della realizzazione del sovrappasso sulla Via San Marina (rif. opere di adduzione - polo di Funo del potenziamento in sede del sistema tangenziale di Bologna) potrebbe avere un apprezzabile incremento di traffico (verso l'abitato di San Marco) e quindi si chiede un adeguamento del dimensionamento della carreggiata prevedendo l'inserimento di marciapiedi.

Via Canale Crociali (strada comunale – rifacimento fuori sede prog. 009+911):

in considerazione degli aumentati volumi di traffico in quanto accesso privilegiato alla frazione di San Marino (anche a seguito del sovrappasso sulla via San Marina di cui alle considerazioni del punto precedente), risulta necessario incrementarne la larghezza per consentire lo spazio per due corsie (almeno cat. F1 – 5,50 + banchina);

Strada Poderale Santa Lucia (strada ad uso privato – rifacimento in sede prog. 010+339):

l'uso è privato e la larghezza attuale risulta adeguata alla viabilità i fondi rurali ad est e ovest del tracciato autostradale risultano di diversi proprietari e quindi il soggetto attuatore potrà verificare direttamente con gli stessi e/o con eventuali soggetti titolari di diritti reali di godimento, sull'infrastruttura viaria, l'eventuale dismissione.

Via delle Barche (strada comunale – rifacimento in sede prog. 012+287):

in considerazione dell'elevato volume di traffico pesante e delle previsioni urbanistiche, risulta necessario incrementarne la larghezza mantenere lo spazio per realizzare a margine una pista ciclabile. Trattandosi dell'unica arteria di collegamento a servizio della parte est della zona industriale Castel Bentivoglio i mezzi pesanti passerebbero da Via Asinari e Via Saletto fino ad incrociare via delle Barche. Detta viabilità risulta inadeguata per "ricevere" un traffico viabilistico pesante e quindi si chiede di predisporre l'adeguamento con particolare attenzione al ponte sul Diversivo Navile (in relazione al traffico veicolare pesante a servizio della zona industriale). Le richieste di cui sopra nascono anche in ragione delle previsioni di cui all'art.20 del PSC recante " sistema delle infrastrutture" che prevede per tali arterie (via Barche e Via Saletto fino all'intersezione con la SP – Bassa Bolognese) un "corridoio di salvaguardia delle principali viabilità di progetto".

Via Asinari (strada Provinciale rifacimento fuori sede – prog. 013 + 565):

in considerazione dell'elevato volume di traffico pesante e delle previsioni urbanistiche risulta necessario prevedere lo spazio per realizzare a margine una pista ciclabile quale percorso strategico di collegamento alle piste ciclopedonali già previste dagli strumenti di pianificazione comunale (RUE e PSC) a servizio della località Fabbreria e della frazione di Saletto.

Via Saletto – Malalbergo (strada comunale rifacimento fuori sede prog. 016+936):

in considerazione dell'elevato volume di traffico risulta necessario incrementarne la larghezza per consentire lo spazio per realizzare due corsie prevedendo a margine una pista ciclabile.

Via Castellina (strada vicinale – rifacimento in sede prog. 019+291):

la strada pur vicinale, collega l'agglomerato urbano con il territorio Bentivogliese. L'attuale cavalcavia consente il solo transito a senso alternato con elevato rischio per la viabilità e pertanto occorre provvedere ad adeguarne dimensionamento per consentire il transito contemporaneo in entrambi i sensi di marcia.

Tutti i manufatti realizzati sulla viabilità Comunale e Vicinale debbono essere dimensionati per consentire il transito ponti stradali di 1^ categoria secondo le vigenti norme (in grado di ammettere il transito libero di tutti i veicoli non eccezionali conformi ai limiti di peso stabiliti dall'art.62 del Codice della strada).



COMUNE DI
BENTIVOGLIO



SERVIZIO OPERE PUBBLICHE
ATTIVITÀ MANUTENTIVE AMBIENTE **3**^o settore

Si chiede altresì di verificare il sottopasso ciclabile esistente di attraversamento dell'autostrada posto a ridosso del Canale Emiliano Romagnolo in corrispondenza del progressivo 11+250 affinché lo stesso, nelle operazioni di allargamento della carreggiata, venga preservato e eventualmente adeguato per il transito ciclo pedonale per il quale lo stesso viene attualmente utilizzato.

OPERE DI MITIGAZIONE ACUSTICA E AMBIENTALE

In relazione a diverse criticità puntuali rilevabili lungo il tracciato autostradale, si chiede di porre particolare attenzione agli edifici residenziali "interclusi" tra la viabilità autostradale ("svincolo Bologna Interporto") e quella provinciale (Trasversale di Pianura) in corrispondenza del Km.7 + 500 valutando la possibilità di prevedere per tutti i fabbricati ivi presenti (sia quelli posti nella fascia A di ampiezza 100 metri sia quelli in fascia B di ampiezza 150 metri) le necessarie barriere acustiche (tavola di riferimento: VIA_3\Q_AMBIENTALE\AMB-QAMB-RUM-046).

Si chiede altresì di verificare la mancata previsione di una barriera acustica per i fabbricati di seguito elencati:

- fabbricato avente toponimo San Giovanni (ricettore residenziale OLTRE I LIMITI posto entro la fascia B di ampiezza 150 m e ubicato al prog Km.8 + 500 codificato con il n°3070) tavola di riferimento: VIA_3\Q_AMBIENTALE\AMB-QAMB-RUM-047;
- fabbricato avente toponimo San Giovanni (ricettore residenziale OLTRE I LIMITI posto entro la fascia B di ampiezza 150 m e ubicato al prog Km.9 + 500 codificato con il n°3086) tavola di riferimento: VIA_3\Q_AMBIENTALE\AMB-QAMB-RUM-047;
- fabbricati avente toponimo Palazzina (ricettori residenziali OLTRE I LIMITI posto entro la fascia B di ampiezza 150 m e ubicato al prog Km. 9 + 500 codificato con il n°3067 e 3021) tavola di riferimento: VIA_3\Q_AMBIENTALE\AMB-QAMB-RUM-047;
- fabbricato avente toponimo Cà Rossi (ricettore residenziale ENTRO I LIMITI posto entro la fascia A di ampiezza 100 m e ubicato al prog Km.10 + 500 codificato con il n°3095) tavola di riferimento: VIA_3\Q_AMBIENTALE\AMB-QAMB-RUM-047;
- fabbricato avente toponimo S. Lucia (ricettori residenziale OLTRE I LIMITI posti entro la fascia B di ampiezza 150 m e ubicato al prog Km.10 codificato con il n°3022) tavola di riferimento: VIA_3\Q_AMBIENTALE\AMB-QAMB-RUM-048;
- fabbricati (ricettori residenziale OLTRE I LIMITI posti entro la fascia B di ampiezza 150 m e ubicato al prog Km.13+500 codificati con il n°3146 e 3148). Sempre al medesimo Km.13+500 si segnalano due ricettori residenziali ENTRO I LIMITI codificati con il n°3037 e 3035) tavola di riferimento: VIA_3\Q_AMBIENTALE\AMB-QAMB-RUM-049;
- fabbricato residenziale OLTRE I LIMITI posti entro la fascia B di ampiezza 150 m e ubicato al prog.Km.17+500 codificato con il n°3050) tavola di riferimento: VIA_3\Q_AMBIENTALE\AMB-QAMB-RUM-051;

Si rimanda comunque alla competente Agenzia Regionale per l'Ambiente dell'Emilia-Romagna - ARPAE e SAC, quale ente preposto alla formulazione dei necessari pareri



COMUNE DI
BENTIVOGLIO



SERVIZIO OPERE PUBBLICHE
ATTIVITÀ MANUTENTIVE AMBIENTE 3^o settore

all'interno della procedura in oggetto, tutte le necessarie valutazioni e prescrizioni di merito relative alla previsione delle barriere acustiche in relazione a tipologia, materiale, e dimensionamento.

Rispetto alla specifica problematica relativa alla Villa "La Paleotta", in considerazione del vincolo gravante sul fabbricato e sul relativo parco (interesse storico-artistico riconosciuto con atto del Sovrintendente del 12/9/1918), si chiede di valutare la possibilità di effettuare un ampliamento asimmetrico del tracciato, analogamente a quanto fatto nella parte nord del territorio comunale in corrispondenza del sito SIC-ZPS n°IT4050024, in subordine si chiede di ridurre al minimo l'eventuale fascia di esproprio. Rispetto alla tempistica per la messa in esercizio delle barriere acustiche (integrate come esplicitato negli elaborati di dettaglio) si chiede che le stesse vengano realizzate contestualmente all'attività cantieristica di ampliamento della 3° corsia.

In ultimo si sottolinea che l'amministrazione comunale è disposta ad individuare, di concerto con i tecnici incaricati, eventuali aree di proprietà comunale e/o di enti pubblici ricadenti all'interno del territorio, sulle quali prevedere opere di compensazione ambientale (interventi di rimboschimento).

OPERE VIABILISTICHE SP 3 – TRASVERSALE DI PIANURA

In ultimo, così come anticipato verbalmente dal Sindaco Erika Ferranti, a chiusura del tavolo tecnico del 9 febbraio 2017, si segnala l'opportunità di richiedere ad Autostrade S.p.a. l'allargamento del cavalcavia della SP 3 – Trasversale di Pianura in virtù dell'esistente innesto della Via Saliceto sulla rampa del cavalcavia, dei previsti aumenti di traffico e in relazione all'ampliamento della piattaforma logistica interportuale (3°PPE) e del costituendo tavolo per la definizione dell'Accordo Territoriale per gli sviluppi futuri della stessa piattaforma logistica.

Per la medesima viabilità Provinciale, per la quale si può immaginare un discreto incremento viabilistico in termini di flussi trasportistici, si chiede altresì di fare le necessarie verifiche strutturali al ponte che attraversa il fiume Navile.

A disposizione per ulteriori chiarimenti si porgono, cordiali saluti.

Bentivoglio lì, 16 febbraio 2017

**Il Responsabile del Servizio
Edilizia Privata ed Urbanistica
Arch. Natascia Franzoni**
(firmato digitalmente)



Città di Castel Maggiore

(Bologna)

4° Settore Edilizia e Urbanistica

Servizio Sportello Unico per l'Edilizia, Commercio

Tel.051/63.86.713/768 Fax 051/71.55.32 - sue@comune.castel-maggiore.bo.it

comune.castelmaggiore@cert.provincia.bo.it

Castel Maggiore, 17/02/2017

Prot.n. 0004111/2017

Spett.le

Città Metropolitana di Bologna

Via Zamboni n.13

40126 Bologna

c.a. Marco Monesi

Pec: cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it

Oggetto: Trasmissione Osservazioni del Comune di Castel Maggiore al progetto definitivo di ampliamento della A13

Come da precedenti accordi, si trasmette, in allegato, copia delle osservazioni al progetto definitivo di ampliamento della A13 interessante il tratto sul territorio del Comune di Castel Maggiore.

A disposizione per eventuali chiarimenti e/o integrazioni, porgo cordiali saluti.

Ing. Carlo Mario Piacquadio

Responsabile 4° Settore
"Edilizia ed Urbanistica"
(Documento firmato digitalmente)

1) occupazione di suolo del lotto di proprietà comunale a nord della Metro



Osservazione

In considerazione dell'obiettivo di valorizzare il lotto da parte dell'amministrazione comunale (si sta preparando specifica variante agli strumenti urbanistici vigenti in tal senso), si chiede di valutare un diverso assetto infrastrutturale che minimizzi l'occupazione di suolo del lotto stesso. In particolare un diverso tracciato del tratto di bretella a senso unico sul lato nord dell'Intermedia (bretella necessaria per l'accesso alla Metro e alla Via Serenari).

Spiegazione

in linea teorica potrebbe essere possibile portare la bretellina maggiormente a ridosso dell'intermedia di Pianura; in tal modo si occuperebbe meno superficie di quel lotto, ma il progetto deve essere modificato, in particolare la bretellina modificata occuperebbe il rilevato previsto per le rampe del cavalcavia, le cui opere di sostegno andrebbero dunque ripensate (muro di sostegno?). Altra soluzione potrebbe essere portare la bretellina Nord sul bordo del lotto (lungo l'Autostrada e sul confine Nord) per poi innestarla su via Serenari. Altre soluzioni non sembrano praticabili, neppure quella di fare una rotonda alla base della rampa del cavalcavia, in modo da consentire l'accesso alla Metro e alla via Serenari senza bisogno della bretellina; significherebbe avere 2 rotonde (questa e quella tra Intermedia e Saliceto) a distanza di qualche decina di metri, lungo l'itinerario dell'Intermedia di Pianura, che ne pregiudicherebbe la fluidità di circolazione in riferimento alla funzione.

2) sezioni di progetto cavalcavia

Osservazione

Rispetto a quanto indicato negli elaborati di progetto per tutti i cavalcavia (da ricostruire o nuovi), si chiede di valutare di lasciare uno spazio "standard", separato dalla piattaforma stradale, per i pedoni e le biciclette, pari ad almeno a 2m su ciascun lato degli stessi cavalcavia, al netto delle barriere bordo ponte e delle reti di protezioni; l'allargamento andrebbe prolungato sulle rampe, portando le banchine a 2 m.

Spiegazione

Questa osservazione nasce dalla necessità di non precludersi la possibilità di programmare, ed in futuro realizzare, percorsi ciclo-pedonali, in considerazione del fatto che i nuovi cavalcavia rimarranno sul territorio per i prossimi 50 anni almeno; bisognerebbe raggiungere una richiesta/osservazione omogenea per tutti i comuni interessati, noi abbiamo indicato una dimensione che riteniamo sufficiente.

3) qualità architettonica

Osservazione

Si chiede di progettare con una qualità architettonica più elevata i cavalcavia e le barriere acustiche dell'infrastruttura per garantirne un inserimento più armonico e coerente nel contesto territoriale e paesaggistico ed un impatto più gradevole all'utente che si imbatte con l'opera infrastrutturale.

Spiegazione

Calare un progetto nel territorio non significa solamente pensare all'inserimento dell'infrastruttura nel contesto paesaggistico, territoriale ed ambientale ma anche curarne la qualità architettonica delle singole opere. Esse devono porre in evidenza il ruolo del corridoio infrastrutturale quale elemento di riqualificazione del territorio.

Solo a titolo di esempio si propongono i cavalcavia e le barriere acustiche previste per il Passante di mezzo sul territorio di Bologna o quelli già realizzati sull'Autostrada A22 Autobrennero.



Cavalcavia Pegognaga (Mantova)



Dettagli



Città di Castel Maggiore

Provincia di Bologna

3° Settore LL.PP. e ambiente

Servizio Lavori Pubblici, Manutenzione

Tel.051/63.86.749 -Fax 051/63.86.877 - lavori.pubblici@comune.castel-maggiore.bo.it

comune.castelmaggiore@cert.provincia.bo.it

Y:\CM\Tecnico\3-LPA\AREA LLPP\A13 Bologna-Padova\Inoltro osservazioni ASA.doc

Castel Maggiore, 21/02/2017

Prot. 0004385/2017

Spett.le

Città Metropolitana di Bologna

Settore Pianificazione territoriale e trasporti

Unità operativa pianificazione territoriale

Via Zamboni n. 13

40126 Bologna

cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it

c.a. Dott.ssa Donatella Bartoli

p.c.

Spett.le

ASA S.c.p.a.

Via Saliceto n. 43/A

40013 Castel Maggiore BO

asambiente@pec.posta-cer.it

c.a. Sig. Paolo De Togni

Oggetto: VIA per intervento di ampliamento dell'autostrada A13, Bologna-Padova, nel tratto di interesse del Comune di Castel Maggiore – Inoltro osservazioni pervenute da ASA con prot. 4306 del 21/02/2017.

Con la presente si inoltrano le osservazioni sulla VIA per intervento di ampliamento dell'autostrada A13, Bologna-Padova pervenute al Comune scrivente da parte della Società ASA S.c.p.a. con richiesta di trasmissione agli Enti competenti.

“Da una nostra analisi risultano sbagliate 2 tavole della “ planimetria di progetto commentata con indicazioni dei dati progettuali significativi”.

Sono le tavole: AMB-QPGT-025 TAVOLA 6/26 e la tavola successiva 6/27

Manca una porzione di territorio con conseguente errore cartografico.”

Rimanendo a disposizione, con l'occasione si porgono cordiali saluti.

Il Responsabile del 3° Settore LL.PP. e Ambiente

Lucia Campana

(documento firmato digitalmente)

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.

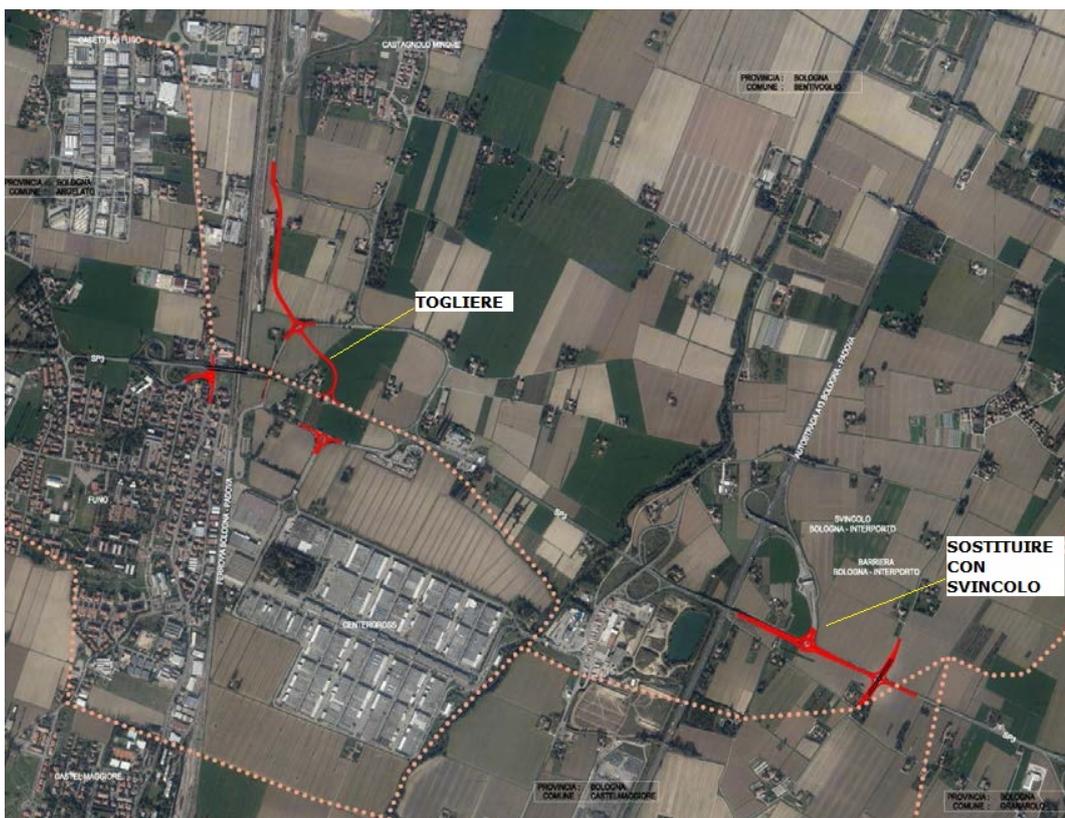
Le risorse economiche che si è pensato di accantonare per la realizzazione del nuovo casello sarebbe più opportuno fossero dirottate a favore di un intervento organico sul nodo Trasversale di Pianura – Casello A13 Interporto che insiste sull'area dove sono collocati i poli funzionali strategici di Interporto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