

Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione Urbana
Settore Ambiente ed Energia
Piazza Liber Paradisus 10
Torre A – piano 7°
40129 Bologna
tel. 051.2193840
fax 051.2193175

PG cf n 427768/2016

Bologna, 27 ottobre 2017

Alla cortese attenzione di:

Regione Emilia-Romagna

Servizio Valutazione Impatto
e Promozione Sostenibilità Ambientale
Ing. Paolo Ferrecchi
Direttore Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente
via della Fiera n. 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

E, per conoscenza:

**Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare**

Direzione Generale per le valutazioni
e le autorizzazioni ambientali
Divisione II
via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma,
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Autostrade per l'Italia

Soc. Autostrade per l'Italia S.p.A.
autostradepertalia@pec.autostrade.it

**Oggetto: “Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 Bologna-Padova nel tratto Bologna
Arcoveggio – Ferrara sud.”**

Procedura di VIA ai sensi del Dlgs 152/06. Proponente: Autostrade per l'Italia SpA.

Parere del Comune di Bologna.

Con la presente si trasmette il parere del Comune di Bologna, formulato sulla base dell'istruttoria relativa alla documentazione depositata, comprensiva delle integrazioni.



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione
Urbana

Settore Ambiente ed Energia

Il documento è stato approvato con Delibera della Giunta Comunale con Progr. n. 258/2017 PG n. 375437/2017, che si allega.

Il parere, come richiesto da codesta Regione Emilia-Romagna, è da intendersi quale contributo del Comune di Bologna ai fini della predisposizione del parere che la Regione invierà al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nell'ambito della procedura di VIA in oggetto.

Si coglie l'occasione per porgere i migliori saluti.

il Direttore
del Settore Ambiente ed Energia
Dott. Roberto Diolaiti

Allegati:

- Delibera di Giunta 375437_2017
- All Parere CoBo_Autostrada A13

Prog. n. 258/2017
Adottato il: 24/10/2017
Esecutivo dal: 24/10/2017

PG.N. 375437/2017



Comune di Bologna
Ambiente e Energia

OGGETTO: DOCUMENTO ISTRUTTORIO IN MERITO ALLA DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA, COMPRENSIVA DELLE INTEGRAZIONI, RELATIVAMENTE ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE PER L' AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA DELL'AUTOSTRADA A13 BOLOGNA-PADOVA NEL TRATTO BOLOGNA ARCOVEGGIO FERRARA SUD.

LA GIUNTA

Premesso che:

- l'intervento di potenziamento della A13 rientra tra quelli previsti nella 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.
- il progetto, oggetto della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), consiste nel potenziamento dell' infrastruttura autostradale A13 Bologna-Padova, nel tratto Bologna Arcoveggio - Ferrara sud, con la realizzazione di una terza corsia per carreggiata;
- il progetto è localizzato nei territori dei Comuni di Bologna (BO), Castel Maggiore (BO), Bentivoglio (BO), Malalbergo (BO), Galliera (BO), Poggio Renatico (FE), Ferrara (FE);
- il Comune di Bologna è interessato dal progetto dell'ampliamento dell'A13 nel settore nord del territorio comunale, nel quartiere Navile, nel tratto che va dalla connessione dell'A13 con il fascio autostradale/tangenziale fino al confine con il Comune di Castel Maggiore;
- sul territorio del Comune di Bologna l'intervento prevede, oltre alla terza corsia, anche un nuovo svincolo autostradale sulla A13, con uscita di esazione pedaggio ricadente nel territorio di Castel Maggiore;
- tale svincolo è finalizzato al raccordo, tramite una nuova rotatoria, con una delle opere di adduzione, denominata "Completamento dell'Intermedia di Pianura", ed oggetto di specifica procedura di VIA di competenza regionale ;
- sia il completamento dell'Intermedia di Pianura sia lo svincolo sull' A13 e la relativa

rotatoria sono opere introdotte con l'Accordo del 15 aprile 2016 "Accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale tangenziale del nodo di Bologna", sottoscritto fra: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Società Autostrade per l'Italia Spa; il Consiglio comunale di Bologna lo ha ratificato in data 27/04/2016, con delibera OdG 239/2016, PG 109493/2016;

- il progetto prevede inoltre, nel Comune di Bologna, il ripristino funzionale delle viabilità interferite, in particolare il sottovia di via Aposazza (prolungamento) e il cavalcavia di via Peglion (rifacimento);

Considerato che:

- il progetto di "Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 Bologna-Padova nel tratto Bologna Arcoveggio - Ferrara sud" è assoggettato alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), ai sensi dell'art. 23 del DLgs 152/06 e s.m.i., in quanto rientra tra le tipologie elencate nell'Allegato II alla Parte Seconda del DLgs 152/06 e s.m.i., al punto 10 "Autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietate tra l'altro l'arresto e la sosta di autoveicoli";

- in data 22 dicembre 2016 la Società Autostrade per l'Italia Spa, in qualità di proponente, ha presentato la domanda per l'avvio della procedura di VIA al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ed ha effettuato, come richiede la procedura, la pubblicazione dell'avviso sui quotidiani;

- il MATTM ha effettuato la verifica di completezza della documentazione ed ha comunicato l'avvio della procedura di VIA a partire dal 03/01/2017, data dalla quale ha avuto inizio la fase di deposito della documentazione per 60 giorni consecutivi, per la libera consultazione e per la presentazione di osservazioni da parte di chiunque;

- la documentazione presentata, costituita dal progetto definitivo e dallo studio di impatto ambientale e dagli altri documenti richiesti dalla normativa, è stata depositata, per la libera consultazione, presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, la Regione Emilia Romagna-Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, la Città Metropolitana di Bologna, la Provincia di Ferrara, il Comune di Bologna ed i Comuni di Castel Maggiore, Bentivoglio, Malalbergo, Galliera, Poggio Renatico, Ferrara;

- il Comune di Bologna ha dato avviso di deposito all'Albo Pretorio (PG nn. 429368/2016 e 9515/2017) ed al Quartiere direttamente interessato (PG n. 7922/2017) e che l'avviso di deposito è stato, inoltre pubblicato sul sito web del Comune, nella pagina del Settore Ambiente e Energia, allegando una nota esplicativa ed il collegamento alla documentazione depositata presso il sito web del Ministero;

- con comunicazione PG n. 90546 del 11/03/2017 sono state inoltrate al MATTM le osservazioni al progetto presentato; tali osservazioni sono state formulate sulla base dei contributi ricevuti dagli altri Settori dell'Amministrazione comunale coinvolti;

- i contenuti dello stesso documento, configurabili come richiesta di integrazioni, sono stati inviati alla Regione Emilia-Romagna, ente territoriale competente all'espressione del parere in sede di Commissione Ministeriale di VIA, che li ha recepiti nel proprio parere di competenza;

- Il MATTM ha sospeso i termini del procedimento e richiesto integrazioni in data 09.06.2017 con Prot. DVA 13630 (documento acquisito al protocollo del Comune di Bologna con Pec a PG 211002/2017 del 10/06/2017);

- le integrazioni richieste sono state presentate al MATTM in data 07.08.2017 e le stesse sono state inviate anche agli enti interessati, tra cui il Comune di Bologna, ed acquisite con PG 282844/2017 del 08/08/2017;

Considerato inoltre che:

- la procedura di VIA prevede che l'autorità competente (MATTM) acquisisca e valuti tutta la documentazione presentata e, nel caso dei progetti di competenza dello Stato come quello in esame, anche il parere delle Regioni interessate;

- la Regione Emilia-Romagna, con lettera PG 307970 del 04.09.2017, ha convocato una riunione svoltasi il 14/09/2017, durante la quale il proponente ha illustrato agli enti le integrazioni predisposte, in relazione alle quali la Regione ha richiesto agli enti locali coinvolti e alle autorità ambientali di inviare un contributo relativo alle integrazioni ricevute;

- il settore competente all'interno dell'Amministrazione comunale per le procedure di VIA è il Settore Ambiente e Energia;

- pertanto, l'Ufficio VIA del Settore Ambiente e Energia ha predisposto il parere del Comune di Bologna, richiesto dalla Regione Emilia-Romagna per la formulazione del parere regionale;

- il parere è stato formulato con i contributi degli uffici competenti all'interno dell'Amministrazione Comunale, che hanno istruito la documentazione depositata, oltre ai contributi degli uffici interni al Settore Ambiente e Energia sono pervenuti i seguenti contributi:

PG 343072/2017: Area Benessere di Comunità - U.I. Salute e Tutela Ambientale;

PG 347295/2017: Settore Piani e Progetti Urbanistici - U.I. Gestione Urbanistica;

PG 373630/2017: Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture;

PG 370121/2017: Settore Piani e Progetti Urbanistici - U.I. Progettazione Urbanistica;

- l'istruttoria svolta sulla documentazione depositata ha preso in esame sia aspetti progettuali sia aspetti ambientali e territoriali;

in base all'esito dell'istruttoria, risulta opportuno predisporre un contributo di merito sulla documentazione ricevuta contenente prescrizioni per:

- il "progetto definitivo", da recepire nel progetto che verrà presentato per

l'approvazione nell'ambito della procedura di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini della localizzazione dell'opera e apposizione di vincolo preordinato all'esproprio.

- il "progetto esecutivo";
- il piano di monitoraggio;
- la fase di cantiere;

- il documento redatto, è quindi da intendersi quale parere del Comune di Bologna sulla documentazione presentata, comprensiva delle integrazioni presentate dalla Società Autostrade Spa, al fine della predisposizione del parere che la Regione renderà al MATTM per la procedura di VIA in oggetto;

Visto il documento istruttorio con relative prescrizioni, allegato al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale;

Valutata l'opportunità di dichiarare il presente atto immediatamente esecutivo, ai sensi del D.Lgs. 267/2000 al fine di consentire in tempi celeri la definizione dell'iter previsto dalle vigenti normative;

Dato atto che la presente deliberazione non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economica-finanziaria o sul patrimonio dell'ente;

Preso atto, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs 18 agosto 2000, n. 267, così come modificato dal D.L. 174/2012, del parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Settore Ambiente e Energia e della dichiarazione del Responsabile dell'Area Risorse Finanziarie che il parere in ordine alla regolarità contabile non è dovuto;

Sentiti il Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture, il Settore Piani e Progetti Urbanistici e l'Area Benessere di Comunità,

Visto il Decreto Legislativo 152/2006 e smi.;

Su proposta del Settore Ambiente ed Energia, congiuntamente al Dipartimento Riqualificazione Urbana;

A voti unanimi e palesi;

DELIBERA

1. DI APPROVARE il documento istruttorio con relative prescrizioni in merito al progetto definitivo e allo studio di impatto ambientale presentati da Autostrade per l'Italia Spa, predisposto da parte del Settore Ambiente e Energia, formulato anche sulla base dei contributi ricevuti dagli altri Settori dell'Amministrazione comunale coinvolti, ed espresso in merito alla Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto di "Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 Bologna-Padova nel tratto Bologna Arcoveggio - Ferrara Sud", come risulta da parere definitivo del Comune di Bologna allegato al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale;

2. DI DARE ATTO che la presente deliberazione, con il relativo documento allegato,

saranno inoltrati alla Regione Emilia-Romagna per la predisposizione del parere da inviare al MATTM, nonché per conoscenza a Società Autostrade Spa e al MATTM ;

Infine con votazione separata all'unanimità,

DELIBERA

DI DICHIARARE la presente deliberazione immediatamente eseguibile , ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.Lgs. 267/2000.

Il Capo Dipartimento
Marika Milani



Il Direttore del Settore
Roberto Diolaiti

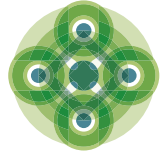


All Parere CoBo_Autostrada A13.pdf



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione Urbana
Settore Ambiente ed Energia
Piazza Liber Paradisus 10
Torre A – piano 7°
40129 Bologna
tel. 051.2193840
fax 051.2193175



Sostenibilità
è Bologna

PG cf n 427768/2016

Oggetto: “Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 Bologna-Padova nel tratto Bologna Arcoveggio – Ferrara sud.”
Procedura di VIA ai sensi del Dlgs 152/06. Proponente: Autostrade per l'Italia SpA.
Parere del Comune di Bologna

Premessa

Il progetto, oggetto della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), consiste nel potenziamento dell'infrastruttura autostradale A13 Bologna-Padova, nel tratto Bologna Arcoveggio – Ferrara sud, con la realizzazione di una terza corsia per carreggiata.

L'intervento prevede inoltre la realizzazione, per gran parte su territorio del Comune di Bologna, di un nuovo svincolo autostradale sulla A13, con uscita di esazione pedaggio nel territorio di Castel Maggiore. Tale svincolo è finalizzato al raccordo, tramite una nuova rotonda, con una delle opere di adduzione previste dall'Accordo¹ del 15 aprile 2016, ossia il completamento dell'Intermedia di Pianura², oggetto di procedura di VIA di competenza regionale.

Il Comune di Bologna è interessato dal progetto dell'ampliamento dell'A13 nel settore nord del territorio comunale, nel quartiere Navile, nel tratto che va dalla connessione dell'A13 con il fascio autostradale/tangenziale fino al confine con il Comune di Castel Maggiore.

Il progetto prevede anche il ripristino funzionale delle viabilità interferite, in particolare il sottovia di via Aposazza (prolungamento) e il cavalcavia di via Peglion (rifacimento).

L'intervento di potenziamento della A13 rientra tra quelli previsti nella 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.

Il nuovo svincolo di Castel Maggiore è stato introdotto con l'Accordo del 2016, a carico di Società Autostrade, per connettere l'Autostrada A13 con l'Intermedia di Pianura.

La procedura di VIA è stata avviata, a seguito della presentazione della domanda da parte del proponente Società Autostrade per l'Italia SpA. In data 22 dicembre 2016 è stata infatti presentata istanza al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/06 e smi, per l'avvio del procedura di VIA del progetto in oggetto, in quanto rientrante tra le tipologie elencate nell'Allegato II alla Parte Seconda del

1 Accordo del 15 Aprile 2016 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia Romagna, la Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna e Autostrade per l'Italia per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna (“Passante di mezzo”).

2 L'Intermedia di Pianura è una strada di connessione/distribuzione costituita dalla successione di strade comunali esistenti, cui mancano dei tratti per realizzare una viabilità continua in grado di collegare alcune delle zone industriali principali della Provincia. L'Accordo del 2016 prevede il completamento dei tratti mancanti per circa 8,3 km e adeguamento in sede per circa 5,8 km.



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione
Urbana

Settore Ambiente ed Energia

DLgs 152/06 e smi, al punto 10 *“Autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietate tra l'altro l'arresto e la sosta di autoveicoli”*.

Il Comune di Bologna ha acquisito la comunicazione di tale istanza, da parte del proponente, con PEC PG n. 427768 del 23.12.2016; con PG n. 7935 del 11.01.2017 è pervenuta poi, da parte del Ministero in qualità di autorità competente, la comunicazione della conclusione della verifica di completezza documentale e dell'avvio della procedura di VIA.

Il Ministero ha dato avvio, a partire dal 03.01.2017 e fino al 10.03.2017, alla fase di deposito del progetto per 60 giorni consecutivi presso il MATTM, la Regione Emilia-Romagna, la Città metropolitana di Bologna e presso i Comuni interessati, tra cui il Comune di Bologna.

Il Comune di Bologna ha dato avviso di deposito all'Albo Pretorio (PG nn. 429368/2016 e 9515/2017) ed al Quartiere Navile, il cui territorio è direttamente interessato (PG n. 7922/2017). L'avviso di deposito è stato inoltre pubblicato sul sito web del Comune, nella pagina del Settore Ambiente ed Energia, allegando una nota esplicativa ed il collegamento alla documentazione depositata presso il sito web del Ministero.

Al fine di istruire la documentazione e per condividere all'interno dell'Amministrazione comunale il contributo richiesto dalla Regione, il Settore Ambiente ed Energia ha convocato un incontro con gli uffici ed i Settori interessati, svoltosi in data 24.01.2017.

La Regione Emilia-Romagna-Sevizio VIPSA, al fine di valutare il progetto e per predisporre il parere da inviare al Ministero, ha convocato una riunione svoltasi in data 01.02.2017, alla quale, oltre agli enti interessati tra cui la scrivente Amministrazione, ha partecipato anche il proponente che ha illustrato i principali temi dell'intervento in progetto.

Sulla base delle riunioni svoltesi e dei contributi pervenuti da parte dei Settori comunali competenti, lo scrivente Settore ha predisposto un documento istruttorio (vd documento PG 90546 del 11.03.2017), trasmesso alla Regione Emilia-Romagna quale contributo del Comune di Bologna per la formulazione delle richieste di integrazioni della Regione da inviare all'autorità competente. Tale documento è stato inviato, per conoscenza, anche all'autorità competente (MATTM).

Il Ministero ha sospeso i termini del procedimento e richiesto integrazioni in data 09.06.2017 con Prot. DVA 13630 (documento acquisito al protocollo del Comune di Bologna con PG Pec 211002/2017 del 10.06.2017).

La Regione, sulla base degli incontri tecnici svolti, dei contributi degli enti territoriali competenti e tenendo conto delle osservazioni pervenute, ha inviato il proprio parere al Ministero con nota PG/2017/469741 del 26.06.2017 (acquisito al protocollo del Comune di Bologna con PG Pec 235238/2017 del 29.06.2017).

Il proponente ha presentato le integrazioni al Ministero in data 07.08.2017 2017 e le stesse sono state inviate anche agli enti interessati, tra cui il Comune di Bologna, che le ha acquisite con PG 282844/2017 del 08.08.2017;

La Regione Emilia-Romagna, con lettera acquisita con PG 307970 del 04.09.2017, ha convocato una riunione svoltasi il 14.06.2017, durante la quale il proponente ha illustrato agli enti le integrazioni presentate ufficialmente al Ministero.



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione

Urbana

Settore Ambiente ed Energia

Il presente documento, come richiesto dalla Regione Emilia-Romagna, è da intendersi quale parere del Comune di Bologna sulla documentazione presentata comprensiva delle integrazioni al fine della predisposizione del parere che la Regione renderà al MATTM per la procedura di VIA in oggetto.

Per la predisposizione del documento sono stati raccolti i contributi dei Settori comunali competenti.

Si precisa che le prescrizioni che verranno indicate nel seguito tra quelle da ottemperare nel “progetto definitivo”, sono da recepire nel progetto che verrà presentato per l'approvazione nell'ambito della procedura di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini della localizzazione dell'opera e apposizione di vincolo preordinato all'esproprio, in applicazione della normativa di riferimento, ovvero il DPR 18 aprile 1994 n. 383 e l'articolo 37 della LR 20/2000. Nel corso della Conferenza dei Servizi ministeriale, ai sensi dell'articolo 3 del citato DPR si dovrà esprimere il Consiglio Comunale.

Saranno inoltre specificate le prescrizioni per il Piano di Monitoraggio e quelle che dovranno essere recepite nel progetto esecutivo e in fase di cantiere.

Considerando le possibili criticità derivanti dalla fase di cantiere, si prescrive che il progetto definitivo approfondisca quanto più possibile tale fase e gli aspetti ambientali ad essa connessi, individuando le necessarie misure di mitigazione e compensazione. Quanto non sviluppabile in sede di progetto definitivo, dovrà essere approfondito nella progettazione esecutiva, che l'Amministrazione comunale si riserva di valutare.

Aspetti urbanistici

Di seguito è riportata la ricognizione in riferimento agli strumenti urbanistici vigenti.

In riferimento alle Tavole dei Sistemi del Psc:

- *Infrastrutture per la mobilità* L'intervento - di ampliamento alla terza corsia già previsto nella Convenzione unica del 2008 cui si aggiunge, in virtù dell'Accordo 2016, la realizzazione di un nuovo svincolo al confine con il Comune di Caste Maggiore per garantire la connessione con l'Intermedia di Pianura - è di per se coerente con gli indirizzi del Psc (articolo 31 del Quadro Normativo) che individua il come “Autostrada - da riqualificare” ancorché il progetto si inserisca in un quadro infrastrutturale più ampio a sua volta non coerente con la soluzione in passato prescelta, in recepimento del PTCP, per la risolvere le criticità presenti sul nodo autostradale di Bologna (passante nord).
- *Attrezzature e spazi collettivi* Ambiti dove recuperare aree tramite perequazione urbanistica e accordi, in riferimento all'ambito per nuovi insediamenti e Aree da acquisire mediante perequazione urbanistica in riferimento all'ambito agricolo di rilievo paesaggistico in prossimità di via Aposazza.
- *Dotazioni ecologiche e ambientali* Connettivo ecologico diffuso esistente e connettivo ecologico paesaggistico - esistente; ove sono individuate Interferenze tra rete ecologica e infrastrutture (esistenti) sono individuati altresì corridoi ecologici locali nuovi, in particolare presso via Peglion e subito a nord. Per tali elementi gli indirizzi del Psc (articolo 35 del QN) prevedono: “I Corridoi ecologici locali sono elementi lineari, naturali e seminaturali, con andamento e ampiezza variabili, costituiti da siepi e filari alberati variamente strutturati, fasce arboreo-arbustive, corsi d'acqua, canali di bonifica, prati lineari, scarpate rinverdate, piantate ecc., caratterizzati da una specifica valenza ecologica o che potrebbero assumere a seguito di idonee azioni di riqualificazione. Possono essere esistenti o di progetto; in questo secondo caso, sulla base dell'individuazione del Psc, solo indicativa, dovranno essere precisamente definiti, strutturati e sviluppati in sede di Poc e di progettazione esecutiva. Conseguentemente, la loro rappresentazione nella tavola delle Dotazione ecologiche e ambientali non deve con siderarsi esaustiva. I corridoi ecologici locali



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione

Urbana

Settore Ambiente ed Energia

hanno una funzione di collegamento tra nodi ecologici semplici, sono veicoli di naturalità in aree prive di tali prerogative, innervano le aree di connettivo diffuso e devono concludersi, possibilmente, sui nodi ecologici urbani. Per svilupparsi devono appoggiarsi e/o inglobare elementi di valore naturalistico esistenti, anche in affiancamento a percorsi viari di qualsiasi genere e livello. In tal caso, adeguatamente strutturati, possono anche svolgere una funzione di mitigazione paesaggistica e ambientale dell'infrastruttura."

Il progetto prevede l'impianto di una quinta arbustiva lungo entrambi i lati del cavalcavia di via Peglion (corridoio ecologico locale - nuovo). Nel merito si rimanda alla componente "Verde".

La Tavola Classificazione del Territorio del Psc individua le aree di intervento in parte:

- nel Territorio urbano da strutturare - ambiti per nuovi insediamenti misto n. 146 - Corticella, disciplinato dall'articolo 18 del QN del Psc e dall'articolo 72 del Rue come rilevabile dalla tavola del Rue Disciplina dei materiali urbani (fogli nn. 4, 12 e 21), Situazione Corticella; In tale ambito le trasformazioni del territorio sono subordinate alla programmazione in Poc;
- in Territorio urbano strutturato - ambiti per infrastrutture, disciplinato dall'articolo 26 del QN del Psc e dall'articolo 67 del Rue come rilevabile dalla tavola del Rue Disciplina dei materiali urbani (fogli nn. 4, 5, 12 e 21), Situazione Campagna di Calamosco e Villola; In tale ambito la realizzazione degli interventi di carattere infrastrutturale (nuove infrastrutture o mantenimento in efficienza di quelle esistenti, realizzazione di opere finalizzate alla mitigazione ambientale e all'inserimento paesaggistico delle infrastrutture) si attua con le norme specificamente previste dalla legislazione vigente, ed è programmata all'interno di Poc;
- in Territorio rurale all'interno dell'ambito agricolo di rilievo paesaggistico, disciplinato dall'articolo 30 del QN del Psc e dall'articolo 71 del Rue come rilevabile dalla tavola del Rue Disciplina dei materiali urbani (fogli nn. 4, 5, 12 e 21), Situazione Campagna di Calamosco e Villola.

Non vi sono previsioni relative a Piani operativi comunali vigenti.

Tutele e vincoli

Le aree coinvolte dal progetto di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 Bologna-Padova nel territorio comunale sono interessate dalle tutele e dai vincoli, di cui alla Tavola dei vincoli approvata con Odg 200 del 13 aprile 2015, che si elencano di seguito e rispetto ai quali l'intervento risulta compatibile fatti salvi i nulla osta degli enti competenti (Snam, gestori della rete di trasporto dell'energia elettrica, Soprintendenza per i Beni Archeologici, ecc...).

Tutele

Risorse idriche e assetto idrogeologico

Fasce di tutela fluviale (solo marginalmente, in prossimità dello svincolo);

Testimonianze storiche e archeologiche

Zone a bassa potenzialità archeologica;

Viabilità storica di tipo I - via Peglion;

Rischio sismico

Sistema delle aree suscettibili di effetti locali;



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione

Urbana

Settore Ambiente ed Energia

Vincoli

Infrastrutture, suolo e servitù

Strade;

Gasdotti;

Siti oggetto di procedimento di bonifica ai sensi del D. Lgs. 152/06 e ss. mm. e ii.;

Infrastrutture per la navigazione aerea

Superfici di delimitazione degli ostacoli: Superficie orizzontale esterna - Quota =181,67m; Superficie conica - Pendenza 1:20

Ostacoli alla navigazione aerea: Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli a quota variabile (Allegato A);

Pericoli per la navigazione aerea: Tipologia 1 (Tav. PC01A); Tipologia 2 (Tav. PC01A); Tipologia 4a - Impianti eolici - Area di incompatibilità assoluta (Tav. PC01C)

Elettromagnetismo

Elettrodotti ad alta e media tensione;

Emittenza radiotelevisiva – Area di divieto localizzazione impianti.

Rispetto alla “Variante ai Piani Stralcio di bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani e il Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)”, approvata il 5 dicembre 2016 (in vigore dal 15.12.2016) e non ancora recepita nella Tavola dei vincoli, le aree sono individuate come potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti – P2 in base alle relative mappe di pericolosità MP.

Rispetto al rischio sismico si evidenzia la disposizione introdotta dalla LR 23 dicembre 2016 n. 25, che modifica l'articolo 9 della LR 19/2008, circa le opere di competenza statale la cui valutazione tecnica e amministrativa dei progetti e l'attività di vigilanza sulla loro sicurezza sismica viene mantenuta alle amministrazioni dello Stato, ovvero: “...Resta salva la competenza delle amministrazioni statali di cui all'articolo 117, comma secondo, lettera g), della Costituzione per le attività di vigilanza e il controllo di sicurezza sismica delle opere pubbliche, la cui programmazione, progettazione, esecuzione e manutenzione è di competenza dello Stato”.

Conclusioni in merito agli aspetti urbanistici

Il progetto di ampliamento, con particolare riferimento allo svincolo di Castel Maggiore, è esterno alle fasce di rispetto stradale. Inoltre non è programmato negli strumenti urbanistici vigenti (Poc) e interessa aree di proprietà privata, pertanto occorre provvedere, nella successiva fase, alla sua localizzazione in variante agli strumenti urbanistici nonché all'apposizione di vincolo preordinato all'esproprio.

Trattandosi di interventi riconducibili ad opere pubbliche di interesse statale, da realizzarsi dagli enti istituzionalmente competenti, gli interventi dovranno essere assoggettati alla procedura di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini della localizzazione dell'opera e apposizione di vincolo preordinato all'esproprio in applicazione della normativa di riferimento, ovvero il DPR 18 aprile 1994 n. 383 e l'articolo 37 della LR 20/2000, in quanto il progetto è da ritenersi complessivamente non conforme alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti.

Nel corso della Conferenza dei Servizi ministeriale ai sensi dell'articolo 3 del citato DPR, si dovrà esprimere il Consiglio Comunale.



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione
Urbana

Settore Ambiente ed Energia

Aspetti relativi alla Mobilità

Con riferimento agli aspetti costruttivi delle infrastrutture stradali interferite dall'opera ed al documento integrativo GEN1020 "Risposte alle richieste di integrazioni della regione Emilia Romagna", con riferimento alla osservazione n. 18 punti m, inerente la sezione del cavalcavia di via Peglion, ed n inerente il sottovia di via Aposazza:

- si prende atto positivamente della scelta di adeguare la sezione di impalcato dell'opera d'arte e delle rampe di accesso del nuovo cavalcavia di Via Peglion in modo tale da permettere un futuro inserimento di una pista ciclabile, e comunque si prescrive di adottare tutti gli opportuni interventi di adeguamento della sezione stradale e delle intersezioni con le Vie SS64 Porrettana, Del Tuscolano e Shakespeare, nel caso in cui l'apertura del nuovo Casello Autostradale Castel Maggiore comportasse uno scostamento parziale rispetto ai risultati delle simulazioni trasportistiche con un incremento dei flussi ed un decadimento dei livelli di servizio su tale Via;
- gli interventi di adeguamento del sottopasso di Via Aposazza dovranno lasciare inalterate le dimensioni della sezione trasversale attuale.

Si prescrive che in fase di progettazione esecutiva o comunque nella fase attuativa degli interventi sulle Vie Peglion ed Aposazza, le tempistiche, le fasi e la viabilità alternativa in fase di cantierizzazione vengano preventivamente concordate con la Amministrazione Comunale.

ASPETTI AMBIENTALI

Atmosfera ed Energia

Le integrazioni presentate contengono maggiori approfondimenti sulla rete stradale presa in considerazione per le simulazioni relative ai flussi di traffico ed alle concentrazioni di inquinanti, fornendo un quadro più esaustivo dell'impatto dell'opera. Sono inoltre stati integrati i dati relativi agli scenari emissivi per ogni Comune interessato. Nell'ambito della verifica di coerenza con il PRIT 2025 e con i PAES (Risposta Osservazione n. 7) sono indicate le misure di dettaglio e le azioni finalizzate a ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera e climalteranti: uno studio di revisione dei limiti di velocità (non considerato però necessario in relazione alla non criticità dei livelli di inquinamento totali secondo lo studio di impatto atmosferico) e la fluidificazione del traffico in prossimità degli svincoli autostradali, con particolare riguardo allo svincolo Interporto e Altedo.

La documentazione sopra descritta risponde solo parzialmente alle richieste di integrazione: mancano ancora i chiarimenti relativi all'evoluzione del parco circolante valutata nei diversi scenari con la suddivisione per tipologia di mezzo abbinata alla distribuzione per le classi di emissioni standard (Euro), secondo gli schemi utilizzati dal modello COPERT (che è peraltro il modello utilizzato nelle simulazioni per lo Studio di Impatto Ambientale). Tali dati vengono peraltro forniti solo in formato grafico e non in formato dati come richiesto.

Dall'analisi delle mappe di concentrazione degli inquinanti emerge come gli scenari progettuali al 2025 ed al 2035 prevedano un aumento del carico veicolare ed emissivo rispetto agli scenari programmatici 2025 e 2035, con particolare riferimento agli NOx ed alla CO2.

Il confronto mette in evidenza un aumento delle emissioni di CO2 negli scenari di progetto, sia rispetto allo scenario attuale sia rispetto allo scenario programmatico. In particolare l'incremento fra lo scenario di progetto al



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione

Urbana

Settore Ambiente ed Energia

2025 e lo stato di attuale è del 20,17% e l'aumento delle emissioni fra lo scenario di progetto ed il programmatico al 2025 è del 4,5%.

Dall'analisi dei flussogrammi di traffico non si evince uno scarico della rete stradale nell'intorno di quella autostradale, con un incremento generale dei flussi su tutte le aree abitate limitrofe all'area di intervento.

Con particolare riferimento alle aree ricomprese fra l'inizio dell'ampliamento ed il nuovo svincolo di Castel Maggiore, viene infatti stimato un aumento nelle concentrazioni di PM10 ed NO2 per gli scenari progettuali futuri proprio in zone che già ora presentano alcune criticità, come si evince dalla modellizzazione ed anche da monitoraggi effettuati da Arpae e dal Comune di Bologna in zone limitrofe (Parco Nord, Parco delle Caserme Rosse).

Inoltre, dagli scenari emissivi spazializzati per Comune emerge un costante incremento degli inquinanti legati al traffico veicolare per gli scenari futuri, che contribuirà ad aumentare ulteriormente il peso del traffico veicolare all'interno del bilancio emissivo urbano.

A fronte di un aumento dei maggiori inquinanti, non vengono fornite descrizioni adeguate sulle misure di compensazione e mitigazione da adottare, e non sembra siano stati considerati gli obiettivi programmatici nazionali, regionali e locali, di riduzione degli inquinanti atmosferici, delle emissioni climalteranti e di incremento della quota di copertura dei consumi finali da fonti rinnovabili.

Si ritiene pertanto che misure mitigative quali la predisposizione di *“opportuni interventi di infrastrutturazione per aumentare l'efficienza energetica del trasporto stradale ed autostradale e l'integrazione con sistemi di produzione di energia da fonti rinnovabili”* non vada valutata per il futuro, come si evince dalla risposta all'Osservazione n. 56 nelle Integrazioni fornite (documento GEN1020), ma debba essere implementata nel progetto definitivo dell'opera, in misura sufficiente a compensare l'incremento di emissioni prodotte dall'intervento di progetto.

Si prescrive inoltre che sul tratto di intervento sopra citato, ed in generale per tutta la parte di intervento localizzata all'interno del Comune di Bologna, siano previste le misure mitigative e compensative per le quali si rimanda alle prescrizioni relative alla componente verde.

Relativamente al Piano di monitoraggio, si prescrive di prevedere un ulteriore punto di indagine anche nel territorio del Comune di Bologna in prossimità dei ricettori sensibili vicini al sedime autostradale (quali ad esempio l'istituto di assistenza Casa della Carità-Corticella ed il nucleo abitato adiacente). Dovranno essere realizzati 4 monitoraggi annuali (uno per ogni stagione) per le fasi di ante-operam (coprendo un periodo di almeno 12 mesi), corso d'opera e post-operam (coprendo un periodo di almeno 24 mesi). La durata dei monitoraggi sarà di 21 giorni per le stagioni estive e primaverili, e di 30 giorni per le stagioni autunnali ed invernali.

Le date di inizio e fine dei monitoraggi andranno comunicati agli enti territorialmente competenti con almeno un mese di anticipo.

Andranno monitorati gli inquinanti citati nel Piano di monitoraggio (AMB0010, p. 50). Per quello che riguarda gli inquinanti CO, NO, NO2, NOx, C6H6, O3 dovranno essere forniti, oltre a quelli indicati nel Piano di monitoraggio, anche tutti i valori orari rilevati nel corso delle giornate di monitoraggio.

Per i gli inquinanti PM10 e PM2,5 andranno forniti, oltre a quelli indicati nel Piano di monitoraggio, anche tutti i valori giornalieri rilevati nel corso delle giornate di monitoraggio.

I dati relativi ai parametri stabiliti andranno trasmessi agli enti territorialmente competenti. Agli stessi andranno inoltre tempestivamente comunicati eventuali problemi relativi alla disponibilità di dati relativi al monitoraggio o alla loro validazione.

Il Piano di monitoraggio, integrato con le indicazioni sopra esplicitate, dovrà essere presentato nell'ambito del progetto definitivo.



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione

Urbana

Settore Ambiente ed Energia

Rumore

L'assetto infrastrutturale dell'area riportata nella documentazione integrativa non recepisce il progetto presentato nell'ambito della procedura di VIA regionale dell'Intermedia di pianura.

Il progetto dell'Intermedia di Pianura prevede una diversa posizione per la rotatoria di innesto tra via Ferrarese ed il nuovo asse dell'Intermedia che, pur non riguardando direttamente il progetto di ampliamento dell'autostrada A13, comporta delle ricadute dal punto di vista ambientale.

Entrando specificatamente nella componente acustica, infatti, la posizione della nuova rotatoria e lo spostamento ad ovest dell'attuale sede stradale di via Ferrarese (strada di tipo Cb) comportano anche la traslazione delle fasce di pertinenza acustica di quest'ultima strada, con la conseguente modifica dei limiti di riferimento da considerarsi per l'ampliamento dell'A13 (essendoci sovrapposizione di fasce, deve essere considerata una decurtazione dei limiti).

Quanto sopra è stato già evidenziato nel parere espresso dal Comune di Bologna nell'ambito della procedura di VIA regionale dell'Intermedia di pianura.

Si prescrive pertanto che in sede di approvazione del progetto definitivo dell'ampliamento dell'A13 siano aggiornati il grafo della mobilità e lo studio acustico, considerando l'effettivo assetto infrastrutturale previsto per l'area di intervento.

In riferimento alle opere di mitigazione acustica progettate lungo l'autostrada, il Comune di Bologna evidenziava inoltre che il loro dimensionamento non teneva conto dell'Intermedia di pianura.

Il clima acustico di molti ricettori presenti sul territorio sarà infatti influenzato da entrambi i progetti, con le relative sinergie sia in termini di generazione/incremento di rumore, sia di benefici acustici derivanti dai relativi interventi di mitigazione. Si richiedeva pertanto di valutare uno scenario comprendente entrambi gli interventi, in modo da ottenere un quadro complessivo sul clima acustico futuro atteso dalla realizzazione dei due progetti.

Nel merito, la documentazione integrativa segnala la difficoltà di accorpare i modelli acustici predisposti per i due progetti, in quanto elaborati attraverso due software previsionali diversi.

In riferimento ai ricettori citati dal parere espresso dalla scrivente Amministrazione comunale, ossia gli edifici siti in via Ferrarese nn. 172÷176 (ricettori 1576 e 1578), viene specificato che essi sono posti ad una distanza dall'Intermedia di pianura (> 500 m) tale da rendere ininfluenti le immissioni sonore di quest'ultima e, conseguentemente, la sinergia tra i due progetti.

Per tali ricettori, per i quali non è prevista alcuna mitigazione, permane tuttavia il problema del mancato rispetto dei limiti normativi (III classe, essendo esterni alla fascia di pertinenza acustica autostradale), superati già allo stato attuale e che saranno ulteriormente peggiorati nello scenario futuro.

Inoltre, come già anticipato in premessa, le valutazioni fornite da Società Autostrade sono basate su un assetto infrastrutturale che non recepisce quanto presentato per la procedura di VIA regionale dell'Intermedia di pianura (i ricettori di cui sopra sono infatti collocati in prossimità del nuovo tratto di via Ferrarese che si allaccerà all'Intermedia di pianura).

Nell'ambito dell'approvazione del progetto definitivo dovrà essere pertanto approfondito tale aspetto, verificando l'opportunità di estendere le mitigazioni acustiche sull'A13 anche a tali ricettori.

Nel merito delle fasce di pertinenza acustica infrastrutturali considerate per il nuovo svincolo "Castel Maggiore", nel documento "Risposte osservazioni Regione Emilia-Romagna" (elaborato GEN1020) viene precisato che lo svincolo si configura come variante ai sensi dell'art. 1 lettera h del DPR 142/04, ossia "*...costruzione di un nuovo tratto stradale in sostituzione di uno esistente, fuori sede, con uno sviluppo complessivo inferiore a 5 km per autostrade...*".



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualficazione

Urbana

Settore Ambiente ed Energia

Vengono pertanto confermate le fasce di pertinenza acustica individuate negli elaborati presentati per la procedura di VIA costituite, partendo dal ciglio esterno delle carreggiate autostradali (ivi comprese quelle costituenti il nuovo svincolo "Castel Maggiore"), da:

- fascia A, ampia 100 m e con limiti di 70/60 dBA;
- fascia B, esterna alla precedente ed ampia 150 m, con limiti di 65/55 dBA.

Al riguardo è da sottolineare che la realizzazione del nuovo casello non rispecchia la descrizione data dal DPR 142/04 per la "variante", in quanto questa si riferisce ad un intervento di sostituzione di un tratto stradale esistente. Nel presente caso il nuovo casello non va a sostituire alcuna viabilità ma crea una nuova connessione tra il sistema autostradale e la viabilità comunale laddove prima non esisteva.

Si ribadisce, pertanto, che per il casello dovranno essere considerate le fasce di pertinenza acustica che il DPR 142/04 individua per le nuove infrastrutture o per gli affiancamenti a infrastrutture esistenti.

Su tale aspetto si richiede un'interpretazione univoca da parte del MATTM in merito alle fasce di pertinenza acustica da considerarsi per il nuovo casello autostradale, in funzione delle quali dovrà essere aggiornato lo studio acustico (soprattutto in riferimento ai ricettori 1522÷1524 e 1583÷1585, per i quali è previsto un incremento di 2 dBA del clima acustico notturno ed il superamento, nello scenario futuro, dei limiti di fascia B) da presentarsi nell'ambito dell'approvazione del progetto definitivo.

Relativamente all'Istituto tecnico Arrigo Serpieri, si richiedeva di esplicitare i livelli puntuali calcolati al ricettore (considerando non solo l'edificio principale, ma anche quelli secondari), nonché presso le aree di pertinenza esterna.

Nella relazione integrativa sono riportati i livelli puntuali in facciata all'edificio principale dell'istituto (bersaglio 1586), integrati con quelli calcolati presso gli altri edifici scolastici (bersagli 1587÷1589) ed in corrispondenza della pertinenza esterna.

In base ai risultati restituiti dal modello, per lo stato attuale viene evidenziato il superamento di circa 1÷3 dBA dei limiti diurni di I classe sostanzialmente per tutti gli edifici indagati (non è stato fornito il valore presso la pertinenza esterna).

Nello scenario futuro mitigato, si riscontra sempre il superamento dei limiti di I classe, con un miglioramento per gli edifici collocati più a nord (1588 e 1589) ed un ulteriore peggioramento per quelli collocati a sud (1586 e 1587). Quest'ultimo peggioramento deriva dalle immissioni sonore autostradali provenienti dall'interruzione di 80 m nelle barriere acustiche previste tra la chilometrica km 2+420 e km 2+500 (vedi figura).

Per il ricettore collocato nella pertinenza esterna, nello scenario mitigato è previsto un valore di 54,2 dBA diurni, superiore ai limiti di I classe.



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione

Urbana

Settore Ambiente ed Energia

previsionale, in quanto il solo dato riferito al TGM (traffico giornaliero medio) non può essere ritenuto esaustivo.

In riferimento ai superamenti residui previsti per lo scenario futuro mitigato riguardanti, per il territorio del Comune di Bologna, i ricettori collocati all'esterno delle fasce di pertinenza acustica autostradale, viene specificato quanto segue:

“per quanto riguarda i ricettori fuori fascia n. 1848, 1850, 1866, 1869 e 1870 e n. 1576, 1577 e 1578, i cui valori notturni si riferiscono a livelli assoluti decisamente contenuti, di poco superiori a 50 dBA, ed pertanto è possibile affermare che a tali distanze il clima acustico locale è poco rumoroso e del tutto compatibile con la residenza e che l'impatto delle emissioni acustiche derivanti dal traffico autostradale non è significativo in termini di impatto sulla salute.”

Quanto sopra può ritenersi condivisibile per i ricettori 1848, 1850, 1866, 1869 e 1870, per i quali è stato calcolato un incremento trascurabile del clima acustico rispetto allo stato attuale (+0,1 dBA notturni).

Per i ricettori 1576, 1577 e 1578, per i quali è previsto un incremento di circa 2 dBA notturni rispetto ad uno stato attuale già superiore ai limiti (circa 4 dBA notturni), dovrà essere valutata - anche sulla base di quanto riportato nel precedente punto, riguardante i medesimi edifici - la realizzazione di specifiche mitigazioni acustiche lungo l'autostrada o, in caso contrario, dovranno essere puntualmente descritte le considerazioni di tipo tecnico/economico/ambientale che non rendono possibile la loro installazione.

Per quanto riguarda il piano di monitoraggio ambientale, sul territorio del Comune di Bologna sono state proposte 4 postazioni (denominate R3) con misure di 7 giorni del rumore da traffico veicolare.

Tra gli edifici oggetto di monitoraggio non sono stati tuttavia considerati quelli presso i quali è previsto il superamento dei limiti normativi anche nello scenario futuro mitigato (vd punti precedenti), nonché quelli collocati in prossimità del nuovo casello Castel Maggiore.

Nell'ambito dell'approvazione del progetto definitivo, il piano di monitoraggio dovrà essere integrato considerando anche questi ultimi ricettori.

Per quanto riguarda i monitoraggi in corso d'opera, si rimanda la loro individuazione al progetto esecutivo, sulla base di indicazioni più dettagliate circa le effettive lavorazioni e periodi interessati.

Nel merito di quanto presentato per il piano di monitoraggio ambientale, si segnalano delle incongruenze nell'individuazione delle barriere acustiche rispetto a quanto riportato nello studio acustico, come le barriere lungo il nuovo Asse Lazzaretto (vd punto precedente), quelle in corrispondenza dello svincolo dell'uscita 9, ecc.. Si prescrive di correggere tali aspetti.

Relativamente alla fase di realizzazione dell'opera, nell'ambito del progetto esecutivo dovrà essere presentato un aggiornamento della documentazione di impatto acustico che - sulla base di informazioni più particolareggiate circa le lavorazioni previste, le macchine utilizzate ed i tempi di lavorazione - valuti con maggiore dettaglio le ricadute acustiche sui ricettori potenzialmente impattati.

Per ciascuna lavorazione potenzialmente impattante dovranno essere individuate tutte le opere (barriere fisse e mobili, ecc.) e le misure gestionali (alternanza nell'uso dei macchinari più rumorosi, ecc.) finalizzate a contenere quanto più possibile le immissioni sonore indotte dal cantiere.

Sulla base del Gantt di cantiere, per ciascuna lavorazione rumorosa dovranno essere precisati:

- ubicazione e livelli di potenza sonora dei singoli macchinari;
- numero di giorni interessati dalle singole lavorazioni;



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione

Urbana

Settore Ambiente ed Energia

- opere e misure di mitigazione previste;
- livelli di pressione sonora attesi in facciata ai ricettori (con e senza mitigazioni).

Al fine di fornire una lettura più completa della fase di realizzazione dell'opera, tale documentazione dovrà valutare non solo il massimo impatto, ma dovrà contenere anche una stima dell'impatto atteso nella "configurazione media" del cantiere (ossia quella temporalmente più presente).

Verde

In base al censimento vegetazionale aggiornato, nel Comune di Bologna vengono interferite dall'infrastruttura: 1 Salix alba tutelato, 413 m di formazione lineari, circa 0,85 ha di aree vegetate (sui rilevati dei cavalcavia) e 1,92 ha di bosco ai sensi del DLgs 227/2001, di cui 1,78 ha insistono su mappali di proprietà comunale.

Rispetto a questi abbattimenti, nel progetto è previsto l'impianto di 21 alberi, circa 1.750 m di formazioni lineari e solo 2,21 ha di bosco invece dei 3,84 ha dovuti ai sensi della delibera regionale 549/2012.

Inoltre, a fronte dell'esplicita richiesta di modificare il progetto prevedendo delle fasce arboree arbustive polifunzionali al posto dei mono filari di arbusti attualmente in progetto, il proponente dichiara la propria disponibilità potenziale ad eseguire tali opere ma solo su aree pubbliche già individuate dagli Enti territoriali, in modo da non dover eseguire nuovi espropri.

Dal punto di vista vegetazionale il progetto del verde, che prevede sostanzialmente solo dei monofilari di arbusti lungo parte del tracciato e un impianto boschivo in corrispondenza dello svincolo (di dimensioni inferiori a quanto dovuto per legge regionale), risulta quindi insufficiente sia per la mitigazione dell'opera sia per la compensazione dovuta ai sensi della normativa regionale.

Non si ritiene inoltre ammissibile la proposta formulata nelle integrazioni presentate relativa alla preventiva proprietà pubblica (degli enti locali) delle aree su cui realizzare le fasce arboreo-arbustive come opere di mitigazione, in quanto tali opere devono essere parte integrante dell'infrastruttura di progetto e analogamente trattate anche per quanto riguarda gli espropri.

Considerato l'impatto dell'infrastruttura per il nuovo consumo di suolo e per il contributo all'aumento potenziale di inquinanti atmosferici dovuto al previsto aumento di traffico (v. parere sulla componente atmosfera), si prescrive che, in fase di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art. 3 del DPR 383/1994, il progetto del verde legato all'opera venga modificato prevedendo lungo il tracciato un'adeguata fascia di mitigazione costituita da impianti arboreo arbustivi con almeno 3-4 file arboree. Tali fasce avranno la funzione di mitigare l'impatto dell'opera sia dal punto di vista atmosferico sia da quello paesaggistico, considerato anche che lungo quasi tutto il tracciato verranno montate le barriere fonoassorbenti. Come già segnalato in precedenza, la scelta progettuale deve inoltre mirare ad un alto valore di biodiversità, prevedendo il più possibile impianti disetanei e polispecifici: la composizione proposta per la tipologia "M carb" può essere considerata idonea, aggiungendo anche specie arboree di prima grandezza a rapido accrescimento (es. Populus alba e Populus nigra).

Il bosco di compensazione nei pressi del nuovo svincolo di Castel Maggiore dovrà essere ampliato fino al raggiungimento dei 3,84 ha (soluzione preferibile), oppure la differenza dovrà essere compensata con un versamento sul fondo regionale computato secondo l'allegato A della Del. Reg. 549/2012.

Paesaggio

In relazione al tema delle barriere acustiche in corrispondenza del raccordo tra A13 e A14 (cioè nel tratto compreso tra la barriera di Arcoveggio e il raccordo vero e proprio con tangenziale e autostrada A14), si prende atto della



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione

Urbana

Settore Ambiente ed Energia

volontà espressa negli elaborati presentati (AUA1001) di assicurare il necessario raccordo tra le barriere previste nei due progetti; tuttavia, poiché non si è ancora giunti alla scelta del materiale e dei colori delle barriere nel progetto del Passante di Bologna sulla A14, mentre nella documentazione presentata per l'infrastruttura in oggetto si fa riferimento all'acciaio corten rifinito a ruggine, si prescrive che il materiale e i colori del suddetto tratto non siano quelli presentati nelle integrazioni ma quelli che emergeranno dal progetto esecutivo delle barriere del Passante.

Rispetto al tema della transizione tra una barriera prevalentemente opaca ed una prevalentemente trasparente, si apprezza la soluzione adottata di assicurare sempre un passaggio graduale tra le due, così come la soluzione per i terminali di una barriera opaca che prevede sempre l'introduzione di tratti di barriera trasparente per smorzare l'impatto percettivo da parte dell'utenza autostradale. Tuttavia, nelle integrazioni presentate non si trova riscontro in merito alle soluzioni ipotizzate per assicurare l'altrettanto necessario raccordo verticale tra tratti di barriera di diversa altezza (ed eventuale anche diverso livello di trasparenza). Al riguardo si prescrive pertanto di individuare soluzioni che rassicurino transizioni e raccordi graduali, evitando di creare barriere costituite dal semplice giustapporsi di elementi di diversa altezza che rispondono alla sola, per quanto legittima, necessità di fornire una protezione acustica ai ricettori sensibili presenti nei dintorni dell'infrastruttura.

Rispetto al tema del rapporto tra infrastruttura e ambiti paesaggistici di differente pregio attraversati dalla stessa, cui dovrebbe seguire una conseguente e riconoscibile logica nel ricorso a barriere più o meno trasparenti, non trovando nelle integrazioni presentate riscontri in merito, si prescrive di predisporre e fornire, in fase di approvazione del progetto definitivo, un adeguato approfondimento che permetta di comprendere e valutare le scelte che al riguardo verranno compiute.

Acque superficiali

Lo svincolo in progetto legato al nuovo casello di Castel Maggiore interseca il reticolo irriguo del "Consorzio della bonifica Renana" costituito dallo Scolo Carsè. Al fine di risolvere tale interferenza è stata prevista la deviazione del canale in modo da ridurre al minimo il tratto di attraversamento da tombare e rispettare tutti i vincoli indicati dal Consorzio. Il dimensionamento idraulico del manufatto di attraversamento è stato eseguito seguendo le direttive indicate dal Consorzio della bonifica Renana.

Il sistema di drenaggio garantisce la raccolta delle acque meteoriche ricadenti sulla superficie pavimentata ed il trasferimento dei deflussi fino al recapito; quest'ultimo è costituito dalle aste di qualsivoglia ordine della rete idrografica naturale o artificiale, purché compatibili quantitativamente e qualitativamente. Il sistema di drenaggio in progetto è appoggiato agli scarichi esistenti, che sono stati mantenuti e verificati, evitando di creare nuovi punti di recapito. La situazione esistente nel tratto in progetto è molto variegata e si appoggia in massima parte alla rete di drenaggio superficiale come fossi e scoline.

Per quanto concerne il controllo quantitativo degli scarichi, i fossi sono stati dimensionati in modo da consentire il recupero di 500 mc/ettaro di nuova superficie pavimentata, come prescritto dalle Norme tecniche del Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico dell'autorità di Bacino del fiume Reno, e scaricare una portata limite di 8 lt/s per ettaro di nuova superficie pavimentata, come indicato dal Consorzio della Bonifica Renana. Nel rispetto del limite imposto dal consorzio di Bonifica Renana si è rilevata la necessità di inserire vasche di accumulo a monte dei recettori finali.

Per il recapito in MC001/1-2, si ha la necessità di recuperare 129 mc di volume in eccesso: quindi si è provveduto



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione

Urbana

Settore Ambiente ed Energia

all'allargamento del fosso (FI4) di 4 m negli ultimi 40,5 m.

Per il recapito in MC001/2-2, si ha la necessità di recuperare 132 mc di volume in eccesso: quindi si è provveduto all'allargamento del fosso (FI4) di 5 m negli ultimi 33 m.

Per il recapito in MC002/2-2, si ha la necessità di recuperare 286 mc di volume in eccesso: quindi la parte terminale del fosso avrà base di 320 mq, altezza 1 m e sponde a 45°.

Gli scarichi idrici della nuova stazione di esazione saranno costituiti dalle acque nere degli scarichi civili, che vista l'assenza della pubblica fognatura in loco verranno depurati e scaricati sul suolo: vista la presenza di 1 solo AE/g, viene previsto un sistema di trattamento con fossa Imhoff e vasca di dispersione/stoccaggio. Per quanto riguarda le acque di dilavamento del piazzale che possono raccogliere sostanze inquinanti quali oli, idrocarburi e sabbie di varia natura, sono previsti prima dello scarico su suolo idonei presidi per il trattamento delle acque di prima pioggia (5 mm).

Nel merito si prescrive che lo scarico delle acque nere depurate prima di essere attivato sia oggetto di Autorizzazione Unica Ambientale; si ritiene comunque necessario dotare il sistema di trattamento delle acque nere, a monte della fossa Imhoff, anche di un degrassatore statico e a valle di un sistema di subirrigazione, dimensionato per gli Ae serviti e per le caratteristiche del suolo.

Nel progetto definitivo oggetto di approvazione ai sensi dell'art. 3 del DPR 383/1994 dovranno essere indicati gli elementi di raccolta e canalizzazione delle varie sezioni e delle aree scolanti necessarie per verificare il calcolo del corretto volume di accumulo, calcolo di competenza comunque all'Autorità di Bacino e al Consorzio della Bonifica Renana.

Tale progetto dovrà inoltre approfondire e risolvere eventuali elementi di criticità idraulica che possono emergere nella valutazione di sostenibilità della previsione progettuale in riferimento al Piano Gestione Rischio alluvioni, facendo riferimento all'adozione di eventuali misure di riduzione della vulnerabilità dei beni e delle persone esposte.

Elettromagnetismo

Dall'analisi dei documenti consegnati, comprensivi della documentazione depositata e della documentazione integrativa, non risulta alcuno studio su eventuali interferenze dell'opera di progetto con la rete esistente di trasporto e consegna dell'energia elettrica.

Inoltre manca un'analisi che evidenzi lo stato di fatto e l'eventuale stato di progetto in adeguamento all'aumentato fabbisogno della rete elettrica e della rete di comunicazione mobile a sostegno della segnaletica elettronica stradale.

Alla luce di quanto esposto si prescrive che il progetto definitivo da approvarsi ai sensi dell'art. 3 del DPR 383/1994 contenga:

- un'analisi dell'opera in progetto in relazione alla presenza sul territorio di linee o cabine elettriche MT o AT, in cui venga evidenziato come si intendono risolvere eventuali interferenze.
In alternativa dovrà essere dichiarato che l'analisi di cui sopra (attualmente mancante) ha evidenziato che non vi sono interferenze;
- un'analisi dello stato di fatto e dello stato di progetto della rete sia in bassa frequenza (linee elettriche e cabine MT/bt) sia in alta frequenza (impianti radio di comunicazione e/o di trasmissione dati). Lo studio



Comune di Bologna

Dipartimento Riqualificazione

Urbana

Settore Ambiente ed Energia

deve essere corredato della documentazione necessaria per poter valutare la compatibilità ambientale dei nuovi elementi di progetto.

In alternativa dovrà essere dichiarato che la rete esistente è sufficiente a sostenere l'aumentato fabbisogno che comporta l'opera stradale, senza ulteriori interventi.

Conclusioni

Alla luce di quanto sopra illustrato, la scrivente Amministrazione ritiene che la procedura di VIA in oggetto possa concludersi positivamente nel rispetto delle prescrizioni sopra riportate.