

INDICE

1	INTRODUZIONE GENERALE	2			
1.1	PREMESSA.....	2			
1.2	MOTIVAZIONI E FINALITA' DELL'INTERVENTO	3			
1.3	ESITI DELLE ANALISI DI TRAFFICO	3			
1.4	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	4			
1.5	PROCEDURA DI VALUTAZIONE E STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE.....	5			
1.5.1	Quadro di Riferimento Programmatico.....	5			
1.5.2	Quadro di Riferimento Progettuale.....	5			
1.5.3	Quadro di Riferimento Ambientale.....	6			
1.5.4	Sintesi non tecnica	6			
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	7			
2.1	COLLOCAZIONE DEL COMPARTO DI INTERVENTO.....	7			
2.2	STRUTTURA INSEDIATIVA	7			
2.2.1	Struttura della popolazione	8			
2.2.2	Movimento naturale e sociale.....	9			
2.2.3	Pendolarismo.....	9			
3	STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE	12			
3.1	PIANO GENERALE DEI TRASPORTI	12			
3.2	PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (PRIT).....	12			
3.2.1	Aggiornamento in corso: PRIT 2010-2020	12			
3.3	PIANO DELLA MOBILITA' PROVINCIALE (PMP).....	15			
4	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA	16			
4.1	PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)	16			
4.2	PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE (PTPR)	16			
4.3	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP).....	17			
4.3.1	PTCP Bologna.....	17			
4.3.2	PTCP Ravenna.....	21			
4.4	STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI.....	22			
4.4.1	Comune di San Lazzaro di Savena	22			
4.4.2	Comune di Ozzano nell'Emilia.....	23			
4.4.3	Comune di Castel San Pietro.....	23			
4.4.4	Comune di Dozza.....	26			
4.4.5	Comune di Imola.....	26			
4.4.6	Comune di Castel Bolognese.....	27			
4.4.7	Comune di Solarolo	27			
5	PIANIFICAZIONE ASSOCIATA	29			
6	CONCLUSIONI	30			

1 INTRODUZIONE GENERALE

1.1 PREMESSA

Il presente Studio di Impatto Ambientale (SIA) accompagna il progetto definitivo di *Ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto*, comunemente denominata "Adriatica", nel tratto compreso tra lo svincolo di San Lazzaro di Savena (progr. 22+231) e la Diramazione per Ravenna (km 56+600).

Il progetto, esteso per 34,369 km, interessa la provincia di Bologna, nei comuni di S. Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Castel S. Pietro, Dozza e Imola, e la provincia di Ravenna, nei comuni di Castel Bolognese e Solarolo.

Per i primi 7,3 km l'intervento prevede il potenziamento completamente in sede tramite la realizzazione della 4a corsia dinamica (con soppressione della corsia di emergenza), in modo da essere compatibile con il sistema delle complanari sud (esistente) e nord (intervento non facente parte del presente intervento il cui progetto preliminare è stato escluso dalla assoggettabilità a VIA da parte del Ministero dell'Ambiente in data

30/05/2011). Dal termine della Complanare Sud fino alla Diramazione per Ravenna è previsto l'ampliamento vero proprio per 27 km.

L'intervento rientra tra quelli previsti dalla Convenzione Unica alla concessione per l'esercizio di tratte autostradali stipulata tra Autostrade per l'Italia S.p.A. e Anas in data 12/10/2007 ed approvata con legge n. 101 del 06/06/2008.

In base all'art. 15 di tale Convenzione, Autostrade per l'Italia ha in corso un importante programma di investimenti che ha l'obiettivo di migliorare la fluidità del traffico e l'accessibilità della rete.

La Figura 1-1 riporta uno schema degli interventi previsti dal programma di investimenti relativo al potenziamento della rete costituito da 13 ampliamenti alla terza o quarta corsia per un totale di circa 330 km; in particolare è evidenziato l'intervento di ampliamento dell'autostrada A14 nel tratto tra Bologna San Lazzaro e la Diramazione per Ravenna, oggetto del presente studio, a sua volta sommariamente rappresentato in Figura 1-2.

I Progetti Preliminari di tutti i 13 interventi sono stati approvati dall'ANAS con provvedimento n° 16009 in data 3/2/2011.

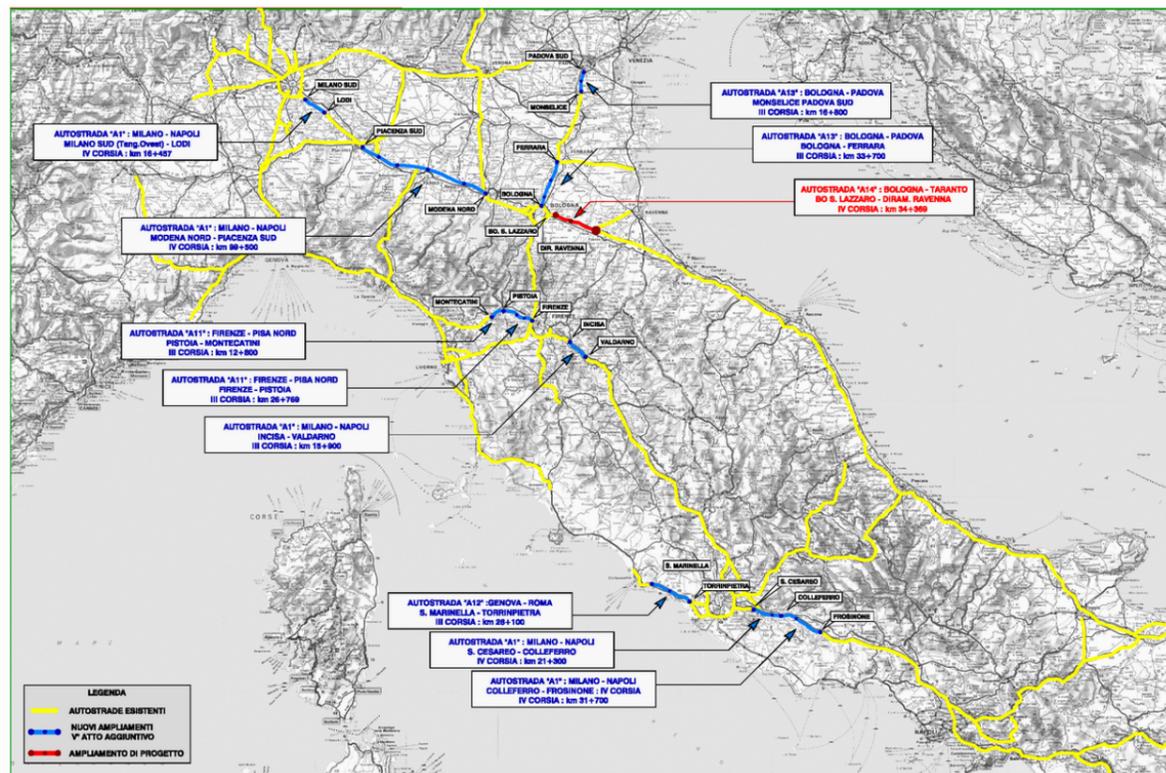


Figura 1-1: interventi di potenziamento previsti dalla Convenzione Unica

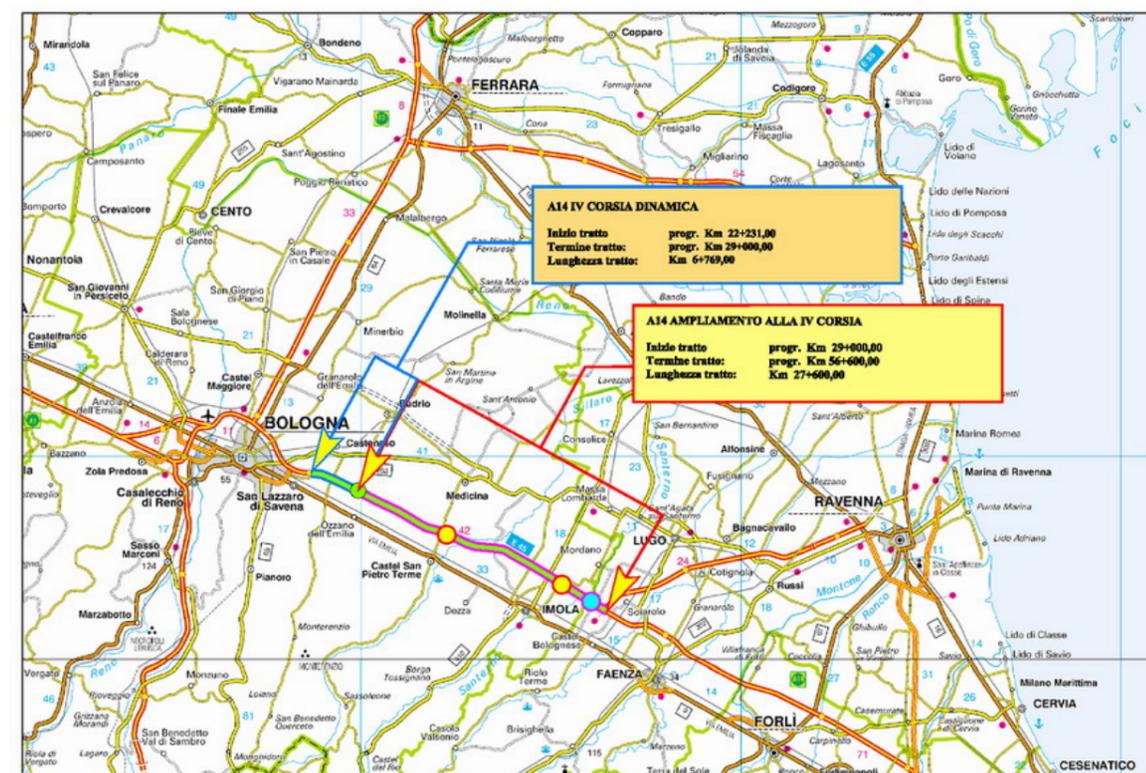


Figura 1-2: inquadramento territoriale dell'intervento

1.2 MOTIVAZIONI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

L'intervento trova giustificazione nell'incremento di traffico che negli scorsi anni ha interessato il tratto in esame e per quello atteso negli anni a venire, oltre che nella necessità di assicurare i necessari livelli di servizio e di sicurezza dell'autostrada, considerando l'obiettivo di conseguire un adeguato rapporto fra i benefici ed i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione.

Per quanto riguarda gli obiettivi funzionali del progetto, in rapporto al modello della mobilità nell'area, i dati evidenziano il ruolo della città di Bologna quale polo attrattore di riferimento per le province romagnole e in particolare i comuni e le città collocate lungo il corridoio multimodale adriatico che comprende sia l'autostrada, sia la ferrovia (anche quest'ultima, non a caso, interessata da progetti di potenziamento della rete parallela alla medesima tratta, tra Bologna e Castelbolognese, in prossimità della diramazione ferroviaria per Ravenna).

Negli ultimi anni, la criticità rappresentata dalla situazione di crescente congestione del traffico veicolare che si verifica, in Emilia Romagna, lungo il corridoio centrale rappresentato dalla A1/A14 e dalla parallela SS9 Emilia, si è particolarmente acuita. I traffici che interessano queste infrastrutture, sono aumentati in modo assai consistente e più di quanto previsto; i dati rilevati evidenziano come tutta la A1 e la A14, almeno nella tratta fra Bologna e la diramazione per Ravenna presentino un livello di servizio prossimo alla saturazione e che pertanto necessitano di interventi di potenziamento per assorbire il traffico attuale e di previsione.

È all'interno di questa visione complessiva che è opportuno valutare il progetto che intende contribuire a innalzare i Livelli di Servizio sul corridoio Est-Ovest – di cui l'asse adriatico è parte integrante – composto da un sistema strutturale che, come precisa il Documento Preliminare del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2010-2020), costituiscono un fascio di capacità tale da non avere l'equivalente sul territorio nazionale: via Emilia, linea ferroviaria storica, autostrada A1 Milano Bologna e sistemi tangenziali e passante nord – autostrada A14 da Bologna a Rimini, Quadruplicamento veloce Bologna-Milano).

Un corridoio in cui si concentra la maggior parte della popolazione e delle attività economiche della regione Emilia-Romagna e lungo il quale, come confermano l'analisi del quadro trasportistico e territoriale svolta nel seguito del Quadro programmatico e nel Quadro

progettuale – Studio di traffico, le Amministrazioni intendono concentrare anche gli ulteriori sviluppi infrastrutturali, produttivi, residenziali e di servizio di trasporto.

I livelli di traffico, attuali e di previsione, evidenziano infatti valori che supportano l'esigenza di potenziare l'infrastruttura con gli interventi previsti.

La soluzione di potenziamento delle attuali sedi, accompagnato da opere viarie, sia direttamente connesse al progetto, quali, ad esempio, la realizzazione di nuovi caselli autostradali, sia di adduzione al sistema autostradale, quali, ad esempio, il miglioramento della viabilità di accesso, risulta lo strumento efficace per risolvere le criticità evidenziate, in coerenza con la pianificazione e programmazione regionale e locale: sostanzialmente tutti gli strumenti di pianificazione relativi all'area di livello Regionale, Provinciale e Comunale sono di recente redazione e presentano un quadro pianificatorio che risulta sostanzialmente unitario e coerente, nonché congruente con l'impianto del progetto di ampliamento.

In particolare il Piano della Mobilità Provinciale assegna all'asse autostradale potenziato anche una funzione importante negli spostamenti locali e da/per il capoluogo regionale e non solo per gli spostamenti di attraversamento, anche in ragione di un incremento dei nodi di interconnessione con la rete ordinaria (nuovo svincolo di Solarolo) e prevede interventi volti a migliorare l'adduzione verso gli esistenti e i nuovi svincoli autostradali.

1.3 ESITI DELLE ANALISI DI TRAFFICO

Nel seguito si riportano sinteticamente gli esiti delle analisi trasportistiche e dello studio di traffico svolto a supporto della progettazione e delle analisi ambientali.

Per simulare gli effetti che il nuovo sistema viario avrà sulla circolazione, è stato implementato un modello di simulazione del traffico considerando la scala regionale e sovra regionale proporzionata all'area di studio, considerando anche le nuove realizzazioni previste sulla rete stradale e autostradale.

Nell'ambito dello studio, sono stati sviluppati numerosi scenari per la valutazione del traffico sulla rete negli orizzonti temporali futuri di breve (2015), medio (2025) e lungo (2035) periodo:

- gli scenari programmatici, che comprendono le opere incluse nella pianificazione degli enti;
- gli scenari progettuali, in cui si introduce la 4a corsia autostradale (ivi compreso lo svincolo Solarolo), e sono presenti tutte le altre opere incluse nella pianificazione degli enti.

L'efficienza del nuovo collegamento è stata analizzata attraverso la valutazione del livello di servizio (LOS, Level of Service) che è un indicatore che definisce 6 diverse condizioni di traffico, da una situazione in cui la circolazione dei veicoli è completamente libera (LOS A) alla situazione di traffico bloccato (LOS F).

La seguente figura presenta la distribuzione percentuale dei Livelli di Servizio orari sull'asse autostradale di progetto su base annuale per i diversi scenari implementati.

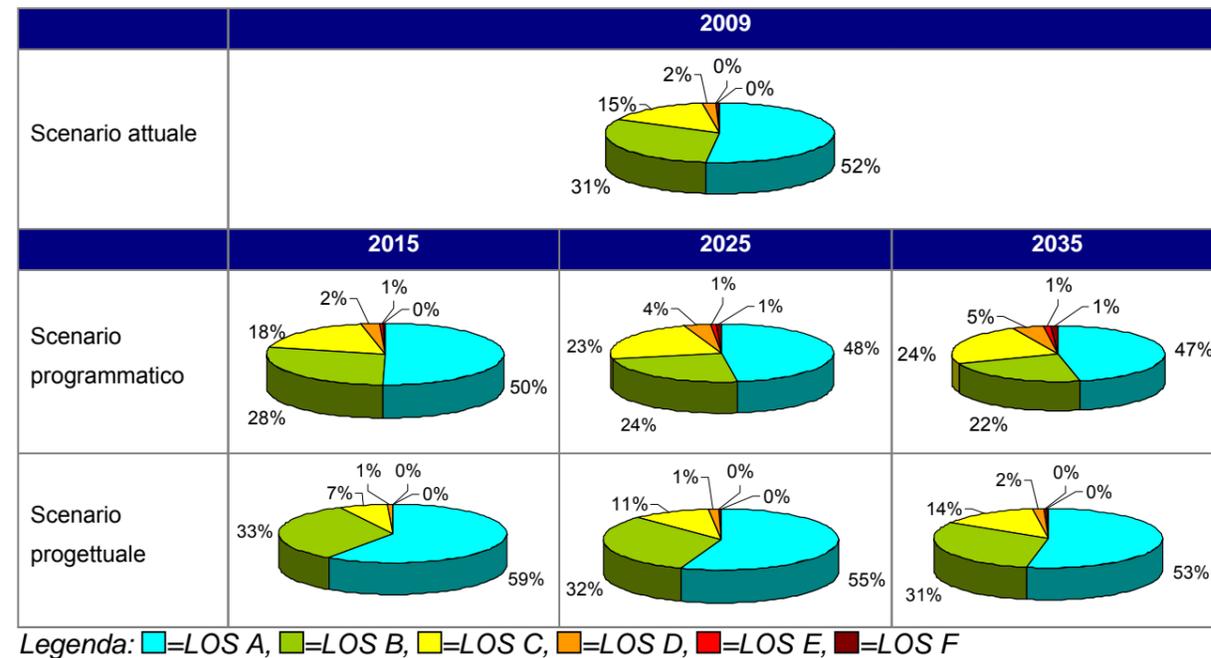


Figura 1-3: Distribuzione annuale LOS sulla tratta autostradale di progetto nei diversi scenari

L'intervento di progetto consente quindi di ridurre significativamente il numero di ore dell'anno in cui l'infrastruttura è prevista operare a livelli di servizio non accettabili (D, E, F), che, al 2035, passerebbero da circa il 7% su base annua al 2% - valore paragonabile alla situazione attuale.

Infine per analizzare l'efficacia della nuova configurazione progettuale ed i benefici al sistema viario, sono stati valutati anche gli altri tradizionali indicatori trasportistici: percorrenze, tempo di viaggio e velocità media nei periodi simulati.

Dal confronto di tali indicatori nello scenario di progetto rispetto allo scenario programmatico, è stato possibile desumere sia le variazioni in termini di qualità della circolazione stradale che i conseguenti potenziali benefici apportati alla collettività.

La stima dell'impatto sulla mobilità dell'allargamento a quattro corsie dell'autostrada A14 è risultato decisamente positivo e nello scenario progettuale sono evidenti i miglioramenti

rispetto allo scenario programmatico per quanto riguarda sia il tracciato della Autostrada, sia la rete stradale del contesto.

1.4 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'itinerario della A14 descrive una direttrice nord-ovest – sud-est lungo la dorsale adriatica e collega l'autostrada A1 Milano - Napoli con Bologna e poi con Taranto attraversando: Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia.

Rappresenta uno dei principali collegamenti autostradali nazionali fra il Sud ed il Nord e, in prosecuzione, per l'Europa e si inserisce nel più vasto ambito territoriale ed infrastrutturale interregionale e regionale.

L'intervento si sviluppa nel tratto compreso tra gli svincoli di Bologna S.Lazzaro (al km 22+231) e la Diramazione per Ravenna (al km 56+600).

L'autostrada esistente è organizzata in due carreggiate separate da uno spartitraffico largo 4.00 m circa. Ciascuna carreggiata è organizzata con due corsie larghe 3.75 m, una corsia di sorpasso di 3.50m, corsia di emergenza da 3.00 m e banchina in sinistra da 0.70 m circa. La larghezza complessiva della piattaforma è di 32.00 m.

Nel tratto iniziale, per un'estensione di circa 7,3 km in un'area più densamente urbanizzata, la presenza, lungo l'autostrada, della *Complanare sud* già realizzata e della *Complanare nord* in progetto, ha fatto traslare l'inizio dell'ampliamento tradizionale, mediante allargamento fisico della piattaforma autostradale, al km 29+500, dopo l'attraversamento del torrente Quaderna.

Pertanto, in corrispondenza dello svincolo esistente di Bologna S. Lazzaro, per i primi 7,3 km fino al termine dell'affiancamento con la *Complanare Sud*, la piattaforma autostradale rimane invariata e la sua organizzazione in corsie prevede l'utilizzo della corsia di emergenza a IV corsia dinamica.

Tale sistema consiste nel ricorso temporaneo a una quarta corsia di marcia, ricavata dall'attuale corsia di emergenza, in situazioni di traffico intenso, in cui si supera un prestabilito livello di servizio, previa installazione delle opportune dotazione impiantistiche di segnaletica, atte a garantire un adeguato livello di sicurezza ed il controllo della velocità.

Al termine della *Complanare Sud*, al km 29+500, in corrispondenza del nuovo svincolo di Osteria Grande, è previsto l'inizio dell'ampliamento alla quarta corsia, che si estende fino alla Diramazione per Ravenna al km 56+600. All'interno di questo tratto ricadono gli svincoli esistenti di Castel S.Pietro (km 38+140) e di Imola (km 50+080) e l'Area di Servizio Sillaro

(km 37+375), mentre al km 54+992 è prevista la realizzazione del nuovo svincolo di Solarolo.

I criteri progettuali a base del progetto prevedono un allargamento laterale dell'attuale sedime di complessivi 8.00 m, al fine di realizzare la quarta corsia di marcia ed adeguare alla norma di riferimento costituita dal DM 6792/2001 le dimensioni delle corsie di marcia a 3.75 m, dimensionando inoltre gli elementi marginali per un corretto funzionamento dei dispositivi di sicurezza conformemente alle disposizioni del DM 223/92 e ss.mm.

Complessivamente il tracciato di progetto si mantiene sostanzialmente aderente al tracciato attuale: l'intervento prevede infatti un ampliamento della piattaforma sempre in sede e simmetrico.

1.5 PROCEDURA DI VALUTAZIONE E STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Il presente SIA è redatto secondo le indicazioni del DPCM 27 dicembre 1988, "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale", e ha lo scopo di analizzare gli impatti derivanti dalla realizzazione del progetto sia nella fase di costruzione che di esercizio.

L'intervento allo studio si configura come la modifica di un tratto autostradale e, pertanto, ricade nella casistica prevista dal punto 10 dell'Allegato 2 alla Parte Seconda del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (e s.m.i.), "Norme in materia ambientale":

"Opere relative a: [...] - autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati, tra l'altro, l'arresto e la sosta di autoveicoli; [...]"

Secondo quanto previsto dal Decreto, gli Studi di Impatto Ambientale si articolano in Quadro di Riferimento Programmatico, Quadro di Riferimento Progettuale e Quadro di Riferimento Ambientale, di cui i rispettivi obiettivi e contenuti sono di seguito descritti. Lo Studio è corredato della Sintesi non tecnica, elaborato che riporta un sunto delle caratteristiche dimensionali e funzionali del progetto e le argomentazioni più importanti contenute nei tre quadri di riferimento, ai fini della comprensione del rapporto tra l'opera e l'ambiente, esposti con linguaggio di agevole comprensione.

Le analisi e le elaborazioni sono state redatte sulla base della documentazione cartografica disponibile presso gli Enti territorialmente interessati, mediante il supporto della cartografia

ortofotopiano e aerofotogrammetria specificatamente predisposta per l'elaborazione del Progetto Definitivo e attraverso indagini dirette sul campo, campagne di rilevamento e sopralluoghi.

1.5.1 Quadro di Riferimento Programmatico

Questa sezione dello Studio comporta un processo di analisi e valutazione del rapporto tra opera e atti di pianificazione e programmazione, finalizzato alla evidenziazione delle corrispondenze tra opera e previsioni degli strumenti urbanistici, nonché alla interpretazione del rapporto tra il progetto, le modificazioni da esso indotte alla struttura territoriale ed il modello di assetto territoriale attuale.

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 infine completato dall'analisi del sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette eventualmente presenti nell'area vasta su cui insiste l'intervento

In questo Studio, l'area indagata si estende per una fascia di 500 m per parte rispetto al tratto autostradale interessato dall'intervento.

1.5.2 Quadro di Riferimento Progettuale

L'obiettivo principale di tale sezione di Studio è quello di fornire gli elementi conoscitivi relativi alle caratteristiche dimensionali, funzionali e tecniche dell'intervento, al fine di individuare e descrivere le misure volte al contenimento degli eventuali impatti rilevati.

Pertanto, sono state sviluppate le principali tematiche connesse alla realizzazione del progetto in esame, operando la scelta di articolare il quadro di riferimento progettuale nelle seguenti tematiche:

- studio di traffico,
- analisi costi-benefici,
- descrizione del progetto,
- cantierizzazione,
- interventi di mitigazione.

1.5.3 Quadro di Riferimento Ambientale

Questa sezione dello Studio è dedicata all'individuazione e alla stima dei possibili impatti indotti dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera in progetto. Viene, infatti, delineato in dettaglio il quadro di riferimento ambientale, in relazione alle singole componenti interessate, che riguardano:

- l'atmosfera,
- l'ambiente idrico,
- il suolo e il sottosuolo,
- la vegetazione, flora e fauna,
- gli ecosistemi,
- il rumore e le vibrazioni,
- il paesaggio,

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 "Quadro di Riferimento Ambientale" è inoltre corredato da una specifica sezione relativa alla verifica dell'interesse archeologico dell'opera in progetto (ai sensi degli artt. 95 e 96 del D.Lgs.163/06), effettuata sulla base di indagini bibliografiche e d'archivio.

1.5.4 Sintesi non tecnica

Con questo documento, come richiesto dalla normativa, si è organizzato l'intero Studio di Impatto Ambientale, quadro per quadro, secondo una chiave di lettura di facile consultazione e comprensione, riportandone le finalità, così come illustrato in tabella.

Tabella 1-1 – Organizzazione dello Studio d'Impatto Ambientale

Quadro di riferimento	Finalità
Programmatico	- Descrivere i rapporti di coerenza dell'opera con gli strumenti di programmazione e pianificazione
Progettuale	- Illustrare le motivazioni dell'opera - Descrivere il progetto e le sue fasi di costruzione - Individuare gli interventi di mitigazione
Ambientale	- Caratterizzare la qualità dell'ambiente, articolato in componenti e fattori ambientali - Stimare le modificazioni apportate dall'opera in progetto sulle singole componenti ambientali

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

2.1 COLLOCAZIONE DEL COMPARTO DI INTERVENTO

Il tracciato dell'attuale A14 insiste nel territorio delle Regioni Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia.

Il tratto oggetto di intervento si sviluppa interamente nella regione Emilia Romagna e attraversa le province di Bologna e Ravenna.

La ripartizione fra le due province è la seguente:

- 32+332 km in provincia di Bologna (pari al 94% dello sviluppo totale);
- 2+037 km in provincia di Ravenna (pari al 6%).

Il territorio in cui si colloca il tratto di autostrada A14 oggetto di potenziamento alla quarta corsia dinamica/ampliamento alla quarta corsia, è caratterizzato dalla presenza di numerosi centri urbani più o meno densi e compatti, organizzati in un territorio con peculiarità eterogenee. Esso, infatti, comprende sia zone appartenenti alla prima cintura urbana intorno a Bologna, dalle caratteristiche più marcatamente metropolitane, sia zone più spiccatamente agricole e rurali.

In Figura 2-1 si riportano, schematicamente, i confini dei comuni interessati, il tratto autostradale oggetto di intervento (in verde) e il confine tra le province di Bologna e Ravenna.

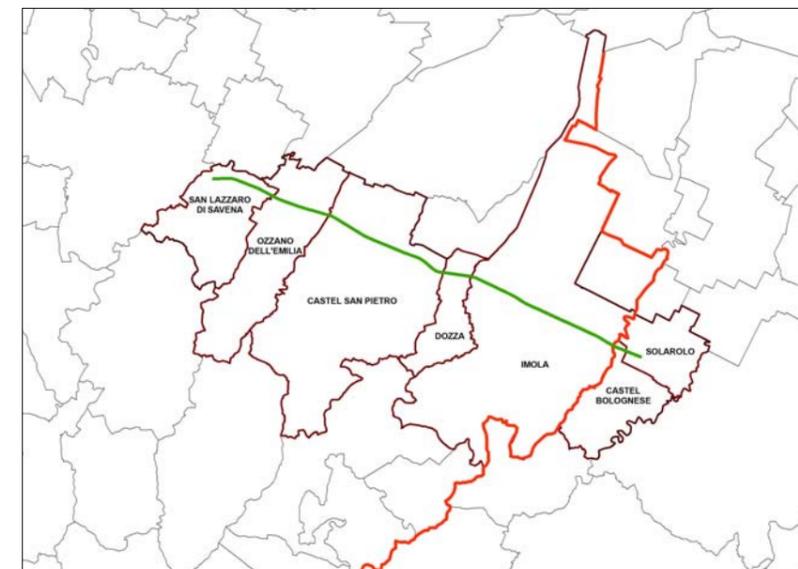


Figura 2-1 Comuni interessati dall'opera, in rosso il confine tra le province di Bologna e Ravenna.

I Comuni interessati dal presente progetto, individuati negli elaborati MAM-QPRM-002/004, sono:

- S. Lazzaro di Savena (BO), 4,856 km, pari al 14% dello sviluppo totale
- Ozzano dell'Emilia (BO), 4,252 km, pari al 12%
- Castel San Pietro (BO), 9,347 km, pari al 27%
- Dozza (BO), 2,212 km, pari al 6%
- Imola (BO), 11,665 km, pari al 34%
- Castel Bolognese (RA), 0,802 km, pari al 2%
- Solarolo (RA), 1,235 km, pari al 4%.

2.2 STRUTTURA INSEDIATIVA

L'eterogeneità delle caratteristiche territoriali dell'area considerata si ripercuote sulle densità insediative che, seppur globalmente appaiono inferiori all'area metropolitana di Bologna, differiscono sensibilmente fra i sette comuni interessati dall'opera.

Alla luce dei dati forniti dall'ISTAT, i connotati demografici fondamentali della popolazione interessata dall'intervento oggetto del presente studio vengono sintetizzati nella presente sezione.

Nella tabella seguente sono indicati i dati maggiormente significativi per la definizione dell'ambito territoriale considerato, in termini di superficie totale del comune, nonché di popolazione e densità abitativa, confrontati con i dati provinciali e regionali.

Tabella 2-1 – Caratteristiche demografiche del territorio esaminato. ISTAT 01.01.2010

Area di riferimento	Popolazione residente			Superficie (Km ²)	% Area	Densità abitativa (ab/km ²)
	Totale	Maschi	Femmine			
San Lazzaro di Savena	31184	14899	16285	44,45	8,1%	701,6
Ozzano dell'Emila	12600	6230	6370	65,19	11,9%	193,3
Castel San Pietro	20633	10144	10489	148,57	27,2%	138,9
Dozza	6434	3196	3238	23,87	4,4%	269,5
Imola	68682	33264	35418	205,37	37,6%	334,4
Castel Bolognese	9480	4675	4805	32,48	5,9%	291,9
Solarolo	4457	2181	2276	26,09	4,8%	170,9
Totale	153.470	74.589	78.881	546	100,0%	281,1
Provincia di Bologna	984.342	474.125	510.217	3.703	-	265,9
Provincia di Ravenna	389.509	189.179	200.330	1.858	-	209,6
Regione Emilia Romagna	4.395.569	2.135.932	2.259.637	22.446	-	195,8

Come si può notare dall'esame della tabella, l'area considerata presenta una densità di popolazione media leggermente maggiore rispetto al dato registrato in provincia di Bologna (266 ab/kmq), nettamente superiore se confrontato col dato riferito alla provincia di Ravenna (209 ab/kmq). In particolare si può notare come la densità di popolazione maggiore nei sette comuni interessati sia stata registrata a San Lazzaro di Savena che, appartenendo alla prima cintura di comuni attorno al capoluogo, può essere considerato a tutti gli effetti appartenente all'area metropolitana bolognese.

2.2.1 Struttura della popolazione

Nella tabella di seguito si riportano i dati di popolazione, indice di vecchiaia e dipendenza relativi alle realtà territoriali prese in esame, secondo i dati ISTAT riferiti al 1° Gennaio 2010.

Tabella 2-2 - Caratterizzazione demografica dell'area in esame –ISTAT 01.01.2010

Area di riferimento	Popolazione residente	indice di vecchiaia	indice di dipendenza totale
San Lazzaro di Savena	31184	187,5%	60,4%
Ozzano dell'Emila	12600	136,1%	50,4%
Castel San Pietro	20633	174,1%	56,1%
Dozza	6434	114,2%	51,0%
Imola	68682	178,3%	57,6%
Castel Bolognese	9480	155,0%	52,8%
Solarolo	4457	175,9%	61,1%
Totale	153.470	171,2%	56,9%
Provincia di Bologna	984.342	185,4%	56,9%
Provincia di Ravenna	389.509	187,3%	57,3%
Regione Emilia Romagna	4.395.569	170,0%	55,3%

In riferimento ai dati riportati in tabella è possibile effettuare le seguenti osservazioni:

La popolazione residente nei sette comuni compresi nell'area di riferimento rappresenta quasi l'1% della popolazione residente nella regione Emilia Romagna.

L'indice di vecchiaia, indicatore sintetico del grado di invecchiamento della popolazione, si ottiene attraverso il rapporto percentuale della popolazione di 65 anni e più con la popolazione di età inferiore a 15 anni; il valore medio di tale indice nel sistema territoriale di riferimento, risulta essere, in termini assoluti, piuttosto elevato (171%). Tuttavia tale dato è assolutamente in linea non solo con i dati registrati nelle province di Bologna e Ravenna, entrambi superiori, ma anche con quello regionale, pari a circa 170%. Appare dunque evidente come il processo di invecchiamento demografico, conseguenza di una sensibile diminuzione della propensione a fare figli e di un costante aumento della sopravvivenza in tutte le classi di età, sia un fenomeno consolidato a scala quantomeno nazionale. Particolarmente sensibile a tal fenomeno appare il comune di San Lazzaro, che fa registrare l'indice di vecchiaia maggiore nell'area esaminata.

L'indice di dipendenza totale, cioè il rapporto percentuale tra la popolazione non in età lavorativa (la somma tra la popolazione 0-14 anni e quella di 65 anni e più) e la popolazione attiva (in età da 15 a 64 anni), assume, in riferimento al sistema territoriale preso in esame,

un valore analogo ai dati provinciali di Bologna e Ravenna (rispettivamente 56,9% e 57,3%). Il Comune di Dozza ha la struttura demografica più giovane, come confermato dai valori dell'indice di vecchiaia e di dipendenza che risultano essere entrambi minori ai rispettivi valori medi dell'area in esame.

2.2.2 Movimento naturale e sociale

Per valutare il movimento naturale ed il saldo migratorio riguardante la popolazione presente nell'area indagata si è fatto riferimento ai dati anagrafici forniti dall'ISTAT, riferiti all'anno 2009 e relativi alle indagini effettuate presso le anagrafi dei comuni interessati.

I dati di seguito riportati si riferiscono al saldo naturale (bilancio nati-morti) e sociale (saldo migratorio: iscritti/cancellati da e per altri comuni e iscritti/cancellati da e per l'estero, ecc...) registrato nell'anno 2009 (relativi alle variazioni anagrafiche verificate tra il 1° Gennaio ed il 31 Dicembre 2009) nelle realtà territoriali prese in esame.

Tabella 2-3 - Bilancio demografico per l'anno 2009 (dati anagrafici) – ISTAT

MOVIMENTI DELLA POPOLAZIONE	ENTITA' TERRITORIALI										
	San Lazzaro di Savena	Ozzano nell'Emilia	Castel San Pietro	Dozza	Imola	Castel Bolognese	Solarolo	Totale	Provincia di Bologna	Provincia di Ravenna	Regione Emilia Romagna
Nati	294	131	170	68	605	96	46	1410	9159	3661	42117
Morti	313	106	240	65	823	90	47	1684	11273	4387	47812
Saldo naturale	-19	25	-70	3	-218	6	-1	-274	-2114	-726	-5695
Iscritti da altri comuni	1233	499	657	309	1814	248	87	4847	32764	8106	121249
Iscritti dall'estero	206	52	190	73	701	89	47	1358	9624	4434	46614
Altri iscritti	30	3	22	9	48	8	1	121	1030	364	4432
Cancellati per altri comuni	1220	372	543	257	1509	241	104	4246	29603	6865	110280
Cancellati per estero	31	9	22	12	74	14	2	164	1387	517	6126
Altri cancellati	49	8	35	4	99	13	25	233	2147	1016	10738
Saldo migratorio	169	165	269	118	881	77	4	1683	10281	4506	45151
Saldo totale	150	190	199	121	663	83	3	1409	8167	3780	39456

Dall'analisi dei dati sopra riportati è evidente che si è avuto un saldo naturale positivo limitatamente ai comuni di Ozzano, Dozza e Castel Bolognese, mentre per i restanti quattro si è verificata la condizione opposta: di fatto il saldo naturale del sistema territoriale sovracomunale esaminato risulta essere negativo. Tale dato risulta comunque migliore se paragonato al saldo naturale medio della province di Bologna e Ravenna, nettamente negativo. Si evince dunque che l'area in esame viene comunque influenzata dal processo di

invecchiamento progressivo della popolazione, ma in maniera più lieve rispetto ai relativi ambiti provinciali.

Per quanto riguarda il saldo migratorio si può dedurre che tutti i comuni esaminati sono interessati dai fenomeni di immigrazione. Complessivamente, il saldo migratorio dell'area oggetto di studio è nettamente positivo.

Stante il contributo negativo dato dal saldo naturale alla crescita demografica, si può notare che, nell'ambito territoriale considerato, la componente principale dell' incremento demografico è attribuibile a movimenti migratori dall'estero, seguiti dai movimenti migratori interni. I comuni che, nel corso del 2009, hanno fatto registrare i maggiori incrementi demografici in relazione alle rispettive popolazioni residenti sono Dozza e Ozzano dell'Emilia.

Le previsioni ISTAT indicano che la popolazione dell'Emilia-Romagna continuerà ad aumentare nei prossimi anni: nel 2015 ci saranno 246.000 abitanti in più rispetto al 2008 (pari al 5,7%), nel 2020 oltre 381mila (8,8%). Una crescita trainata dalla migrazione che nel lungo periodo porterà a un ulteriore invecchiamento degli abitanti.

La dinamica della popolazione è particolarmente significativa se accoppiata con la variazione di territorio urbanizzato. Come per gran parte della macro-regione padano-alpina, l'Emilia-Romagna si caratterizza per l'ampiezza dei fenomeni diffusivi di insediamenti residenziali e produttivi, in alcune parti del territorio regionale disgiunte da dinamiche demografiche positive.

2.2.3 Pendolarismo

Il fenomeno del pendolarismo, ovvero la "popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di studio o per motivi di lavoro" riveste un'importanza sempre maggiore. La mobilità pendolare, infatti, è considerata un fattore chiave sia nell'incremento del flusso veicolare con conseguente congestionamento delle strade urbane e non, sia nei processi di diffusione insediativa che hanno cambiato profondamente i pesi urbani in molte aree della zona in esame. Dunque la descrizione dell'entità e della struttura del pendolarismo risulta essere una componente non trascurabile per l'inquadramento ambientale dell'area oggetto di studio. Le informazioni riportate in seguito sono state desunte da una pubblicazione, relativa ai dati del 14° Censimento eseguito dall'Istat.

Tabella 2-4 - Pendolarismo in Emilia Romagna

CARATTERISTICHE DEL PENDOLARISMO IN EMILIA ROMAGNA					
Provincia	Motivi di studio	Motivi di lavoro	Totale	Popolazione residente al 2001	Pendolari su popolazione residente (%)
Piacenza	36225	89217	125442	263872	47,5%
Parma	56614	142237	198851	392976	50,6%
Reggio Emilia	70730	171285	242015	453892	53,3%
Modena	97241	249476	346717	633993	54,7%
Bologna	128904	343257	472161	915225	51,6%
Ferrara	43788	122164	165952	344323	48,2%
Ravenna	46399	123343	169742	347847	48,8%
Forlì-Cesena	52566	130368	182934	358542	51,0%
Rimini	41803	90130	131933	272676	48,4%
Emilia Romagna	574270	1461477	2035747	3983346	51,1%

Dalla tabella precedente, in cui sono stati riportati i valori relativi al pendolarismo in Emilia Romagna, si evince che tutte le province risultano essere fortemente interessate dal fenomeno della mobilità pendolare, dovuta, quest'ultima, principalmente allo spostamento dei lavoratori fuori sede.

Oltre 2 milioni di emiliani (il 51% della popolazione residente) si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per raggiungere il luogo di studio o di lavoro. La regione Emilia Romagna si colloca, infatti, al 5° posto in Italia nella graduatoria delle regioni secondo la quota di pendolari sulla popolazione residente (14° Censimento Istat).

In particolare, si dispone del dato riferito alle province di Bologna e Ravenna: la maggior parte degli spostamenti quotidiani avviene all'interno del proprio comune di residenza; in particolare, nella provincia di Ravenna tale tipologia di spostamento è largamente superiore rispetto al pendolarismo extracomunale.

Tabella 2-5 - Popolazione residente che si sposta giornalmente per luogo di destinazione e motivo - Censimento 2001

	Motivo dello spostamento	Luogo di destinazione		
		Nello stesso comune di dimora abituale	Fuori del comune	Totale
Provincia di Bologna	Studio	96579	32325	128904
	Lavoro	181699	161558	343257
	Totale	278278	193883	472161
Provincia di Ravenna	Studio	36525	9874	46399
	Lavoro	87390	35953	123343
	Totale	123915	45827	169742

Per un'analisi più approfondita ed aggiornata del fenomeno del pendolarismo si riportano i dati maggiormente significativi emersi durante la redazione della versione preliminare del Piano Regionale Integrato dei Trasporti - PRIT 2010-2020.

La domanda di mobilità delle persone generata dalla popolazione residente in Emilia-Romagna è risultata in forte crescita nel periodo 2001-2008. Tale aumento è dovuto sostanzialmente a due fenomeni: il peso sempre maggiore di modalità fino ad oggi "marginali" quali l'aereo e le lunghe percorrenze treno, conseguenza di importanti modifiche nell'offerta quali i viaggi low cost e l'Alta Velocità, che hanno reso più frequenti relazioni di lungo raggio; dinamiche insediative che, spesso a seguito dell'aumento dei costi immobiliari, hanno portato ad una delocalizzazione delle residenze rispetto ai centri urbani, luogo cardine delle attività produttive, commerciali e dei servizi. Nel periodo 2001-2008, infatti, la mobilità con origine e destinazione all'interno dello stesso comune (5,8 milioni di spostamenti/giorno sui circa 9 totali) si è ridotta a vantaggio di quella extracomunale pari a 3,1 milioni di spostamenti/giorno, con un aumento in valore assoluto di oltre 1 milione rispetto al 2001. Sono aumentate inoltre le percorrenze medie auto. Dal modello di traffico regionale, facendo riferimento alle sole percorrenze auto extracomunali, si è passati da una percorrenza media ora di punta di 24,5 km a 34,5 km, con un aumento del 40%. Il fenomeno si riflette anche sulla scelta modale, concorrendo alla crescita complessiva registrata dall'auto (67,2% degli spostamenti, 8,8 punti in più rispetto al 2001) ed al contemporaneo calo delle modalità di trasporto pubblico locale (7,3 %, con un calo del 0.4% rispetto al 2001, ma del 1,3% rispetto al 2007) e pedonale e ciclabile (21,3% totale, contro il 28,7% del 2001). In ambito extraurbano l'auto risulta di gran lunga il mezzo più utilizzato (89,2% degli spostamenti). Da segnalare, infine, anche una modifica nell'uso dell'auto, mezzo sempre più

“personale”. Il coefficiente medio di occupazione, per la mobilità extra-urbana, è infatti passato da 1.45 passeggeri/auto del 1995 a 1.10 del 2001.

L'entità del fenomeno, emersa dal suddetto studio, mette in rilievo come la rete infrastrutturale, che ha consentito l'accessibilità e lo sviluppo della regione Emilia Romagna, veda ridursi la capacità di soddisfare la domanda crescente di mobilità, generata sia all'interno dell'area tra le sue parti sia dai flussi di attraversamento.

3 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI SETTORE

Nel presente capitolo e in quello successivo saranno analizzati gli strumenti vigenti di pianificazione di settore e di pianificazione territoriale, al fine di valutare la coerenza e la conformità del progetto con quanto previsto dagli stessi, e di verificare la compatibilità dell'intervento con l'eventuale sistema dei vincoli presenti sul territorio.

3.1 PIANO GENERALE DEI TRASPORTI

Il Piano Generale dei Trasporti è stato istituito dalla legge n° 245 del 15 giugno 1984. Quello attualmente in vigore, *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001.

Il Piano si propone, in una logica di sistema a rete, di dare priorità alle infrastrutture essenziali per la crescita sostenibile del Paese, per la sua migliore integrazione con l'Europa e per il rafforzamento della sua naturale posizione competitiva nel Mediterraneo. L'individuazione delle priorità si basa sull'analisi della domanda (attuale e futura) di mobilità sia di merci che di passeggeri, per arrivare all'individuazione dei servizi più idonei a soddisfarla: a partire dalla rete attuale vengono quindi identificati gli interventi capaci di assicurare il livello di servizio desiderato, raggruppandoli in differenti scale di priorità. Gli investimenti infrastrutturali dovranno essere indirizzati allo sviluppo di un sistema di reti fortemente interconnesso, che superi le carenze e le criticità di quello attuale.

Per conseguire questi obiettivi è stato individuato un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), inteso come insieme integrato di infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di interesse nazionale ed internazionale, costituenti la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci. All'interno di tale rete è stata individuata una sottorete, denominata rete stradale SNIT di primo livello, formata dagli assi della rete portante del Paese, assi stradali ed autostradali, fra i quali l'autostrada A14, che collegano fra loro le varie Regioni e queste con la rete viaria degli Stati limitrofi.

Gli interventi esaminati nel settore stradale, relativi al miglioramento ed alla integrazione della rete SNIT di primo livello, riguardano per la maggior parte modifiche delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture senza variazioni di tracciato.

3.2 PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (PRIT)

Principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione Emilia Romagna, il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) definisce le reti di infrastrutture e i servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci, oltre al trasporto pubblico regionale e locale in modo da assicurare ai cittadini e alle imprese la migliore accessibilità e fruibilità del territorio, anche in funzione delle relazioni con le regioni confinanti e dei collegamenti con il territorio nazionale e dell'Unione europea.

Con il 2010 si chiude l'orizzonte temporale del PRIT approvato nel 1998 (Prit98-2010), che annovera, fra gli obiettivi principali:

- la creazione di un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso, strutturato come rete di corridoi plurimodali-intermodali strada, ferrovia, vie navigabili;
- la creazione di un sistema di infrastrutture stradali altamente gerarchizzato e l'organizzazione di un disegno della rete stradale in modo da aumentarne l'efficienza.

Con riferimento al tratto di A14 interessato dall'ampliamento, il Prit98 prevedeva il *"Potenziamento del collegamento fra Bologna e Imola in complanare fra S.Lazzaro e Osteria Grande; con soluzioni e caratteristiche tipologiche da definire mediante apposito studio fra Osteria Grande e Imola"*.

3.2.1 Aggiornamento in corso: PRIT 2010-2020

Nel corso del 2009 la Regione ha elaborato il "Documento preliminare" e il "Quadro conoscitivo" del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti, denominato PRIT 2010-2020, approvati dalla Giunta con delibera n. 1877 del 23/11/2009, unici documenti disponibili al momento della redazione del presente Studio. Con decreto del Presidente della Regione n. 186 del 3/9/2010, è stata convocata la Conferenza di pianificazione del nuovo PRIT 2010-2020, ai sensi dell'art. 14 della L.R. 20/00, con lo scopo di realizzare, in questo ambito, la concertazione sui documenti preliminari del Piano insieme a Province, Comuni presenti nella Conferenza Autonomie locali, Regioni contermini, gestori delle infrastrutture della mobilità di rilievo almeno regionale, altre Amministrazioni interessate al Piano e associazioni economiche e sociali.

Il Prit 2010-2020 si configura come un aggiornamento del Prit98-2010, in quanto riconosce la validità dell'impianto del precedente e la disponibilità di un'ampia base conoscitiva su cui ancora oggi si è potuto lavorare con le necessarie revisioni e alcune sostanziali novità.

Come già accennato nell'introduzione al presente Studio, nel "Documento preliminare" viene illustrato come, negli ultimi anni, si sia particolarmente acuita la situazione di crescente congestione di traffico veicolare, già elevata all'epoca della redazione del Prit98, lungo il corridoio infrastrutturale centrale, rappresentato dalle autostrade A1 e A14 e dalla parallela SS9 Emilia. I dati rilevati evidenziano, lungo tutta la A1 e la A14, almeno nella tratta fra Bologna e la diramazione per Ravenna, un livello di servizio prossimo alla saturazione. Per il PRIT sono, pertanto, necessari interventi urgenti di potenziamento per assorbire il traffico attuale e di previsione.

Nel nuovo PRIT si valuta opportuno realizzare i seguenti interventi di ampliamento delle sedi autostradali esistenti:

Autostrada A14: potenziamento a quattro corsie del tratto Bologna S.Lazzaro - diramazione Ravenna;

Autostrada A1: potenziamento a quattro corsie del tratto Modena-Nord – Lodi;

Autostrada A13: potenziamento a tre corsie del tratto Bologna-Padova;

Autostrada A22: potenziamento a tre corsie del tratto Modena-Mantova.

Accanto agli interventi di ottimizzazione e riqualificazione delle infrastrutture stradali esistenti, per quanto riguarda la rete infrastrutturale principale viene, inoltre, confermata, rispetto al precedente Piano, la necessità di realizzare nuovi interventi, quale, ad esempio,

l'Autostrada regionale Cispadana, asse di connessione tra l'autostrada A22 "del Brennero" in località Reggiolo e l'autostrada A13 "Bologna-Padova" in prossimità dello svincolo di Ferrara sud.

Infine, viene considerata prioritaria la realizzazione del "Passante" autostradale nord di Bologna, tratta in variante dell'attuale tangenziale, a nord dell'A14.

La figura del "Documento preliminare" al Prit 2010-2020, di seguito riportata, illustra gli interventi precedentemente citati.

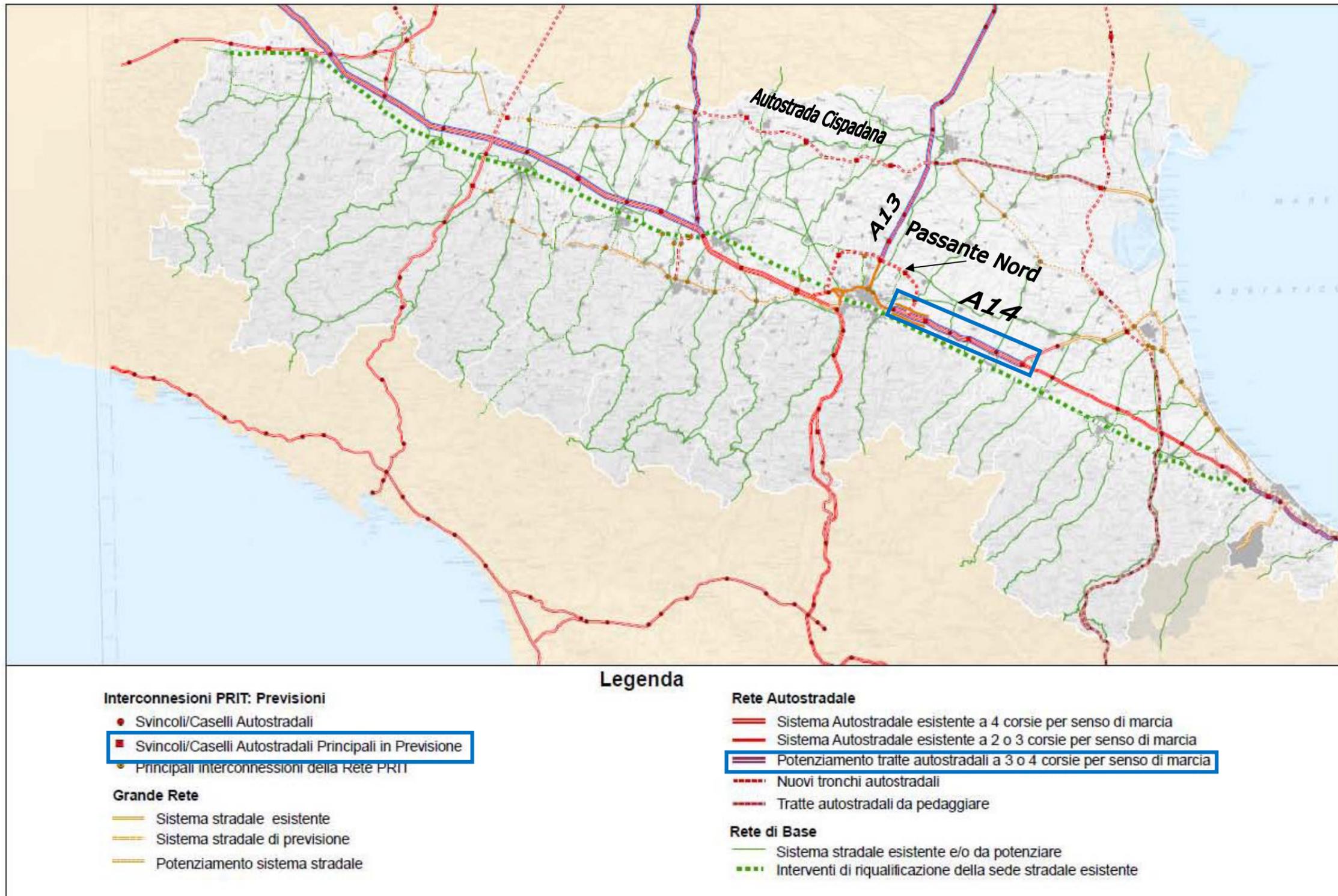


Figura 3-1 - PRIT 2010-2020: Schema rete stradale di previsione al 2020

3.3 PIANO DELLA MOBILITA' PROVINCIALE (PMP)

Il Piano della Mobilità Provinciale (PMP) di Bologna, approvato il 29/03/2009 con delibera di Consiglio Provinciale n° 29, costituisce variante al PTCP sul tema della mobilità. Il PTCP, analizzato nel successivo capitolo, pone in evidenza l'inscindibile legame esistente tra lo sviluppo territoriale, la tutela ambientale e la pianificazione dei trasporti. Fra le principali scelte di Piano, risultano quindi di particolare valore strategico quelle legate alla mobilità.

Il PMP considera la totalità del territorio provinciale ed è lo strumento di pianificazione delle reti, dei servizi e delle politiche per la mobilità di carattere sovra-comunale, configurandosi come condizione necessaria affinché gli obiettivi di sostenibilità dello sviluppo indicati dal PTCP siano concretamente perseguiti e realizzati. E' compito del PMP delineare l'assetto futuro delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, nonché i necessari strumenti operativi per garantire l'accessibilità al territorio e la mobilità dei cittadini, salvaguardare la qualità ambientale lo sviluppo economico e la coesione sociale, ed individuare le condizioni che concorrono ad una reale fattibilità degli interventi previsti.

Obiettivo strategico del PMP è il miglioramento dell'accessibilità del territorio bolognese rispetto alla rete regionale, nazionale ed europea garantendo la sostenibilità del sistema di mobilità.

Il PMP si sostanzia, oltre che attraverso le politiche e le azioni in esso contenute, attraverso due ulteriori Piani operativi, il Piano di Bacino del Trasporto Pubblico (PdB) ed il Piano della Viabilità Extraurbana (PTVE) che vanno ad agire e a mettere a sistema gli interventi sulle due principali modalità di trasporto, il trasporto collettivo e quello individuale.

Il Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana (PTVE) è elemento costitutivo del PMP e suo strumento attuativo nella riorganizzazione della mobilità extraurbana.

Le finalità del PTVE sono definite nell'art. 36 del "Nuovo codice della strada", che ne affida la predisposizione alle Province: "... ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi".

La sua redazione ed approvazione rientra tra le competenze delle Province ed i suoi contenuti sono assunti, dalle Regioni, nella redazione dei Piani Regionali dei Trasporti.

In merito al progetto al quale il presente Studio si accompagna, le Norme di Attuazione del PMP(art. 12.3) riportano la seguente direttiva:

“Il potenziamento del collegamento Bologna-Imola, potrà avvenire attraverso la realizzazione della 4° corsia dell'autostrada A14 o della complanare. (...) Nell'ipotesi di realizzazione di 4° corsia si dovrà valutare la fattibilità di prevedere ulteriori caselli autostradali e la necessità di varianti locali per l'attraversamento dei centri abitati lungo la via Emilia”.

4 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA

Il tratto di Autostrada A14 oggetto di studio, ricade interamente in Emilia Romagna e attraversa le Province di Bologna e di Ravenna.

L'assetto territoriale è definito, a livello regionale, dal Piano Territoriale Regionale (PTR), dal Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), a livello provinciale dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (di seguito PTCP) e a livello comunale dal Piano Regolatore generale o dal Piano Strutturale Comunale (PSC), quest'ultimo introdotto dalla Legge Regionale 20/2000 quale strumento innovativo rispetto al precedente, che i comuni si accingono a redigere o adottare o, come si vedrà, in alcuni casi, hanno già approvato, sostituendolo al PRG.

4.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)

Approvato dall'Assemblea Legislativa con deliberazione n° 276 del 3 febbraio 2010, il PTR è lo strumento di programmazione, predisposto in coerenza con le strategie europee e nazionali di sviluppo del territorio, con il quale la Regione definisce gli obiettivi per assicurare lo sviluppo e la coesione sociale, accrescere la competitività del sistema territoriale regionale, garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione delle risorse sociali ed ambientali.

Gli obiettivi di Piano, illustrati nel documento n° 1 di PTR "Una Regione attraente", sono riassunti in 5 punti:

1. la riqualificazione della città, attraverso il contenimento del consumo dei suoli, gli interventi per frenare il degrado edilizio e urbanistico e per realizzare spazi collettivi e spazi verdi;
2. il miglioramento dell'accessibilità dei luoghi e dei servizi attraverso lo sviluppo della rete infrastrutturale;
3. la ricucitura dei tessuti urbani per ridare forma alla città e al territorio, intervenendo sulle zone abbandonate;
4. la riqualificazione del paesaggio, con riferimento anche al territorio industrializzato e alla campagna;
5. la previsione dello sviluppo produttivo in aree ecologicamente attrezzate e coerentemente integrate con il sistema della mobilità.

Il PTR non ha carattere normativo: offre una visione d'insieme del futuro della società regionale, verso il quale orientare le scelte di programmazione e pianificazione. Lo sviluppo urbano e territoriale è affidato agli strumenti di pianificazione delle province e dei comuni e alla pianificazione di settore, che ne definiscono le regole e l'assetto.

Nel documento di Piano n° 2 "La Regione-sistema: il capitale territoriale e le reti", viene affrontato il tema dell'importanza che le reti infrastrutturali hanno per lo sviluppo. La regione

Emilia-Romagna si caratterizza come una grande area di snodo della mobilità nazionale, di persone e merci, con ruolo e funzione strategica rispetto al sistema economico e infrastrutturale italiano. Essa è al centro dei principali collegamenti plurimodali tra il nord e il sud del paese. L'assetto infrastrutturale è valutato, nel complesso, efficace e del tutto attuale, anche se il continuo aumento della domanda di trasporto privato, riscontrabile anche a livello nazionale ed europeo, accelerato da processi di trasformazione economica e territoriale, fa emergere, pur nella conferma dell'impianto generale, la richiesta di potenziamento, attraverso nuove corsie nella rete autostradale o varianti locali in grado di ridare ordine alla complessità delle relazioni territoriali.

4.2 PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE (PTPR)

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

Il PTPR provvede all'individuazione delle risorse storiche, culturali, paesaggistiche e ambientali della Regione e alla definizione della disciplina per la loro tutela e valorizzazione, con lo scopo di salvaguardarne i valori paesaggistici, naturalistici, geomorfologici, storico-archeologici, storico-artistici e storico-testimoniali.

Il Piano stabilisce limitazioni alle attività di trasformazione e d'uso del territorio attraverso indirizzi, direttive e prescrizioni che devono essere rispettate dai piani provinciali, comunali e di settore.

Gli operatori ai quali il Piano si rivolge sono:

la stessa Regione, nella sua attività di pianificazione territoriale e di programmazione generale e di settore;

le Province che, nell'elaborazione dei Piani territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP), assumono ed approfondiscono i contenuti del PTPR nelle varie realtà locali;

i Comuni che garantiscono la coesione tra tutela e sviluppo attraverso i loro strumenti di pianificazione generale;

gli operatori pubblici e privati le cui azioni incidono sul territorio.

Dall'entrata in vigore della Legge Regionale 24 marzo 2000 n. 20 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio", i PTCP che hanno dato o diano piena attuazione alle prescrizioni

del PTPR, la cui approvazione è, come si è visto, ormai datata, costituiscono, in materia di pianificazione paesaggistica, l'unico riferimento per gli strumenti comunali di pianificazione e per l'attività amministrativa attuativa.

La norma prevede che i Piani Provinciali costituiscano, una volta approvati dalla Regione, variante normativa e cartografica al Piano Territoriale Regionale e al Piano Territoriale Paesistico Regionale.

Hanno, inoltre, efficacia di Piano territoriale con finalità di salvaguardia dei valori paesistici, ambientali e culturali del territorio, anche ai fini dell'art. 143 del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42.

La Provincia di Bologna e la Provincia di Ravenna sono dotate di Piano Territoriale di Coordinamento vigente; pertanto, l'analisi delle previsioni di piano relative al sistema territoriale sarà sviluppata a livello provinciale.

4.3 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP)

Il PTCP ha il compito di indicare le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti, la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione, i parchi e le riserve naturali, le linee d'intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico-forestale.

Lo scopo primario di questo strumento di governo del territorio è quello di realizzare un efficace ed efficiente sistema di pianificazione territoriale, riorganizzando le competenze esercitate ai diversi livelli istituzionali, promuovendo le modalità di raccordo funzionale tra gli strumenti di pianificazione.

Di seguito si richiamano gli ambiti e le emergenze inerenti il territorio attraversato dal tracciato interessato dall'ampliamento, riscontrati nella pianificazione provinciale attraverso l'analisi delle tavole tematiche di PTCP e delle relative Norme di Attuazione (NdA). Quanto di seguito descritto è illustrato negli elaborati grafici allegati al presente Studio.

4.3.1 PTCP Bologna

Il Piano vigente è stato approvato con delibera del Consiglio Provinciale n° 19 del 30/03/2004; è stato oggetto di una serie di Varianti, che ne hanno comportato l'aggiornamento, fra le quali quella inerente l'approvazione del Piano della Mobilità Provinciale (PMB) analizzato in precedenza.

L'ultimo aggiornamento risale all'aprile 2011, ed è costituito dalla Variante al PTCP per il recepimento del Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Emilia Romagna, approvata con Delibera di Consiglio Provinciale n° 15 del 04/04/2011.

La tavola "Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico - culturali" (elaborati MAM-QPRM-005/007) riporta lo stralcio di elaborato di PTCP inerenti i valori ambientali, culturali e del paesaggio.

Il Piano affronta il tema del ricco patrimonio naturale, storico, culturale e paesaggistico di cui il territorio bolognese è dotato, con l'obiettivo di rivalutarne l'importanza attraverso la valorizzazione delle risorse naturali e paesaggistiche, e garantirne tutela ed evoluzione al tempo stesso.

Gli ambiti di interesse che sono attraversati dall'A14 riguardano:

- il sistema idrografico
- le risorse storiche e archeologiche.

Sistema idrografico

Gli elementi della rete idrografica individuati e le relative aree di pertinenza sono:

- reticolo idrografico principale: torrenti Idice (progressiva chilometrica 23+400), Sillaro (progressiva chilometrica 39+800), Santerno (progressiva chilometrica 54+000);
- reticolo idrografico secondario: torrenti Quaderna (progressiva chilometrica 29+300), Gaiana (progressiva chilometrica 34+000), Sellustra (progressiva chilometrica 42+800), Rio Sabbioso (progressiva chilometrica 41+900);
- reticolo idrografico minore e canali di bonifica;
- fasce di tutela fluviale;
- fasce di pertinenza fluviale;
- aree ad alta probabilità di inondazione.

Il PTCP individua e tutela la rete idrografica del territorio provinciale e le relative aree di pertinenza, con la finalità di ridurre il rischio idraulico, di raggiungere livelli di rischio socialmente accettabili, di salvaguardare e valorizzare le aree fluviali e le aree di pertinenza fluviale.

Tra gli obiettivi specifici che il PTCP persegue, indicati nell'articolo 4.1 comma 2 delle NdA, vi è la "tendenziale eliminazione delle interferenze negative tra esigenze di funzionalità della rete idrografica e pressione insediativa ed infrastrutturale".

I torrenti precedentemente elencati, il reticolo idrografico minore e i canali di bonifica individuati sulla cartografia, sono disciplinati dall'art. 4.2 – "alvei attivi e invasi dei bacini idrici", delle Norme di Attuazione.

Al punto 5 del medesimo articolo, viene riportato che, con riguardo alle infrastrutture per la mobilità, sono ammissibili interventi di ristrutturazione, ampliamento e potenziamento.

Per tali interventi, i progetti sono approvati dall'Ente competente previa verifica della compatibilità, anche tenendo conto delle possibili alternative, rispetto:

agli obiettivi del PTCP;

alla pianificazione degli interventi d'emergenza di protezione civile;

alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche del territorio interessato direttamente o indirettamente dall'opera stessa, con riferimento ad un tratto significativo del corso d'acqua e ad un adeguato intorno, anche in rapporto alle possibili alternative.

Le fasce di tutela fluviale sono disciplinate dall'art. 4.3. La loro finalità primaria è quella di mantenere, recuperare e valorizzare le funzioni idrauliche, paesaggistiche ed ecologiche dei corsi d'acqua. In particolare le fasce di tutela fluviale assumono una valenza strategica per la realizzazione del progetto di rete ecologica, illustrato nel Quadro di riferimento Ambientale.

Per questi ambiti vige quanto sopra riportato per gli "alvei attivi", poiché, in materia di infrastrutture, l'art. 4.3.5 riprende esattamente i contenuti dell'art. 4.2.5 precedentemente descritto.

Altro elemento attraversato dall'A14 è costituito dalle "fasce di pertinenza", definite, nell'articolo 4.4 delle NdA, come "*le ulteriori aree latitanti ai corsi d'acqua, non già comprese nelle fasce di tutela*" di cui al precedente articolo, che possono concorrere alla riduzione dei rischi di inquinamento dei corsi d'acqua e di innesco di fenomeni di instabilità dei versanti, al deflusso delle acque sotterranee, nonché alle funzioni di corridoio ecologico

e di qualificazione paesaggistica. La finalità primaria delle fasce di pertinenza fluviale è quella di mantenere, recuperare e valorizzare le funzioni idrogeologiche, paesaggistiche ed ecologiche degli ambienti fluviali.

In merito alle attività ammissibili in questi ambiti e, pertanto, in merito alle infrastrutture lineari, l'articolo 4.4.3 rimanda a quanto prescritto dall'articolo 4.3.5 precedentemente citato.

Il tratto di A14 indagato nel presente documento attraversa le cosiddette "aree ad alta probabilità di inondazione", ovvero aree passibili di inondazione e/o esposte alle azioni erosive dei corsi d'acqua per eventi di pioggia con tempi di ritorno inferiori od uguali a 50 anni. Gli elementi antropici presenti in tali aree danno luogo a rischio idraulico elevato e molto elevato. Le aree ad alta probabilità di inondazione interessano prevalentemente porzioni delle fasce di tutela e delle fasce di pertinenza fluviale (articolo 4.5). La configurazione di tali aree può variare nel tempo, in relazione alle mutate condizioni di pericolosità.

Per le aree appena descritte vale quanto illustrato in merito alle fasce di rispetto e di pertinenza fluviale; inoltre, al fine di salvaguardare le funzioni idrauliche, paesaggistiche ed ecologiche dei corsi d'acqua, può essere consentita, come riportato al punto 3 dell'articolo 4.5, la realizzazione di nuovi manufatti solo nei casi in cui la loro realizzazione non incrementi sensibilmente il rischio idraulico rispetto al rischio esistente.

Il Titolo 4 delle NdA, di cui fanno parte gli articoli inerenti la tutela della rete idrografica, che riporta quanto appena descritto, recepisce e integra quanto prescritto dalla pianificazione di settore (Piano Autorità di Bacino, Piani Stralcio di Assetto idrogeologico).

Risorse storiche e archeologiche

Il PTCP assume, fra gli obiettivi, quello di tutelare e valorizzare il sistema insediativo storico (art 8.1.2), sviluppando e integrando quanto previsto dal PTPR (art. 8.2.3).

Gli elementi che costituiscono il sistema insediativo storico, riportati nell'elaborato richiamato in precedenza, e che sono ubicati in aree territoriali attraversate dall'A14 sono:

aree di concentrazione di materiali archeologici

zone di tutela di elementi della centuriazione

zone di tutela della struttura centuriata

viabilità storica

principali canali storici.

L'area di concentrazione di materiali archeologici individuata lungo l'A14 è ubicata nel Comune di Castel San Pietro ed è identificata nell'Allegato D del PTCP come *bene n° 35 - villa e necropoli di età romana e insediamento medievale*.

Le “zone di tutela della struttura centuriata” sono costituite da aree nelle quali l'organizzazione della produzione agricola e del territorio segue tuttora la struttura centuriata, originale o modificata nel tempo; le “zone di tutela degli elementi della centuriazione” sono, invece, aree nella cui attuale struttura permangono segni della centuriazione.

Nelle “zone di tutela della struttura centuriata” qualsiasi intervento di realizzazione, ampliamento e rifacimento di infrastrutture viarie deve possibilmente riprendere gli analoghi elementi lineari della centuriazione, e comunque essere complessivamente coerente con l'organizzazione territoriale e preservare la testimonianza dei tracciati originari e degli antichi incroci; è fatto divieto di alterare le caratteristiche essenziali degli elementi caratterizzanti l'impianto storico della centuriazione.

Nelle “zone di tutela degli elementi della centuriazione” valgono le medesime prescrizioni fino a quando i Comuni, attraverso il proprio strumento urbanistico generale, sentito il parere della competente Soprintendenza per i Beni Archeologici, non abbiano esattamente individuato gli elementi caratterizzanti l'impianto storico della centuriazione e dettato le prescrizioni per la loro tutela (art. 8.2.7).

Pertanto, per maggiori dettagli, si rimanda alla lettura del capitolo inerente i Piani urbanistici comunali.

La viabilità storica è definita dalla sede viaria storica, comprensiva degli slarghi e delle piazze urbane, nonché dagli elementi di pertinenza ancora leggibili (art. 8.5.2).

La sede viaria storica non può essere soppressa né privatizzata, alienata o chiusa salvo che per motivi di sicurezza e di pubblica incolumità; devono essere inoltre salvaguardati gli elementi di pertinenza i quali, se di natura puntuale (quali pilastrini, edicole e simili), in caso di modifica o trasformazione dell'asse viario, possono anche trovare una differente collocazione coerente con il significato percettivo e funzionale storico precedente (art. 8.5.3).

I canali storici fanno parte del “Sistema storico delle acque derivate”, disciplinato dall'articolo 8.5.7, per il quale il PTCP prescrive la valorizzazione per il ruolo culturale e paesaggistico che rivestono i singoli elementi del sistema.

Si segnala, inoltre, in corrispondenza dell'attraversamento del Torrente Idice, la presenza di un ambito con vegetazione appartenente al “Sistema delle aree forestali” (art. 7.2 PTCP di Bologna), così definite in quanto terreni “caratterizzati dalla presenza di vegetazione arborea e arbustiva spontanea, o di origine artificiale, in grado di produrre legno o altri prodotti classificati usualmente come forestali e di esercitare un'influenza sul clima, sul regime idrico, sulla flora e sulla fauna”. Lo stesso Sistema delle aree forestali si ritrova lungo i seguenti corsi d'acqua, attraversati dall'autostrada: Torrente Quaderna, Canale Medicina, Torrente Sillaro, Torrente Sellustra, Fiume Santerno, Rio Sanguinario.

Nel Sistema delle aree forestali, il Piano conferisce finalità prioritarie di tutela naturalistica, di protezione idrogeologica, di ricerca scientifica, di funzione climatica e turistico-ricreativa, oltre che produttiva, e di ricostituzione del patrimonio boschivo come ecosistema forestale polifunzionale.

In riferimento alle infrastrutture per servizi essenziali di pubblica utilità, comprensivi dei relativi manufatti complementari e di servizio, quali linee di comunicazione viaria, nel sistema delle aree forestali il piano ammette interventi di manutenzione, di ristrutturazione, di ampliamento e di potenziamento di infrastrutture esistenti non delocalizzabili.

In sede di rilascio del provvedimento abilitativo del Comune per i progetti degli interventi di cui sopra, dovrà esserne verificata la compatibilità rispetto agli obiettivi del piano e alla pianificazione degli interventi d'emergenza di protezione civile.

Con riferimento alla tavola di PTCP “Assetto evolutivo degli insediamenti, delle reti ambientali e delle reti per la mobilità” (MAM-QPRM-008 /010), si rilevano i seguenti ambiti di interesse:

- reticolo idrografico e fasce di tutela e di pertinenza fluviale, (entrambi già descritti nel paragrafo precedente)
- visuali della viabilità verso il paesaggio agricolo o collinare da salvaguardare
- ambiti agricoli a prevalente rilievo paesaggistico
- ambito agricolo periurbano dell'area bolognese,
- aree per interventi idraulici strutturali con potenzialità di valorizzazione ecologica.

Il PTCP individua, ai fini della loro salvaguardia le più significative visuali libere residue dalle maggiori infrastrutture viarie verso il paesaggio agricolo e/o collinare, che vanno salvaguardate per le loro valenze paesaggistiche (art. 10.10). A tal fine vanno evitate opere

presso la strada che comunque possano disturbare il rapporto visivo fra chi percorre l'arteria e il paesaggio agricolo e/o collinare, compresi distributori di carburanti, cartellonistica pubblicitaria, tralicci, siepi alte e simili.

Gli ambiti agricoli a prevalente rilievo paesaggistico sono parti del territorio rurale caratterizzate dall'integrazione del patrimonio naturale con l'azione dell'uomo volta alla coltivazione e trasformazione del suolo (art. 11.8). In questi ambiti, la pianificazione territoriale assicura la salvaguardia e lo sviluppo delle attività agro-silvo-pastorali sostenibili e dei valori antropologici, archeologici, storici e architettonici presenti nel territorio, nonché la conservazione o la ricostituzione del paesaggio rurale e del relativo patrimonio di biodiversità, delle singole specie animali o vegetali, dei relativi habitat e la salvaguardia o ricostituzione dei processi naturali, degli equilibri idrogeologici ed ecologici.

Il PTCP individua un solo ambito agricolo periurbano comprendente gli ambiti rurali circostanti o interclusi all'interno degli insediamenti che compongono la conurbazione bolognese; i limiti di tale ambito si appoggiano a elementi che costituiscono o possono costituire in futuro, attrattive ambientali o elementi funzionali al miglioramento del sistema naturale, quali: parchi fluviali e urbani, elementi della rete ecologica, aree di inserimento ambientale di grandi infrastrutture, oppure si appoggiano a confini del territorio rurale con aree urbane o importanti tagli infrastrutturali.

Sulla tavola sono evidenziate le Unità di Paesaggio in cui è suddiviso il territorio; l'area attraversata dall'A14 fa parte delle Unità n° 4 – Pianura orientale e n° 6 – Pianura imolese.

Le Unità di Paesaggio di rango provinciale costituiscono ambiti territoriali caratterizzati da specifiche identità ambientali e paesaggistiche e che hanno distintive ed omogenee caratteristiche di formazione ed evoluzione (art. 3.1).

Costituiscono, inoltre, l'ambito di riferimento per l'attivazione di misure di valorizzazione, quali la salvaguardia, la gestione e la pianificazione dei paesaggi, derivanti dall'interrelazione tra fattori naturali e azioni umane.

Come riportato nelle Norme di Attuazione, gli obiettivi prioritari da perseguire nell'Unità di Paesaggio n° 4 sono: il rafforzamento della vocazione agricola produttiva che rappresenta la caratteristica distintiva di questo territorio, promovendo modalità di sviluppo sostenibile della produzione agricola; la valorizzazione della salvaguardia della struttura della centuriazione romana.

Analoghi gli obiettivi per l'Unità di Paesaggio n° 6, ovvero la promozione della vocazione agricola produttiva che rappresenta una delle caratteristiche distintive di questo territorio e la

valorizzazione della struttura organizzativa storica del territorio data dal permanere della maglia della centuriazione romana.

Il tema del paesaggio, come anticipato nell'introduzione, è trattato, secondo normativa, nel "Quadro di riferimento ambientale", al quale si rimanda per maggiori approfondimenti.

In materia infrastrutturale, si osserva che l'elaborato del PTCP identifica il tratto di intervento interessato dalla IV corsia dinamica come "Sistema tangenziale di Bologna esistente o di previsione", caratterizzato sia dall'intervento sull'A14, sia dalla realizzazione della Complanare Nord.

Da ultimo, sulla tavola è visibile il "Corridoio infrastrutturale e ambientale del nuovo passante autostradale nord". E' in previsione, infatti, il potenziamento dell'attuale sistema tangenziale di Bologna attraverso un nuovo tracciato in progetto. Per quanto riguarda l'individuazione del vero e proprio corridoio del tracciato, esso si deve intendere, come esplicitato dalle Norme, all'art. 12.13, unicamente come indicazione della soluzione di assetto territoriale e funzionale del sistema tangenziale-autostradale bolognese e non come precisa individuazione del tracciato dell'opera. La precisa individuazione delle caratteristiche plano-altimetriche è quindi demandata ai vari livelli progettuali previsti dalla normativa nazionale in materia di lavori pubblici, eventualmente anticipati dai documenti "di fattibilità preliminare".

Nel 2010 Società Autostrade per l'Italia ha redatto uno *Studio di fattibilità* per il "Potenziamento del sistema autostradale di Bologna", che presenta una soluzione progettuale con un tracciato più prossimo all'infrastruttura attuale. Tale tracciato è riportato negli elaborati grafici allegati.

All'art. 12.13 delle NdA del PTCP, la direttiva al comma 1 prevede che per tutti i tronchi stradali della rete autostradale esistenti o da potenziare in sede, e per quelli da realizzare in nuova sede per i quali sia stato approvato il progetto almeno preliminare, i Comuni interessati dovranno prevedere nei propri strumenti urbanistici, nei tratti esterni ai centri abitati, fasce di rispetto stradale ai sensi del D.Lgs. 285/1992, pari a m. 80.

Inoltre, con riferimento al potenziamento della tangenziale di Bologna, fino all'approvazione del progetto preliminare, il PTCP prevede che i Comuni interessati inseriscano nei propri strumenti urbanistici un corridoio infrastrutturale pari a m. 600.

Gli elaborati MAM-QPRM-011/013 rappresentano l'assetto strategico della mobilità provinciale. Come si può vedere, per il tratto di A14 interessato dall'ampliamento, il PTCP prevede il potenziamento.

4.3.2 PTCP Ravenna

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale vigente in Provincia di Ravenna è stato approvato nel 2006 e modificato con Delibera del Consiglio Comunale n° 25 del 27/02/2007. Con riferimento alla tavola del PTCP "Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico – culturali" (elaborati MAM-QPRM-014/015), gli ambiti di interesse che si rilevano nell'area attraversata dal tratto di A14 oggetto di studio sono elementi dell'idrografia quali il Fiume Santerno, ed ambiti di tutela quali "dossi di ambito fluviale recente" ed "elementi di impianto storico della centuriazione", ovvero la strada provinciale Castelnovo – Piastrino (progressiva 56+000).

Il fiume Santerno appartiene alle zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua, disciplinate dall'articolo 3.17 delle Norme di Attuazione.

Il PTCP recepisce e coordina le disposizioni del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di bacino del Reno per i bacini del Fiume Reno e dei Torrenti Idice, Sillaro e Santerno, approvato con delibera della Giunta Regionale dell'Emilia-Romagna n. 567 del 7/04/2003.

I dossi di ambito fluviale recente sono definiti nell'articolo 3.20 come "morfostrutture che per rilevanza storico testimoniale e/o consistenza fisica costituiscono elementi di connotazione degli insediamenti storici e/o concorrono a definire la struttura planiziale sia come ambiti recenti di pertinenza fluviale sia come elementi di significativa rilevanza idraulica influenti il comportamento delle acque di esondazione".

Al punto 4, il medesimo articolo riporta che la realizzazione di infrastrutture, impianti e attrezzature tecnologiche comprenderà l'adozione di accorgimenti costruttivi tali da garantire una significativa funzionalità residua della struttura tutelata sulla quale si interviene.

Negli "elementi dell'impianto storico della centuriazione" è fatto divieto, come da articolo 3.21B punto 6, di alterare le caratteristiche essenziali degli elementi della centuriazione, al fine di tutelare gli stessi e di salvaguardare e valorizzare il paesaggio agricolo connotato da una particolare concentrazione di tali elementi. 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.

Nell'elaborato "Assetto strategico della mobilità" (MAM-QPRM-016/017) è riportato il nuovo svincolo di Solarolo previsto in progetto.

4.4 STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI

Il tratto di autostrada A14 oggetto di studio attraversa, da ovest a est, il territorio comunale di San Lazzaro di Savena, Ozzano nell'Emilia, Castel San Pietro, Dozza, Imola, in Provincia di Bologna, Castel Bolognese e Solarolo in Provincia di Ravenna.

Per ciascun Comune di seguito si analizza lo strumento urbanistico vigente, in termini di destinazioni funzionali, vincoli e risorse storiche e archeologiche eventualmente presenti sul territorio. Tale strumento potrà essere il Piano Regolatore Generale (PRG) o, nei casi in cui è stato approvato, il Piano Strutturale Comunale (PSC). Il PSC è lo strumento di pianificazione urbanistica generale predisposto dal Comune, con riguardo al proprio territorio, per delineare le scelte strategiche di assetto e sviluppo e per tutelare l'integrità fisica ed ambientale e l'identità culturale dello stesso, che è stato introdotto dalla LR 20/2000, in sostituzione del vecchio PRG.

4.4.1 Comune di San Lazzaro di Savena

L'intervento inizia alla progressiva chilometrica 22+231, nel Comune di San Lazzaro di Savena, nel quale il 7 aprile 2009 è stato approvato dal Consiglio Comunale il Piano Strutturale Comunale.

Il Piano, elaborato in forma associata con i Comuni di Castenaso e Ozzano, insieme ai quali il Comune di San Lazzaro ha costituito l'associazione "Valle dell'Idice", è redatto ai sensi della L.R. 20/2000 "Disciplina generale della tutela e dell'uso del territorio" e costituisce parte del complesso degli atti di pianificazione territoriale con i quali il Comune, come previsto dall'art. 28 della citata L.R. 20/2000, disciplina l'utilizzo e la trasformazione del territorio comunale e delle relative risorse.

Con riferimento all'elaborato di piano "Ambiti e trasformazioni territoriali" (MAM-QPRM-018/020) nell'area attraversata dall'A14 si rilevano i seguenti ambiti e sistemi:

- AAP - ambiti agricoli periurbani;
- ARP – ambiti agricoli di rilievo paesaggistico;
- AVP – ambiti ad alta vocazione produttiva agricola;
- ES – edifici e complessi di valore storico architettonico, culturale e testimoniale;

- ASP CN – ambiti produttivi comunali di nuovo insediamento;
- AR.A – ambiti da riqualificare per rifunzionalizzazione;
- AUC – ambiti urbani consolidati;
- ANS c – ambiti di nuova urbanizzazione secondo i criteri della perequazione per funzioni prevalentemente residenziale;
- Corridoio infrastrutturale del passante autostradale nord.

Con riferimento a quest'ultimo, la tavola di Piano riporta il corridoio di ubicazione della nuova infrastruttura così come prevista dal PTCP. Sull'elaborato è rappresentata anche la soluzione progettuale del potenziamento del sistema autostradale di Bologna, per la quale Società Autostrade per l'Italia ha redatto lo *Studio di Fattibilità*.

Nell'elaborato di piano "Tutele e Vincoli di natura storico-culturale, paesaggistica, ambientale, relativi alla sicurezza e vulnerabilità del territorio" (MAM-QPRM-021/023) riportato in allegato, vengono individuati gli elementi di tutela, in quanto desunti e recepiti dal PTCP vigente, analizzato in precedenza:

- visuali della viabilità verso il paesaggio agricolo e collinare;
- principale viabilità storica;
- principali canali storici;
- aree di pertinenza fluviale;
- aree a rischio inondazione;
- area di tutela fluviale;
- aree ad alta probabilità di inondazione;
- tutela della qualità delle risorse idriche sotterranee.

La fascia perifluviale del Savena è soggetta a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 D.Lgs 42/2004 (comma 1 lettera c - torrenti e corsi d'acqua e relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna).

Nella fascia di 500 metri allo studio, sono presenti i seguenti "beni culturali tutelati ai sensi del D.Lgs 42/2004":

- Villa Savioli, tutelata con L.1089/39, DM 18/03/1993, ubicata a circa 350 metri di distanza dall'A14;
 - Podere Ca' Rossa, (DM. 7.01.04 art.2c.1a Dlgs 490/1999), a circa 250 metri dall'A14;
 - Villa Rorà, ubicata a circa 140 metri dall'A14, che ne delimita la pertinenza;
- Complesso Colunga, distante 70 metri circa dall'Autostrada.

Ulteriori elementi presenti sono:

fasce di rispetto stradale;

tutela di elementi della centuriazione.

Con riferimento a questi ultimi, l'articolo 2.10, comma 6, delle Norme Tecniche di Attuazione riporta che "qualsiasi intervento di realizzazione, ampliamento e rifacimento di infrastrutture viarie e canalizie deve possibilmente riprendere gli analoghi elementi lineari della centuriazione, e comunque essere complessivamente coerente con l'organizzazione territoriale e preservare la testimonianza dei tracciati originari e degli antichi incroci".

4.4.2 Comune di Ozzano nell'Emilia

Tra le progressive chilometriche 27+080 e 31+400 l'Autostrada A14 attraversa il Comune di Ozzano nell'Emilia. Lo strumento urbanistico vigente è il PSC, elaborato in forma associata come il precedente e approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 10 il 29 marzo 2009.

Come si può vedere negli elaborati di Piano allegati MAM-QPRM-024/026 "Ambiti e trasformazioni territoriali", le destinazioni funzionali delle aree attraversate dall'infrastruttura sono di tipo prevalentemente agricolo e produttivo, quest'ultimo consolidato o in corso di consolidamento.

Il Piano prevede il "potenziamento dell'asse autostradale attraverso la realizzazione della quarta corsia". In tema infrastrutturale, in attuazione di quanto previsto nel dal PTCP, viene individuato il corridoio del passante autostradale nord.

Nelle tavole MAM-QPRM-027/029 è rappresentato lo stralcio di elaborato del PSC relativo a vincoli e tutele gravanti sul territorio comunale.

L'autostrada A14 attraversa il torrente Quaderna (progressiva chilometrica 29+300), su cui è apposto il vincolo paesaggistico di cui all'art. 142 D. Lgs 42/2004 (torrenti e corsi d'acqua e

relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera c).

L'area è identificata anche come sistema forestale boschivo al quale il PSC, nell'art. 2.7 delle Norme di Piano conferisce finalità prioritarie di tutela naturalistica, di protezione idrogeologica, di ricerca scientifica, di funzione climatica e turistico-ricreativa, oltreché produttiva. In tali aree sono ammessi gli interventi di ampliamento e potenziamento delle infrastrutture che le attraversano.

Si rileva, inoltre, che l'infrastruttura incontra "strade storiche" principali e secondarie.

Infine, nell'area allo studio sono presenti edifici di valore storico-architettonico, su cui è stato apposto il vincolo, in base all'art. 10 del D. Lgs 42/2004. Si tratta della Villa Corelli, o Villa Casalini, e relative pertinenze (D.M. 06/04/1995 ai sensi della L. 1089/1939), ubicate a circa 350 metri dall'Autostrada.

4.4.3 Comune di Castel San Pietro

Nel Comune di Castel San Pietro, attraversato dalla A14 dal km 31+400 al km 40+700, con riferimento alla tavola di Zonizzazione del Piano Regolatore vigente (elaborati MAM-QPRM-030/033), le destinazioni funzionali delle aree prospicienti l'autostrada nella fascia di studio sono le seguenti:

fasce di rispetto dell'Autostrada

Zone pe - pertinenza delle strade

Zone ap – agricola di pianura

Zone aa – agricola dell'alta pianura

Zone Pi – industriali artigianali – edificate

Zone Pic – industriali artigianali - parzialmente edificate soggette a piano particolareggiato

Zone f – di alveo

Zone fv – di verde fluviale

Zone fn – di parco naturale.

Gli alvei attraversati sono, da ovest a est, quelli di: Rio Rosso (km 33+700), Torrente Gaiana (34+062), Rio Magione (35+408), canale Medicina (37+990), Torrente Sillaro (39+826).

Come da articolo 17.3.1 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PRG, in queste zone possono essere realizzate le infrastrutture lineari di attraversamento previste da strumenti di pianificazione nazionali, regionali o provinciali, previa verifica di compatibilità con le caratteristiche ambientali (comma 2 lett. a dell'art.18 e comma 5 dell'art.17 del PTPR).

Le zone di verde fluviale (fv) e di parco naturale (fn) appartengono al “perialveo”, quella parte di territorio adiacente all’alveo costituito dai terrazzi direttamente connessi e/o dalle aree morfologicamente e funzionalmente connesse al corso d’acqua, per lo più esondabili.

Nel perialveo ricadono sia gli ambiti di potenziale ricarica delle falde superficiali e profonde sia gli ambiti le cui funzioni idrogeologiche sono state compromesse, per intero o parzialmente, in conseguenza a escavazioni; tutti questi ambiti hanno una elevata vulnerabilità. Il perialveo é destinato al mantenimento e al ripristino dell’ecosistema fluviale; nel rispetto di questa finalità sono state individuate zone di perialveo, alle quali corrispondono destinazioni d’uso differenziate, due delle quali sono presenti nel territorio attraversato dall’A14, nel tratto in ampliamento.

Le zone di verde fluviale (fv) si estendono lungo i corsi d’acqua per tutta la loro lunghezza e sono destinate alla conservazione e al ripristino della vegetazione ripariale, alla ricarica della falda e al recepimento delle naturali esondazioni dei periodi di piena.

La zona di “parco naturale” (zone F della L.R. 47/78) ricade nell’area adiacente al torrente Sillaro interessata dal polo estrattivo Orto Granara-Larga Vignola (PIAE approvato con delibera GR n° 2396 del 27/06/1995).

Infine, nella tavola sono riportati il tracciato di un “eventuale prolungamento della complanare” lungo l’Autostrada A14, e il progetto della rotatoria di collegamento tra complanare e bretella alla via Emilia. Si tratta di previsioni infrastrutturali che risalgono al periodo di approvazione dell’originario PRG (aprile 2001). Lo strumento prevedeva, infatti, sia il prolungamento della complanare, sia un collegamento tramite rotatoria tra la viabilità complanare, quella in uscita dal casello e la strada diretta verso la Via Emilia.

Nel 2009, in seguito ad una convenzione tra Società Autostrade per l’Italia ed enti territoriali, il progetto di ampliamento alla quarta corsia dell’A14 ha sostituito il prolungamento della complanare.

Nella tavola che illustra il sistema delle tutele e i vincoli (elaborati MAM-QPRM-034/037), si osserva che l’A14 attraversa aree a rischio archeologico e aree sottoposte a vincolo paesaggistico, in prossimità dei corsi d’acqua tutelati (art. 142 D.Lgs 42/2004, comma 1 lettera c).

Si segnala, inoltre la sussistenza di una “proposta di accordo di programma in variante alla pianificazione territoriale ed urbanistica per l’ampliamento del polo produttivo San Carlo”.

In figura si riporta l’area interessata dall’intervento, che consiste nell’ ampliamento del Polo Produttivo Madonnina, in località San Carlo, ad est del Canale di Medicina ed a nord dell’Autostrada A14 (progr. km 38+500), per il quale l’accordo di programma costituisce Variante al vigente P.R.G. del Comune di Castel San Pietro Terme.

Al momento della redazione del presente Studio, la proposta di accordo è sottoposta al periodo di osservazione, secondo i termini di legge.

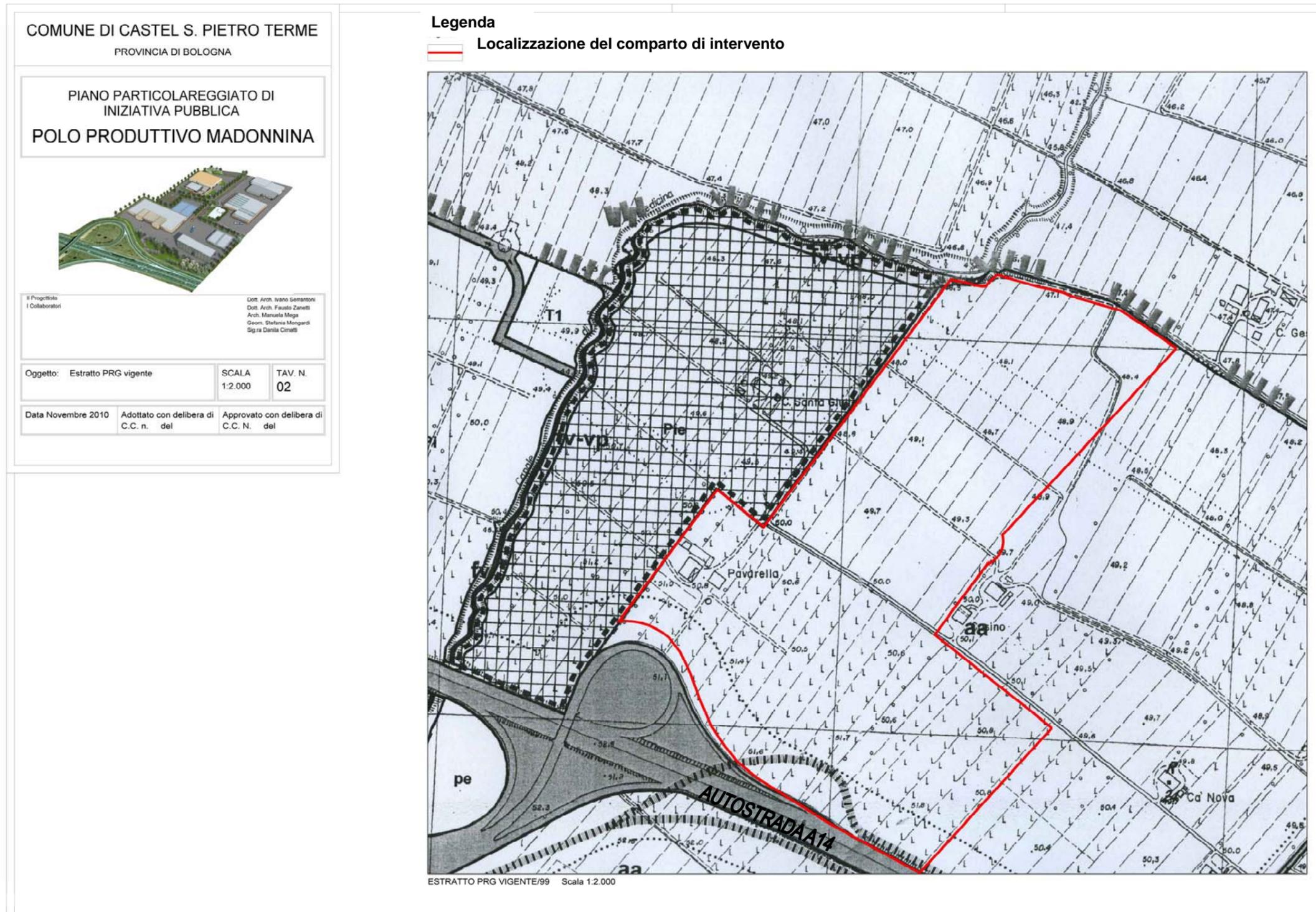


Figura 4-1 – Ampliamento polo produttivo Madonnina, località San Carlo

4.4.4 Comune di Dozza

Il vigente PRG è stato approvato, in variante, con delibera di C.C. n° 29 del 20/04/2009.

La tavola di azionamento del PRG del Comune di Dozza (MAM-QPRM-038/039) riporta, relativamente alla porzione di territorio comunale attraversato dalla A14 tra le progressive chilometriche 40+700 e 42+800, le seguenti destinazioni funzionali:

ap – zona agricola di pianura

f – zone di alveo

fv – zone di verde fluviale.

Gli alvei attraversati dal tracciato sono: Rio Rosso (41+047), Rio Sabbioso (41+972), Torrente Sellustra (42+855).

In queste zone possono essere realizzate (articolo 16.1 delle NTA) le infrastrutture lineari di attraversamento previste da strumenti di pianificazione nazionali, regionali o provinciali, previa verifica di compatibilità con le caratteristiche ambientali (comma 2 lett. a dell'art. 18 e comma 5 dell'art. 17 del PTPR).

Le zone di verde fluviale (fv) si estendono lungo i corsi d'acqua per tutta la loro lunghezza e sono destinate alla conservazione e al ripristino della vegetazione ripariale, alla ricarica della falda e al recepimento delle naturali esondazioni dei periodi di piena.

Sono presenti, inoltre, le fasce di rispetto stradale, nelle quali le Norme Tecniche del PRG, all'art. 22.2, prescrivono che possono essere realizzati ampliamenti senza che questo costituisca variante al PRG.

Infine la tavola riporta il tracciato schematico di ipotesi progettuale della "complanare", che si sviluppa parallelamente all'autostrada.

4.4.5 Comune di Imola

L'Autostrada A14 attraversa il Comune di Imola dal km 42+800 al km 54+400.

Con riferimento al Piano Regolatore vigente, di cui l'ultima Variante è stata approvata con Deliberazione C.C. n. 141 il 28/07/2010, in allegato si riporta lo stralcio di elaborato di Piano "Trasformazioni fisiche ammissibili e utilizzazioni compatibili" (MAM-QPRM-040/043). Il territorio di interesse è caratterizzato da:

- invasi ed alvei di piena ordinaria dei corsi d'acqua: Fiume Santerno (54+025), scolo Correcchio (47+700), Torrente Sellustra (42+855);
- zone di tutela dei caratteri ambientali dei corsi d'acqua (Ea);
- zone di preminente interesse agricolo (Ed);
- zone agricole di tutela di elementi della centuriazione (Ec);
- zone agricole periurbane (Ee);
- unità di spazio di interesse storico.

L'area allo studio è caratterizzata, inoltre, dalla presenza di ambiti soggetti a pianificazione attuativa, impianti di erogazione dei servizi, di produzione di beni e per grandi attrezzature tecnologiche.

In merito al sistema autostradale, sono ammesse (art. 55 delle Norme tecniche di Attuazione), trasformazioni fisiche di:

manutenzione ordinaria e straordinaria; ristrutturazione; ampliamento; demolizione; demolizione e ricostruzione; nuova costruzione di carreggiate, svincoli e caselli; di impianti e attrezzature tecnologiche, di servizio e di arredo; di strutture per il commercio al dettaglio di carburanti, e di altri generi di consumo, di pubblici esercizi per gli utenti dell'autostrada e per l'assistenza automobilistica,

purchè, con l'esclusione della manutenzione ordinaria e straordinaria, siano subordinate alla realizzazione di interventi per mitigare l'impatto ambientale delle infrastrutture interessate.

Nella tavola di PRG inerente la tutela del territorio (elaborati allegati MAM-QPRM-044/47), nell'area oggetto di studio sono state rilevate le seguenti emergenze:

- area di elevata concentrazione di materiali archeologici
- elementi della centuriazione – strade
- elementi della centuriazione – canali di scolo e irrigazione
- altre strade storiche
- area a rischio di allagamento.

Con riferimento all'articolo 45 delle NTA, in caso di trasformazioni fisiche da effettuarsi direttamente nelle aree di elevata concentrazione di materiali archeologici, sono subordinati a un sondaggio preliminare in accordo con la Soprintendenza archeologica, a cura e spese del soggetto che esegue i lavori, gli interventi che comportino scavi o arature dei terreni maggiori di 50 mq e con profondità superiori a 50 cm nel territorio non urbano e a 1 m nel territorio

urbano. L'area più vicina al potenziamento dell'A14 è a 16 metri dal ciglio autostradale, in prossimità della progressiva chilometrica 45+000.

Gli elementi quali strade vicinali (o poderali o interpoderali o di bonifica) e i canali di scolo o di irrigazione, disposti secondo gli assi della centuriazione, sono mantenuti nei loro aspetti strutturali, come il tracciato, la giacitura, e le caratteristiche dimensionali. Per le strade è vietata l'alterazione del tracciato e della giacitura; la larghezza non deve superare i 4 m, fatta eccezione per la realizzazione di viabilità pubblica contenuta in strumenti di pianificazione urbanistica (art. 47).

Altre strade storiche vanno mantenute nei loro aspetti strutturali, quali il tracciato, la giacitura, e, se non sussistono particolari esigenze, le caratteristiche dimensionali (art. 48).

4.4.6 Comune di Castel Bolognese

Nell'elaborato MAM-QPRM-048/49 che riporta lo stralcio di Piano Regolatore in vigore nel Comune di Castel Bolognese, attraversato dalla A14 dal km 54+400 al km 55+300, si può vedere come tutta l'area sia identificata come "zona territoriale omogenea agricola – E".

L'infrastruttura, insieme alle fasce di pertinenza, è identificata quale "zona a vincolo speciale". Si rileva, inoltre la presenza di una "zona di tutela fluviale e dei corsi d'acqua" che si riferisce al Fiume Santerno.

Sull'elaborato è presente, oltre al tracciato dell'A14 interessata dall'ampliamento, il progetto del nuovo svincolo autostradale, non previsto dal PRG, che insiste su aree in parte agricole e in parte a destinazione residenziale (B3).

Nella figura seguente si riporta, per l'area di interesse, il *Piano stralcio di Bacino dei fiumi Santerno e Senio*, che rappresenta le fasce di tutela fluviale del territorio attraversato dall'A14.

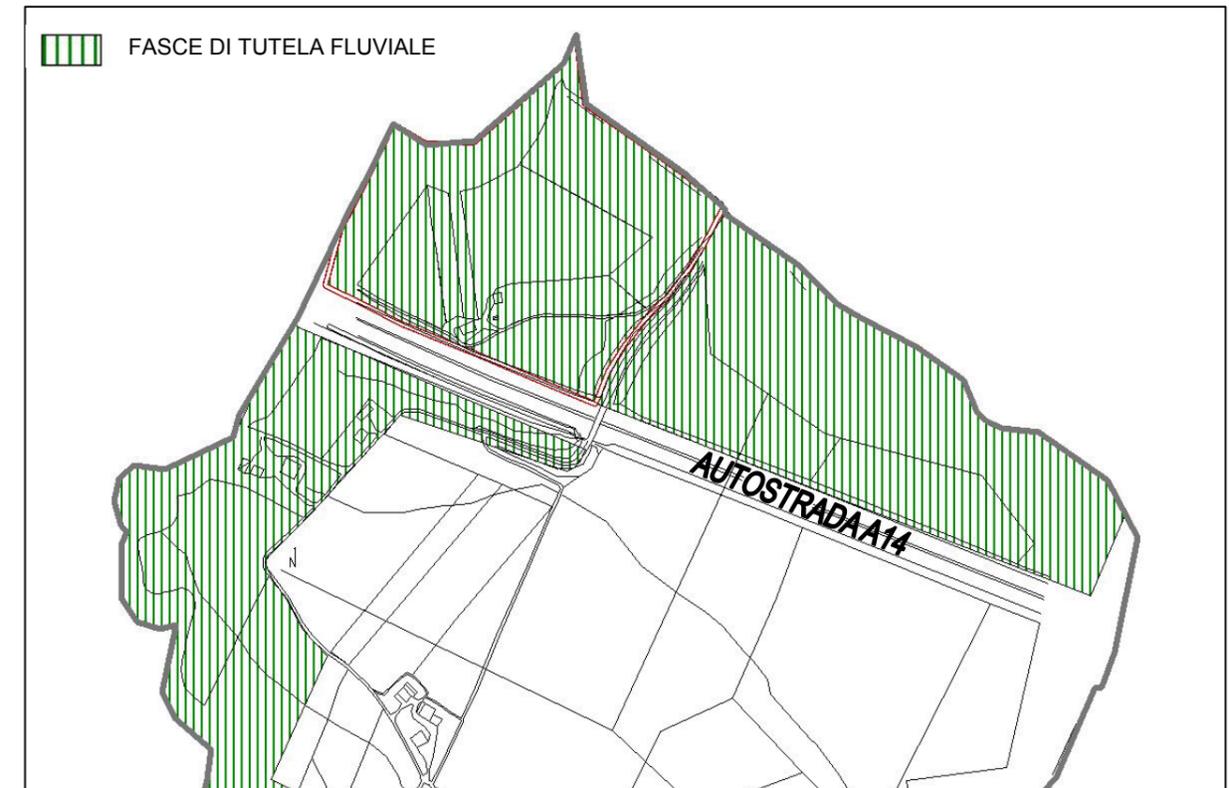


Figura 4-2 – Piano Stralcio di Bacino

Qualsiasi intervento in queste aree deve essere subordinato alla sua previsione all'interno di strumenti di pianificazione a scala superiore a quella locale e alla Valutazione di Impatto Ambientale, in base alla normativa vigente.

4.4.7 Comune di Solarolo

L'infrastruttura attraversa il comune di Solarolo dal km 55+300 fino al termine dell'intervento. Nell'elaborato di PRG si rilevano le destinazioni funzionali delle aree prospicienti l'A14:

- zone extraurbane di trasformazione e riqualificazione;
- zone agricole;
- tutela degli elementi della centuriazione;
- fasce di rispetto viarie.

Il PRG individua la struttura della centuriazione. Per una fascia di 20 m dagli elementi fisici della centuriazione è prescritto (articolo 25 delle Norme Tecniche di Attuazione) il divieto di alterare le caratteristiche dei seguenti elementi: le strade, le strade poderali ed interpoderali, i canali di scolo e di irrigazione disposti lungo gli assi della centuriazione, i tabernacoli, nonché ogni altro elemento riconducibile, attraverso l'esame dei fatti topografici, alla divisione agraria romana.

Nelle aree interessate dalla tutela degli elementi della centuriazione romana le disposizioni di cui alle specifiche norme di zona sono integrate dalle seguenti limitazioni:

- qualsiasi intervento di realizzazione, ampliamento, rifacimento di infrastrutture viarie deve possibilmente riprendere l'orientamento degli elementi lineari della centuriazione;
- il PRG promuove e consente interventi volti a visualizzare maggiormente i segni della centuriazione sul territorio attraverso la piantagione di siepi, alberature a filari o isolate.

5 PIANIFICAZIONE ASSOCIATA

In attuazione dei principi di sussidiarietà, concertazione e partecipazione, gli artt. 8, 9 e 13 della L.R. 24 marzo 2000 n. 20, introducono il metodo del confronto e della concertazione con gli enti pubblici territoriali, per pervenire a una disciplina condivisa delle risorse economico – territoriali.

In provincia di Bologna sono state costituite 9 associazioni e unioni fra Comuni, con l'obiettivo di promuovere azioni amministrative intercomunali e politiche solidali. Al fine di dare maggiore efficacia e condivisione delle politiche strategiche, la Provincia, ai sensi dell'articolo 15.3 del PTCP, promuove la formazione dei Piani Strutturali Comunali in forma associata fra i Comuni della stessa Associazione o Unione. Attraverso le procedure di co-pianificazione, per la formazione condivisa e partecipata del Piano urbanistico, si persegue l'obiettivo di migliorare il processo decisionale e la successiva gestione del territorio.

I Comuni di Castel San Pietro Terme, Dozza e Imola appartengono al “Nuovo circondario imolese”, associazione costituita, complessivamente, da dieci comuni della Provincia di Bologna.

Il 20 aprile 2009 si è conclusa la Conferenza di Pianificazione istituita dalla LR 20/2000 e preposta ad esaminare gli strumenti propedeutici ai Piani Strutturali.

La tavola “Schema strutturale” (elaborati MAM-QPRM-052/055), parte integrante del Documento Preliminare ai PSC in forma associata approvato dalla Conferenza stessa, illustra l'assetto attuale del territorio del circondario imolese e le previsioni di intervento. In particolare, con riferimento al sistema infrastrutturale, fra gli interventi da attuare sono ricompresi anche i seguenti:

quarta corsia dell'autostrada A14;

nuovo casello autostradale sull'A14, all'altezza dell'incrocio tra il futuro Passante Nord e l'attuale percorso autostradale nel punto di connessione tra la Complanare Sud e Ponte Rizzoli;

nuovo casello autostradale sull'A14, all'altezza di Toscanella e relativo raccordo su Castel Guelfo e Toscanella, collegati con il Passante Nord.

nuovo corridoio a nord della Via Emilia, a ridosso della linea ferroviaria, in un sistema di connessioni a pettine tra il corridoio stesso e le strutture insediative lungo la Via Emilia; collegamento tra l'Autostrada e la tangenziale est di Imola e realizzazione di un nuovo ponte sul Santerno con raccordo con la SP 14 codrignanese all'altezza della via Emilia verso Faenza a servizio anche della zona industriale nord-est di Imola.

6 CONCLUSIONI

L'analisi della strumentazione urbanistica ha posto in evidenza le peculiarità e le emergenze territoriali che caratterizzano il territorio attraversato dall'infrastruttura oggetto di studio.

Come si è visto, l'ampliamento alla quarta corsia dell'Autostrada A14 è conforme agli strumenti di pianificazione vigente, essendo previsto sia nella pianificazione territoriale, a scala sovra locale e locale, sia in quella di settore, nelle loro Varianti recentemente aggiornate.

L'intervento, inoltre, non risulta incompatibile né in contrasto con le prescrizioni e i vincoli contenuti negli strumenti urbanistici vigenti.

Negli elaborati di sintesi MAM-QPRM-056/62, sono stati individuati, per una visione rapida di insieme, i principali elementi di tipo ambientale, paesaggistico e storico-culturale che creano interferenza tra il territorio e il potenziamento alla quarta corsia nel tratto di A14 allo studio. E' stata considerata, come per tutti gli altri elaborati, una fascia di analisi di 500 metri.

Tali ambiti, recepiti attraverso l'analisi degli elaborati grafici del PTCP e del Piano urbanistico vigente nei comuni attraversati dall'infrastruttura, come si è visto sono stati descritti nei paragrafi precedenti. Inoltre, nelle medesime tavole, si riportano elementi appartenenti a componenti quali, ad esempio, le risorse storiche e archeologiche e i pozzi ad uso idropotabile, che vengono trattate nel Quadro di riferimento ambientale, al quale si rimanda per la loro descrizione e i relativi approfondimenti.

In sintesi, si illustra quanto rappresentato negli elaborati.

In prossimità di inizio intervento e per un breve tratto, l'infrastruttura è caratterizzata da visuali della viabilità verso il paesaggio, da salvaguardare.

In corrispondenza della progressiva 23+300 scorre il Torrente Idice, rappresentato sulla tavola con le relative fasce di vincolo paesaggistico (art. 142 D.lgs 42/2004), di tutela e di pertinenza fluviale. E' individuata anche l'area ad alta probabilità di inondazione. Le medesime fasce di vincolo, di tutela e di pertinenza sono individuate anche per il Torrente

Quaderna, attraversato dall'A14 in prossimità della progressiva 29+300, per il Rio Rosso, per il Torrente Gaiana (km 34+000) e per il Rio Magione.

In tema di reticolo idrografico si individuano, insieme alle relative fasce, il Torrente Sillaro (km 39+900), il Torrente Sellustra (km 42+900) e il Fiume Santerno (km 54+000), appartenenti al reticolo principale.

Nel comune di San Lazzaro di Savena, tra l'inizio dell'intervento e la progressiva chilometrica 26+000, sono presenti edifici tutelati ai sensi del D.lgs 42/2004.

Tra le progressive 31+300 e 31+800, così come in prossimità del km 40 e nel territorio del Comune di Imola sono presenti aree archeologiche individuate sia dal PTCP che dallo strumento urbanistico comunale.

Inoltre, nell'area allo studio si riportano gli elementi puntuali emersi dalla Verifica dell'impatto archeologico, come illustrato nel Quadro di riferimento Ambientale al quale si rimanda per ulteriori approfondimenti.

Tra le progressive 42+000 e 53+500 l'area allo studio è individuata, per i primi 500 metri, quale zona di tutela degli elementi della centuriazione e, immediatamente dopo il Torrente Sellustra, come zona di tutela della struttura centuriata.

Nell'elaborato si individuano anche i ricettori sensibili dal punto di vista del rumore, componente trattata nel Quadro di riferimento Ambientale. Nel tratto di A14 interessato dall'ampliamento, in corrispondenza della progressiva 49+850, è presente una scuola.

In merito alle aree attraversate dall'A14, che appartengono al sistema di vincoli e tutele ai sensi del D.Lgs 42/2004, la procedura di Valutazione di Impatto ambientale costituisce anche attivazione della richiesta di autorizzazione paesaggistica, necessaria, in base all'art 159 del Decreto, per i progetti ricadenti in aree tutelate.

ELABORATI GRAFICI