



PTT

Area Pianificazione Territoriale

Bologna, 18 ottobre 2017

- Alla **REGIONE EMILIA-ROMAGNA**
Servizio Valutazione Impatto
e Promozione Sostenibilità Ambientale
pec: vipisa@postacert.regione.emilia-romagna.it

e p.c. - Al **MINISTERO dell'AMBIENTE e della
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
Direzione generale per le Valutazioni e le
Autorizzazioni Ambientali
pec: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

- Al **MINISTERO dell'AMBIENTE e della
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
Commissione tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS
pec: ctva@pec.minambiente.it

- Al **COMUNE di BOLOGNA**
Assessorato alle Politiche per la Mobilità
pec: protocollogenerale@comune.bologna.it

- Al **COMUNE di BENTIVOGLIO**
pec: comune.bentivoglio@cert.provincia.bo.it

- Al **COMUNE di CASTEL MAGGIORE**
pec: comune.castelmaggiore@cert.provincia.bo.it

- Al **COMUNE di GALLIERA**
pec: comune.galliera@cert.provincia.bo.it

- Al **COMUNE di MALALBERGO**
pec: comune.malalbergo@cert.provincia.bo.it

- Al **COMUNE di SAN PIETRO IN CASALE**
pec: comune.sanpietroincasale@cert.provincia.bo.it

Oggetto:

"Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) relativa al Progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A13 Bologna-Padova, nel tratto Arcoveggio – Ferrara Sud".

Espressione del parere in materia ambientale della Città metropolitana di Bologna, previsto ai sensi dell'art. 24 del D. Lgs. n. 152/2006 "Norme in materia ambientale" testo vigente.

Si comunica che la Città metropolitana di Bologna, con atto del Sindaco n. 204 del 18 ottobre 2017, ha espresso il parere in materia ambientale previsto ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) relativa al *Progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A13 Bologna-Padova, nel tratto Arcoveggio – Ferrara Sud*.

Si allega, per quanto di competenza, il suddetto Atto, corredato dalla relativa Relazione istruttoria.

A disposizione per ogni eventuale chiarimento, si porgono distinti saluti.

Il Dirigente
Area Pianificazione Territoriale
Ing. Alessandro Delpiano

Documento prodotto in originale informatico e
firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del
"Codice dell'Amministrazione digitale" D.Lgs. n. 82/2005

Città metropolitana di Bologna

ATTO DEL SINDACO METROPOLITANO

L'anno 2017, il giorno diciotto Ottobre, alle ore 11:00 presso gli uffici della Città metropolitana, il Sindaco VIRGINIO MEROLA, ha proceduto all'adozione del seguente atto, con l'assistenza del Segretario Generale Dr. ROBERTO FINARDI, ai sensi dell'art. 38, comma 2, dello statuto della Città metropolitana.

ATTO N.204 - I.P. 2916/2017 - Tit./Fasc./Anno 8.2.1.1.0.0/1/2017

AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

U.O. AMMINISTRATIVA E ORGANIZZATIVA (Area pianificazione territoriale)

Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) relativa al Progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A13 Bologna-Padova, nel tratto Arcoveggio Ferrara Sud. Espressione del parere in materia ambientale della Città metropolitana di Bologna, previsto ai sensi dell'art. 24 del D. Lgs. n. 152/2006 "Norme in materia ambientale" testo vigente.

Città metropolitana di Bologna

Area Pianificazione Territoriale
U.O. Amministrativa e Organizzativa

Oggetto:

Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) relativa al Progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A13 Bologna-Padova, nel tratto Arcoveggio – Ferrara Sud. Espressione del parere in materia ambientale della Città metropolitana di Bologna, previsto ai sensi dell'art. 24 del D. Lgs. n. 152/2006 “Norme in materia ambientale” testo vigente.

IL SINDACO METROPOLITANO

Decisione:

1. *Formula*, in qualità di Rappresentante della Città metropolitana di Bologna¹, il parere previsto in materia ambientale ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. “Norme in materia ambientale”, nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) relativa al *Progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A13 Bologna-Padova, nel tratto Arcoveggio – Ferrara Sud*, quale opera pubblica di interesse statale prevista ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. n. 616/77 e ss.mm.ii.

Detto parere, espresso sulla base delle motivazioni e considerazioni contenute nella Relazione istruttoria² predisposta dall'Area Pianificazione del Territorio della Città metropolitana di Bologna ed allegata al presente provvedimento quale sua parte costitutiva (Allegato n. 1), *si sostanzia in una valutazione positiva sulla proposta progettuale presentata, condizionata al rispetto, nelle successive fasi autorizzative e realizzative, delle seguenti prescrizioni:*

- Realizzazione Svincolo Casello Interporto con soluzione a livelli sfalsati; potenziamento SP 3 tratto Casello Interporto- Rotonda Segnatello;
- Realizzazione di ulteriori opere di adeguamento della rete di adduzione all'autostrada oggetto di ampliamento;
- Realizzazione di cavalcavia ciclabili;
- Vincolare la valutazione di sostenibilità del nuovo Casello di Castel Maggiore agli esiti della contestuale procedura VIA regionale relativa alla “Intermedia di pianura”;
- Adempimento degli obblighi relativi alla compensazione dei boschi e miglioramento del

¹ Ai sensi dell'art. 1, comma 8, della Legge n. 56/2014 “Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni”, il Sindaco metropolitano rappresenta la Città metropolitana. Al Sindaco metropolitano di Bologna sono attribuite le competenze individuate dallo Statuto vigente dell'Ente.

² P.G. n. 60182 del 11.10.2017 - Fasc. 8.2.1.1/1/2017.

progetto ambientale;

2. dispone la trasmissione del presente atto alla Regione Emilia-Romagna per la presentazione, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dei pareri definitivi degli Enti partecipanti al procedimento di VIA, ai sensi del richiamato art. 24, D.Lgs. n. 152/2006.

Motivazioni:

Il *Progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A13 Bologna-Padova, nel tratto Arcoveggio – Ferrara Sud* interessa in maniera sostanziale e strategica il territorio metropolitano di Bologna e in particolare taglia trasversalmente la pianura bolognese attraversando i Comuni di Bologna, Castel Maggiore, Bentivoglio, Malalbergo e Galliera. Il Progetto interessa inoltre il territorio dei Comuni di Poggio Renatico e Ferrara.

L'opera in oggetto rientra in un complessivo e consistente programma di ammodernamento della rete autostradale italiana. In tale programma il territorio bolognese è interessato da importanti interventi infrastrutturali, fra i quali rientra a pieno titolo anche l'opera in oggetto. 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.

All'interno del più esteso intervento di ampliamento ed ammodernamento dell'Autostrada A13 sopra richiamato, si inserisce il presente Progetto definitivo di ampliamento alla 3^a corsia della tratta Bologna – Ferrara, per una lunghezza complessiva di 32,477 km. In particolare l'intervento ha inizio in corrispondenza dei due rami di diversione ed immissione da e per la tangenziale di Bologna (km1+070) e termina in corrispondenza dello svincolo esistente di Ferrara sud (km 33+547), dove le terze corsie si perdono sulle rampe di diversione/immissione dello svincolo esistente.

All'interno di tale tratto, ricadono il nuovo svincolo di Castel Maggiore (km 3+000), lo svincolo di Bologna Interporto (km 7+955), lo svincolo di Altedo (km 20+476) e l'Area di Servizio Castel Bentivoglio (km 11+700).

Dei circa 32 km complessivi, oltre 25 interessano il territorio bolognese e 7 il territorio ferrarese. Lungo questo tratto l'autostrada interseca numerosi corsi d'acqua (fra cui il fiume Reno) e strade.

Fra le strade interferite vi sono 5 Strade Provinciali: S.P. 46 (Via Matteotti), S.P. 3 (Trasversale di Pianura), S.P. 44 (Via Asinari), S.P. 20 e S.P. 12. L'unica ad essere in sottovia è la S.P. 12, le altre scavalcano l'A13 mediante cavalcavia.

Questo intervento è strettamente collegato a quelli previsti nell'Accordo sul "Passante di mezzo" (Accordo sottoscritto il 15 aprile 2016) ed in particolare all'Intermedia di Pianura e al "Nodo di Funo". Il Progetto in esame prevede infatti, come opera complementare, la realizzazione di un nuovo Svincolo / Casello presso Castel Maggiore che conetterà appunto la A13 con l'Intermedia di Pianura. Lungo la S.P. 3 (Trasversale di Pianura), in corrispondenza del Casello Interporto, è prevista, fra le opere costituenti il cosiddetto "Nodo di Funo", la realizzazione di una nuova rotatoria oltre che il sovrappasso della Via Sammarina.

La Società Autostrade per l'Italia S.p.A., con sede legale in Roma, ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota prot. n. 23187 del 20.12.2016, istanza per l'avvio del procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa al Progetto "Ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A/13 Bologna-Padova nel tratto Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud", ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs.152/2006 e ss.mm.ii, provvedendo in data 22 dicembre 2016 alla pubblicazione dell'avviso di avvio della procedura nelle forme previste ai sensi di legge.

La suddetta istanza è stata inviata inoltre, per quanto di competenza, agli Enti partecipanti al procedimento quali il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, alla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, alla Regione Emilia-Romagna, alla Città metropolitana di Bologna³, alla Provincia di Ferrara, ai Comuni di Bologna, Castel Maggiore, Bentivoglio, Malalbergo, Galliera, Poggio Renatico e Ferrara.

Detta procedura di VIA rientra nell'ambito del procedimento di approvazione del Progetto di opera pubblica di interesse statale previsto ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. n. 616/77 e ss.mm.ii., comportante variazione ai vigenti strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale.

Il Progetto definitivo, lo Studio di Impatto Ambientale (comprensivo della valutazione di incidenza) e la Sintesi non tecnica sono stati depositati, per la pubblica consultazione, presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e presso gli Enti suddetti interessati al procedimento, per 60 giorni consecutivi dalla data di presentazione dell'istanza di VIA, ai sensi dell'art. 24, comma 2, del D.Lgs. n. 152/2006.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota Prot. n. 438 del 11.01.2017⁴, ha comunicato la procedibilità dell'istanza di VIA per il Progetto in parola

³ Acquisita agli atti della Città metropolitana di Bologna con nota P.G. n. 1319 del 11.01.2017 – Fasc. 8.2.1.1/1/2017.

⁴ Conservata in atti con P.G. n. 1319 del 11.01.2017 – Fasc. c.s.

presentato da Soc. Autostrade per l'Italia SpA, nonché il contestuale avvio della procedura, ai sensi dell'art. 8 della Legge n. 241/1990.

Al fine di valutare il Progetto in argomento, la Regione Emilia-Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, ha convocato una apposita riunione istruttoria con gli Enti interessati⁵, svoltasi il giorno 1.02.2017, nella quale sono stati illustrati i principali temi dell'intervento.

In seguito ad una prima comunicazione trasmessa in data 1 marzo 2017⁶, con cui la Città metropolitana ha presentato alla Regione Emilia-Romagna richiesta di integrazioni progettuali concordate con i Comuni bolognesi interessati dall'opera, si sono svolti numerosi incontri tecnici di approfondimento con i Comuni, la Regione stessa e la Soc. Autostrade per l'Italia.

Sulla base di quanto emerso durante gli incontri tecnici, la Città metropolitana ha ritenuto necessario inviare alla Regione Emilia-Romagna, in data 22/06/2017, una seconda nota di contributi tecnici⁷, con richiesta di approfondimenti e di integrazioni in sostituzione della precedente comunicazione.

Con apposita nota del 26/06/2017⁸, la Regione Emilia-Romagna ha trasmesso al competente Ministero, alla relativa Commissione VIA e per conoscenza alla Soc. Autostrade per l'Italia SpA, il documento contenente formale richiesta di integrazioni sul Progetto in questione, elaborato sulla base degli incontri tecnici avvenuti, dei contributi pervenuti dalle Amministrazioni coinvolte nel procedimento e tenendo conto delle osservazioni presentate.

A seguito di numerosi incontri fra le Parti, con nota prot. n. 14910 del 2.08.2017⁹, la Società Autostrade per l'Italia SpA ha trasmesso formalmente al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, oltre agli Enti interessati, la specifica risposta alle richieste di integrazioni presentate.

Tali elaborati integrativi sono stati presentati nel corso di un'apposita riunione convocata dalla Regione Emilia-Romagna con nota prot. n. 594446 del 1.09.2017¹⁰, svoltasi il giorno 14/09/2017 presso gli uffici del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, al fine di consentire l'espressione del parere regionale da inviare al Ministero competente entro i termini previsti per conclusione del procedimento di VIA ministeriale.

A seguito della suddetta riunione, l'Area Pianificazione Territoriale della Città metropolitana ha esaminato gli elaborati progettuali presentati anche in rapporto ai contenuti del vigente

⁵ Prot. n. 22407 del 18.01.2017, raccolta in atti con P.G. n. 3216 del 19.01.2017.

⁶ Prot. n. 12999 del 1.03.2017.

⁷ Prot. n. 39278 del 22.06.2017.

⁸ Prot. n. 469741 del 26.06.2017, registrata in atti al P.G. n. 40582 del 28.06.2017.

⁹ Acquisita in atti con P.G. n. 49607 del 9.08.2017.

¹⁰ In atti con P.G. n. 52493 del 1.09.2017.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)¹¹ ed ha predisposto la *Relazione istruttoria*¹², allegata al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale (*Allegato n. 1*), nella quale viene espresso parere favorevole in merito alla proposta presentata, condizionato al recepimento, nelle successive fasi autorizzative e realizzative, delle prescrizioni indicate.

Per tutto quanto sopra richiamato, si ritiene opportuno fare propri i contenuti della Relazione istruttoria allegata al presente atto, disponendone la sua trasmissione alla Regione Emilia-Romagna – Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale per quanto di competenza.

Ai sensi dell'art. 1, comma 8, della Legge 7 aprile 2014, n. 56 “*Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle Unioni e fusioni di Comuni*”, il Sindaco metropolitano rappresenta la Città metropolitana, convoca e presiede il Consiglio metropolitano e la Conferenza metropolitana, sovrintende al funzionamento dei servizi e degli uffici e all'esecuzione degli atti, esercita le altre funzioni attribuite dalla Legge e dallo Statuto.

Il vigente Statuto della Città metropolitana di Bologna prevede all'articolo 33¹³, comma 2, lett. g), la competenza del Sindaco metropolitano ad adottare il presente atto, su proposta del *Consigliere metropolitano Marco Monesi*, con delega alle Infrastrutture, Mobilità, Viabilità Trasporti, Manutenzione delle strade e Polizia provinciale della Città metropolitana.

La Regione Emilia-Romagna con Legge n. 13/2015 ha adottato la “*Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su Città metropolitana di Bologna, Province, Comuni e loro Unioni*”, stabilendo all'art. 2, comma 4, che la Città Metropolitana, nelle more dell'entrata in vigore della legge di modifica della L.R. n. 20/2000, svolga le funzioni oggetto del presente provvedimento.

Si precisa inoltre che il provvedimento in esame non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio della Città metropolitana, non essendo previsto alcun onere di carattere economico-finanziario a carico dell'Ente medesimo.

Si dichiara che è stato richiesto ed acquisito¹⁴ agli atti il parere del Dirigente dell'Area Pianificazione Territoriale, in relazione alla regolarità tecnica del presente atto.

¹¹ Approvato dalla Provincia di Bologna con deliberazione del Consiglio n. 19 del 30.03.2004 ed entrato in vigore in data 14.04.2004, così come previsto dall'art. 27 della L.R. n. 20/2000.

¹² Acquisita in atti con P.G. n. 60182 del 11.10.2017.

¹³ L'articolo 33 dello Statuto prevede che:

1. Il Sindaco metropolitano è l'organo responsabile dell'amministrazione della Città metropolitana, ne è il rappresentante legale e rappresenta tutti i cittadini che fanno parte della comunità metropolitana.

2. Il Sindaco metropolitano:

omissis

g) compie tutti gli atti rientranti ai sensi dell'articolo 107, commi 1 e 2, del D.Lgs. 267/2000, nelle funzioni degli organi di governo che non siano riservati dalla legge al Consiglio e alla Conferenza metropolitana;

omissis

¹⁴ Ai sensi dell'art. 49 del T.U. del 18/08/2000 n. 267.

Il presente provvedimento viene pubblicato all'Albo Pretorio della Città metropolitana per gg. 15 consecutivi.

Allegati:

Allegato n. 1 così costituito:

- “Relazione istruttoria” (P.G. n. 60182 del 11.10.2017).

Il Sindaco Metropolitano
VIRGINIO MEROLA

Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi degli artt. 20 e 21 del Codice dell'amministrazione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'art.3 del D.Lgs. 12 dicembre 1993 n.39 e l'art. 3 bis, co.4bis del Codice dell'amministrazione digitale (D.Lgs. 82/2005).

Area Pianificazione Territoriale

Relazione istruttoria

OGGETTO:

**Autostrada A13 ampliamento alla terza corsia nel tratto:
Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud**

PROCEDIMENTO:

**Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
Formulazione di parere ambientale**

ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

Bologna, 11 Ottobre 2017

Allegato n. 1 all'atto del Sindaco metropolitano di Bologna

Prot. n. 60182 del 11.10.2017 – Fasc. 8.2.1.1/1/2017

Premesso che:

Relativamente all'opera in oggetto Società Autostrade per l'Italia ha trasmesso al competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio la domanda di attivazione della procedura di VIA. Il progetto è stato pubblicato sui quotidiani in data 22/12/2016 ed è depositato fino al 10/03/2017, termine per la presentazione delle osservazioni.

Successivamente alla conclusione dell'iter di VIA, sarà avviata, da parte del competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la procedura di approvazione dell'opera pubblica di interesse statale ai sensi dell'art. 81 del DPR 616/77 e ss.mm.ii; nell'ambito di tale procedura saranno apportate le necessarie varianti agli strumenti urbanistici e territoriali.

L'opera in oggetto interessa in maniera sostanziale e strategica il territorio metropolitano di Bologna attraversando in direzione nord-sud la Pianura bolognese ed interessando direttamente i territori dei Comuni di Bologna, Castel Maggiore, Bentivoglio, Malalbergo e Galliera.

La Città metropolitana di Bologna e i Comuni bolognesi interessati hanno potuto prendere visione degli elaborati relativi alla proposta di Progetto Definitivo e del relativo Studio di Impatto Ambientale solo a pubblicazione avvenuta e a deposito avviato. Tali elaborati sono stati presentati nel corso dell'apposita riunione tenutasi presso gli uffici della Regione Emilia-Romagna il giorno 1/02/2017.

In seguito ad un prima richiesta di integrazioni trasmessa alla Regione in data 1 marzo 2017, si sono svolti numerosi incontri tecnici di approfondimento con Comuni, Regione stessa e ASPI, in virtù dei quali si è reso necessario, in data 22/06/2017, inviare una seconda richiesta alla Regione Emilia-Romagna che ha rivisto e integrato la precedente.

In data 26/06/2017 (PG/2017/0469741) la Regione Emilia-Romagna ha trasmesso al competente Ministero, alla commissione VIA e per conoscenza a Società Autostrada spa, formale richiesta di integrazione alla documentazione presentata.

In seguito a numerosi incontri fra le parti, in data 9/08/2017 Società Autostrade spa ha trasmesso formalmente risposta alle richieste di integrazioni.

Tali integrazioni sono state presentate nel corso di un'apposita riunione tenutasi il giorno 14/09/2017 presso gli uffici della Regione Emilia-Romagna.

Considerato che:

L'opera in oggetto rientra in un complessivo e consistente programma di ammodernamento della rete autostradale italiana. In tale programma il territorio bolognese è interessato da importanti interventi infrastrutturali, fra i quali rientra a pieno titolo anche l'opera in oggetto, la quale però, a differenza di altri interventi, non

è stata preliminarmente condivisa con il territorio nelle sue fondamentali scelte progettuali e le relative ricadute positive e negative.

L'opportunità offerta da questo complessivo ammodernamento della rete autostradale è sicuramente un'occasione che non può essere vista solo in un'ottica di aumento della capacità autostradale, ma deve diventare anche un'opportunità di qualificazione e modernizzazione del territorio attraversato, affiancando al progetto infrastrutturale anche un progetto ambientale e urbanistico sostenibile.

Esaminate le integrazioni progettuali fornite da ASPI, si esprime

PARERE FAVOREVOLE CONDIZIONATO AL RISPETTO DELLE SEGUENTI PRESCRIZIONI:

- 1. Realizzazione Svincolo Casello Interporto con soluzione a livelli sfalsati;
Potenziamento SP 3 tratto Casello Interporto- Rotonda Segnatello;**
- 2. Realizzazione di ulteriori opere di adeguamento della rete di adduzione all'autostrada oggetto di ampliamento;**
- 3. Realizzazione di cavalcavia ciclabili;**
- 4. Vincolare la valutazione di sostenibilità del nuovo Casello di Castel Maggiore agli esiti della contestuale procedura VIA regionale relativa all' "Intermedia di pianura";**
- 5. Adempimento degli obblighi relativi alla compensazione dei boschi e miglioramento del progetto ambientale.**

- 1. Realizzazione Svincolo Interporto con soluzione a livelli sfalsati e Potenziamento SP 3 tratto Casello Interporto- Rotonda Segnatello.**

Esaminando con attenzione gli elaborati presentati, ed in particolare lo Studio del Traffico e i relativi elaborati integrativi, si rileva che:

La SP3, nel tratto tra la immissione dello svincolo A13 e la rotonda Segnatello, ha attualmente un traffico molto elevato per una viabilità a una corsia per senso di marcia; nell'ora di punta del mattino (8-9) dei giorni feriali sono stati rilevati i seguenti valori:

Tratto Segnatello – Saliceto:

- 2.490 veicoli/h, 1.194 in direzione Est, 1.269 in direzione Ovest (rilevazioni Nov. 2016 RER);
- 2.345 veicoli/h, 1.129 in direzione Est, 1.216 in direzione Ovest (rilevazioni Luglio 2017 RER);
- 2.371 veicoli/h, 1.205 in direzione Est, 1.169 in direzione Ovest (Relazione ASPI GEN1020, "Risposte alle osservazioni", Tabella a Pag. 12, archi 1002153 e 1002154);

Tratto Saliceto – Svincolo:

- 2.796 veicoli/h, 1.228 in direzione Est, 1.568 in direzione Ovest (flussogramma ASPI di TAV ATR1001);

Su questo tratto non si hanno rilevazioni regionali, ma soltanto la simulazione ASPI riportata nella Tavola ATR1001.

Lo svincolo di Bologna Interporto presenta attualmente, nell'ora di punta del mattino (8-9) i seguenti flussi (vedi Relazione ASPI GEN1020, "Risposte alle osservazioni", Tabella a Pag. 12, archi 800145 e 800146):

- traffico in ingresso (arco 800145) 705 veicoli/h
- traffico in uscita (arco 800146) 1.020 veicoli/h

Gli interventi di potenziamento del Nodo di Bologna, di potenziamento della A13 (terza corsia e nuovo casello di Castel Maggiore) e di completamento della viabilità metropolitana, nelle simulazioni ASPI, mettono in evidenza piccole modifiche alla situazione attuale; si mettono a confronto i dati riportati nei diversi scenari:

Scenario		A	PRG 2025	PRJ 2025	PRG 2035	PRJ2035
SP3 (tratto Segnatello -Saliceto)	Direzione Ovest	1.048	985	985	1.016	1.009
SP3 (tratto Saliceto - Svincolo A13)	Direzione Ovest	1.568	1.576	1.539	1.589	1.581
	Direzione Est	1.228	1.202	1.147	1.223	1.168

Peraltro, dall'esame della relazione ATR001, nella parte in cui si esamina la consistenza attuale e l'evoluzione attesa del traffico generato/attratto dal Polo logistico dell'interporto (vedi punto 3.3, pag 30), si rileva che, per la stima dei flussi al 2025 e al 2035 "sono stati applicati i tassi di crescita della domanda applicati alla matrice del modello, dal momento che risulta ragionevole ritenersi che il trend di sviluppo del polo logistico sia allineato con il proprio ambito territoriale di riferimento".

In altri termini non è stata considerata una evoluzione corrispondente ai programmi di sviluppo dell'Interporto (ed in particolare del 3° Piano Particolareggiato di Esecuzione PPE), che prevede un incremento di attività, e di conseguenza i movimenti generati/attratti pari a circa il 50% dei mezzi pesanti (da 4.140 a 6.140 veq/g) e di circa il 30% dei mezzi leggeri (da 4.799 a 6.225 veq/g).

In base a queste considerazioni non risulta possibile utilizzare i dati degli scenari programmatici e progettuali forniti da ASPI, in quanto carenti di una quota importante di veicoli collegati al 3° PPE di Interporto, mentre viceversa è prevedibile che il LOS della SP3, già oggi molto basso (LOS F, flusso forzato), peggiorerà nel futuro in modo tale da compromettere la sua funzione di adduzione al Casello Autostradale di Bologna Interporto.

A ciò si aggiunge che quindi anche la **verifica relativa all'intersezione tra l'uscita Casello Interporto e la SP3** risulta sottostimata nel numero di veicoli attratti/generali da Interporto e quindi non utilizzabile ai fini della valutazione di sostenibilità del progetto di ampliamento dell'A13.

Inoltre negli elaborati forniti da ASPI relativi a detta intersezione sono riportati i soli flussi che, nello scenario PRJ 2025, impegnano la rotatoria, e non sono riportati quelli che percorrono gli "shunt"; attraverso i dati desumibili dal flussogramma dello scenario corrispondente (Tavola ATR1004) è possibile ricostruire i movimenti completi.

Dall'esame dei dati si possono fare le seguenti osservazioni:

- gli shunt, al momento dell'innesto sulle direzioni principali, devono necessariamente dare la precedenza ai flussi in uscita dalla rotatoria;
- nella configurazione di progetto vi sono due shunt che sono percorsi da flussi superiori a quelli a cui devono dare la precedenza; in particolare:
 - ✓ lo shunt della SP3 in direzione Ovest – Est (701 veq/h) deve dare la precedenza ai veicoli in uscita dalla rotatoria in direzione Est (159 veq/h);
 - ✓ lo shunt che collega il raccordo al Casello con la SP3 in direzione Ovest (1.026 veq/h) deve dare la precedenza ai veicoli in uscita dalla rotatoria in direzione Ovest (580 veq/h).

E' soprattutto su quest'ultimo shunt, caratterizzato da

- un traffico molto elevato,
- una forte componente di veicoli pesanti,
- una scarsa capacità di accumulo

che si rischia la formazione di code che potrebbero compromettere sia la funzionalità dello svincolo Interporto che della SP3 e quindi del sistema di adduzione all'A13; se a queste considerazioni si aggiunge quanto detto sopra circa il fatto che il traffico calcolato dal modello certamente sottostima la componente di traffico generato/attratto dall'Interporto, la situazione appare ulteriormente critica e insostenibile.

Pertanto, alla luce di quanto detto, si ritiene che non sia valutabile positivamente l'impatto generato dall'opera in esame, senza che sia individuata, in sede di redazione del progetto definitivo dell'ampliamento della terza corsia A13, da presentare ai fini dell'approvazione dell'Opera Pubblica ai sensi del DPR 383/94, una soluzione per lo svincolo Interporto, che permetta un corretto inserimento dei flussi provenienti dall'asse autostradale A13 sulla SP3, ovvero si chiede la realizzazione, al posto della rotonda, di uno svincolo a livelli sfalsati del tipo a "trombetta".

Inoltre si chiede di garantire la funzione di adduzione al Casello Autostradale di Bologna Interporto della SP3, prevedendo un intervento di potenziamento della sua capacità nel tratto tra il casello autostradale detto e la rotonda Segnatello (allargamento a 4 corsie), anche attraverso una specifica e autonoma procedura approvativa dell'opera, rispetto al presente procedimento (ad esclusione dello svincolo Casello Interporto che deve rimanere all'interno del procedimento relativo all'ampliamento della terza corsia A13 per garantirne la sostenibilità), che garantisca finanziamenti e tempi di realizzazione coerenti all'ampliamento alla terza corsia in oggetto.

2. Realizzazione di ulteriori opere di adeguamento della rete di adduzione all'autostrada oggetto di ampliamento

Confermando e richiamando quanto espresso in sede di richiesta di integrazione in virtù di incontri tecnici di approfondimento su tale aspetto, si ritiene che oltre alla rotonda sulla SP 20 in corrispondenza dello Svincolo "Altedo", per garantire un sufficiente livello di funzionalità e sicurezza della rete stradale di adduzione al sistema autostradale **sia necessario realizzare le seguenti opere complementari:**

- 2.1 Rotatoria all'intersezione fra la S.P. 20 e la S.P. 4**
- 2.2 Rotatoria all'intersezione fra la S.P. 20 e la S.S. 64**
- 2.3 Miglioramento SP 20 mediante interventi di manutenzione della Pavimentazione, della segnaletica e interventi di allargamenti puntuali (piazzole) laddove le condizioni al contorno sia tecniche che patrimoniali lo consentano.**
- 2.4 Riqualficazione e miglioramento della sicurezza di Via di Vittorio nel tratto fra la rotonda "Cogefrin" e la costruenda Rotatoria su via Saliceto**

3. Realizzazione di cavalcavia ciclabili

Si richiama in termini generali quanto espresso in sede di richiesta di integrazione, e quindi si ritiene fondamentale, ai fini di una corretta interpretazione e applicazione di misure per ridurre gli impatti ambientali e la sicurezza stradale,

che l'opera in esame non comprometta e anzi contribuisca alla realizzazione della rete ciclabile pianificata nel territorio da questa attraversato.

Al tempo stesso, anche alla luce di incontri tecnici di approfondimento su questo tema, si ritiene condivisibile individuare fra i 20 cavalcavia interessati dall'opera quelli che effettivamente richiedono nel loro rifacimento la realizzazione di una pista ciclabile in affiancamento. Tale individuazione anziché rispondere unicamente ad una formale coerenza a strumenti urbanistici vigenti (che comunque sono in continua evoluzione soprattutto sul tema della ciclabilità) si ritiene più corretto che sia effettuata selezionando quali di questi cavalcavia presentino simultaneamente le seguenti caratteristiche oggettive:

- siano relativi a viabilità che per flussi di traffico e funzione, realmente richiedano una separazione e protezione del traffico ciclistico da quello veicolare;
- siano relativi a direzioni di collegamento realmente funzionali alla costruzione di percorsi cicloturistici o di percorsi casa-lavoro o di collegamenti fra centri abitati posti a est e ovest dell'A13;

Adottando tale criterio si richiede che, dei 20 cavalcavia intersecati dall'A-13 nel territorio Bolognese, siano dotati di adeguata pista ciclopedonale in affiancamento i 3 cavalcavia corrispondenti alle seguenti vie:

- **Via Asinari (S.P. 44): Comune di Bentivoglio;**
- **Via Matteotti (S.P. 46): Comune di Castel Maggiore;**
- **Via Peglion: Comune di Bologna**

4. Vincolare la valutazione di sostenibilità del nuovo Casello di Castel Maggiore agli esiti della contestuale procedura VIA regionale relativa all' "Intermedia di pianura"

Nel quadro complessivo delle opere infrastrutturali oggi in corso di valutazione e finalizzate al miglioramento e potenziamento del nodo di Bologna (Accordo di Bologna aprile 2016) rientra anche l'opera Intermedia di Pianura. Tale opera è attualmente oggetto di una apposita procedura di VIA (di competenza regionale). Nell'ambito delle analisi e valutazioni in corso in quella sede, in particolare relativamente al tema trasportistico, sono emerse alcune criticità relative alla sostenibilità del traffico generato sulla rete stradale esistente del comune di Castel Maggiore dal nuovo casello di Castel Maggiore sull'A13. Si ritiene evidente che quelle valutazioni ricadano direttamente sulla valutazione complessiva dell'opera qui in esame, in quanto quelle criticità potrebbero generare conseguenze negative anche sull'adduzione all'A13 mediante il nuovo casello. **Si ritiene quindi assolutamente necessario vincolare la valutazione positiva relativa alla realizzazione del nuovo Casello di Castel Maggiore all'esito favorevole della procedura di VIA oggi in corso sull' "Intermedia di Pianura".**

5. **Adempimento degli obblighi relativi alla compensazione dei boschi e miglioramento del progetto ambientale**

Si accoglie con favore la proposta avanzata in sede di integrazione descritta nell'elaborato SUA2000, secondo la quale ASPI si fa carico di realizzare all'interno del SIC IT4050024 "Biotopi e ripristini ambientali di Bentivoglio, San Pietro in Casale, Malalbergo e Baricella" il "Progetto di riqualificazione degli habitat naturali e strutturazione di corridoi ecologici" redatto dal Comune di Bentivoglio in accordo con tutti i Comuni interessati dal SIC stesso.

Tuttavia si rileva che sotto il profilo del progetto di inserimento ambientale e sotto il profilo del rispetto della D.G.R. 549/2012 (in tema di compensazione dei Boschi interferiti) non è stata data compiuta risposta. Pertanto si richiede che:

- sia prevista, a carico di ASPI, la piena attuazione della D.G.R: 549/2012, **prevedendo la completa compensazione dei 4,21 ha di bosco interferiti**. Come si evince dall'elaborato integrativo SUA1000-1 l'applicazione dei criteri richiede una compensazione pari a 8,93 ha, di questi il progetto attualmente prevede una forestazione solo di 2,54 ha, quindi occorre **realizzare gli ulteriori 6,39 ha di bosco richiesti dalla normativa**, nelle forme di impianti arborei e non arbustivi, privilegiando specie ad alto assorbimento di CO2 (no Pioppi). Tale compensazione non può dipendere dalla disponibilità o meno di aree pubbliche;
- **siano incrementate le fasce arboree di ambientazione dell'opera** in conformità all'art. 12.16 c. 5 del PTCP, anche utilizzando aree pubbliche messe a disposizione dalle Amministrazioni Comunali (vedi ad esempio parere Comune di Bentivoglio, località Fabbreria);
- sia modificato il progetto relativamente alla **"barriere antirumore"** prevedendo la loro localizzazione unicamente dove strettamente necessario ai fini acustici e progettandole in modo tale da consentire e qualificare al massimo la percezione visiva del paesaggio rurale circostante, quindi privilegiando e massimizzando la soluzione a **totale** trasparenza;
- relativamente alla **progettazione dei cavalcavia**, pur prendendo positivamente atto del miglioramento proposto in sede di integrazione, si richiede che essi siano oggetto di un apposito Concorso di progettazione, attraverso il quale sviluppare ulteriormente la ricerca della massima qualità architettonica possibile.

Il Dirigente
Area Pianificazione Territoriale
Ing. Alessandro Delpiano