



PROVINCIA DI RAVENNA

INTERCONNESSIONE DELLA A14DIR CON LA SP 253R SAN VITALE NEL COMUNE DI BAGNACAVALLO IN LOCALITA' BORGO STECCHI – CODICE UNICO PROGETTO J31B16000320009, modifiche progettuali all'intervento di REALIZZAZIONE DI NUOVO COLLEGAMENTO TRA LA SP 8 NAVIGLIO SUD E LA SP NAVIGLIO NORD A BAGNACAVALLO – 1^ LOTTO – TRATTO COMPRESO TRA LA SP 8 NAVIGLIO SUD E LA EX SS 253 S. VITALE – CODICE UNICO DI PROGETTO J31B09000110005.

Lista di controllo per la valutazione preliminare

(art. 6, comma 9, D. Lgs. 152/2006 e successive modificazioni)

1. Titolo del progetto

INTERCONNESSIONE DELLA A14DIR CON LA SP 253R SAN VITALE NEL COMUNE DI BAGNACAVALLO IN LOCALITA' BORGO STECCHI – CODICE UNICO PROGETTO J31B16000320009, modifiche progettuali all'intervento di REALIZZAZIONE DI NUOVO COLLEGAMENTO TRA LA SP 8 NAVIGLIO SUD E LA SP NAVIGLIO NORD A BAGNACAVALLO – 1^ LOTTO – TRATTO COMPRESO TRA LA SP 8 NAVIGLIO SUD E LA EX SS 253 S. VITALE – CODICE UNICO DI PROGETTO J31B09000110005.

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto 2, lettera h)	<i>Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi.</i>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

La Provincia di Ravenna già a partire dai primi anni 2000 aveva avviato le attività finalizzate all'attuazione dell'intervento di realizzazione della cosiddetta "Nuova Circonvallazione di Bagnacavallo" che si proponeva di migliorare la viabilità e mobilità stradale, costituita da:

- autostrada A14dir - tratto liberalizzato che si dirama dalla A14 e raggiunge Ravenna, con un'uscita a sud-ovest del capoluogo in corrispondenza di una rotatoria sulla SP 8 Naviglio. Detta infrastruttura appartiene alla "grande rete", individuata dal PRIT1998-2010 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Emilia Romagna) avente funzione di collegamento e servizio nei confronti della mobilità nazionale, regionale e provinciale;
- ex strada statale 253 ora denominata SP253R San Vitale che collega Bologna con Ravenna ed attraversa lungo il suo percorso i territori ravennati dei Comuni di Sant'Agata, Massa Lombarda, Lugo, Bagnacavallo e Russi. Detta infrastruttura appartiene alla "rete di base principale", individuata dal PRIT1998-2010 avente funzione di collegamento e servizio nei confronti della mobilità regionale, provinciale e locale;
- SP8 Naviglio che collega Faenza alla SS16 Adriatica nei pressi di Alfonsine, attraversando l'abitato di Bagnacavallo. Detta infrastruttura costituisce un importante collegamento tra la "viabilità provinciale e comunale" ed il "corridoio adriatico" ossia SS16 Adriatica, SP253R San Vitale e SS9 Via Emilia. Detta infrastruttura appartiene anch'essa alla "rete di base principale, individuata dal PRIT1998-2010;
- arterie stradali comunali varie.

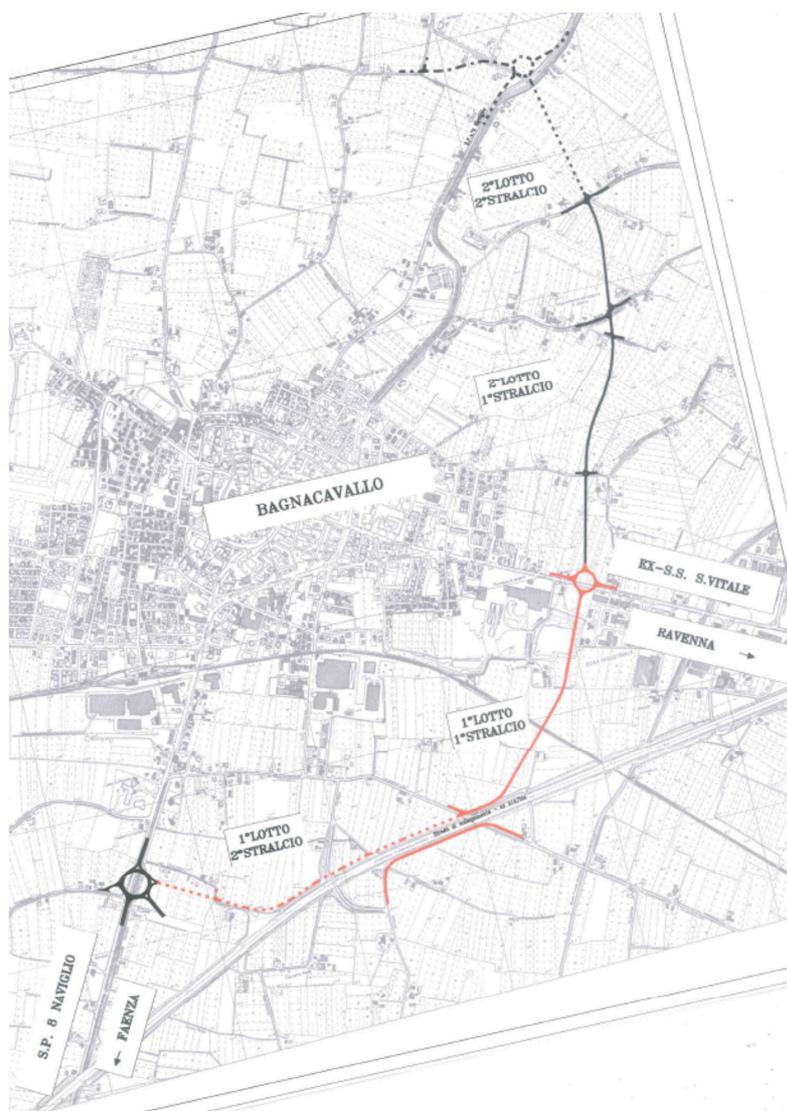
La configurazione della mobilità sopra illustrata, evidenziava e evidenzia tutt'ora, la presenza all'interno di Bagnacavallo di un notevole volume di traffico di attraversamento, sia in entrata che in uscita, ulteriormente aggravata dalla presenza della linea ferroviaria Castel Bolognese - Ravenna che attraversa l'area urbana del capoluogo. Detta infrastruttura attraversa con passaggi a livello la SP8 Naviglio e le Strade Comunali Bagnoli Superiore e Boncellino.

La soluzione progettuale rappresentata dalla realizzazione “Nuova Circonvallazione di Bagnacavallo” elaborata dalla Provincia di Ravenna - in attuazione alle linee programmatiche definite dal PRIT1998-2010 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Emilia Romagna) - per la risoluzione delle criticità sopradescritte, prevedeva la costruzione di un nuovo tronco stradale, classificato come strada extraurbana secondaria di tipo C, suddiviso in due lotti funzionali:

- 1° lotto della lunghezza di circa 2,25 chilometri che collegava la SP8 Naviglio sud, a partire dalla rotonda esistente da cui si distacca anche l'uscita sud-est della A14dir liberalizzata, alla SP253R San Vitale mediante l'innesto con una nuova rotonda;
- 2° lotto della lunghezza di circa 2 chilometri, con origine dalla suddetta rotonda di progetto sulla SP253R San Vitale ed innesto sulla SP8 Naviglio nord mediante nuova rotonda all'altezza della strada comunale Abbadesse.

Si rileva che tale opera, costituita dai sopradetti due lotti funzionali, è stata inserita, sin dai primi anni 2000, sia negli strumenti di programmazione finanziaria della Provincia di Ravenna, sia nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia stessa. Si rileva inoltre che nei predetti strumenti di programmazione finanziaria è sempre stato previsto che in primis si procedesse alla realizzazione del primo lotto funzionale e successivamente, a completamento avvenuto dello stesso, si procedesse alla attuazione del secondo lotto funzionale.

Lo schema corografico dell'opera è il seguente:



Per quanto riguarda il 1° lotto, si precisa che:

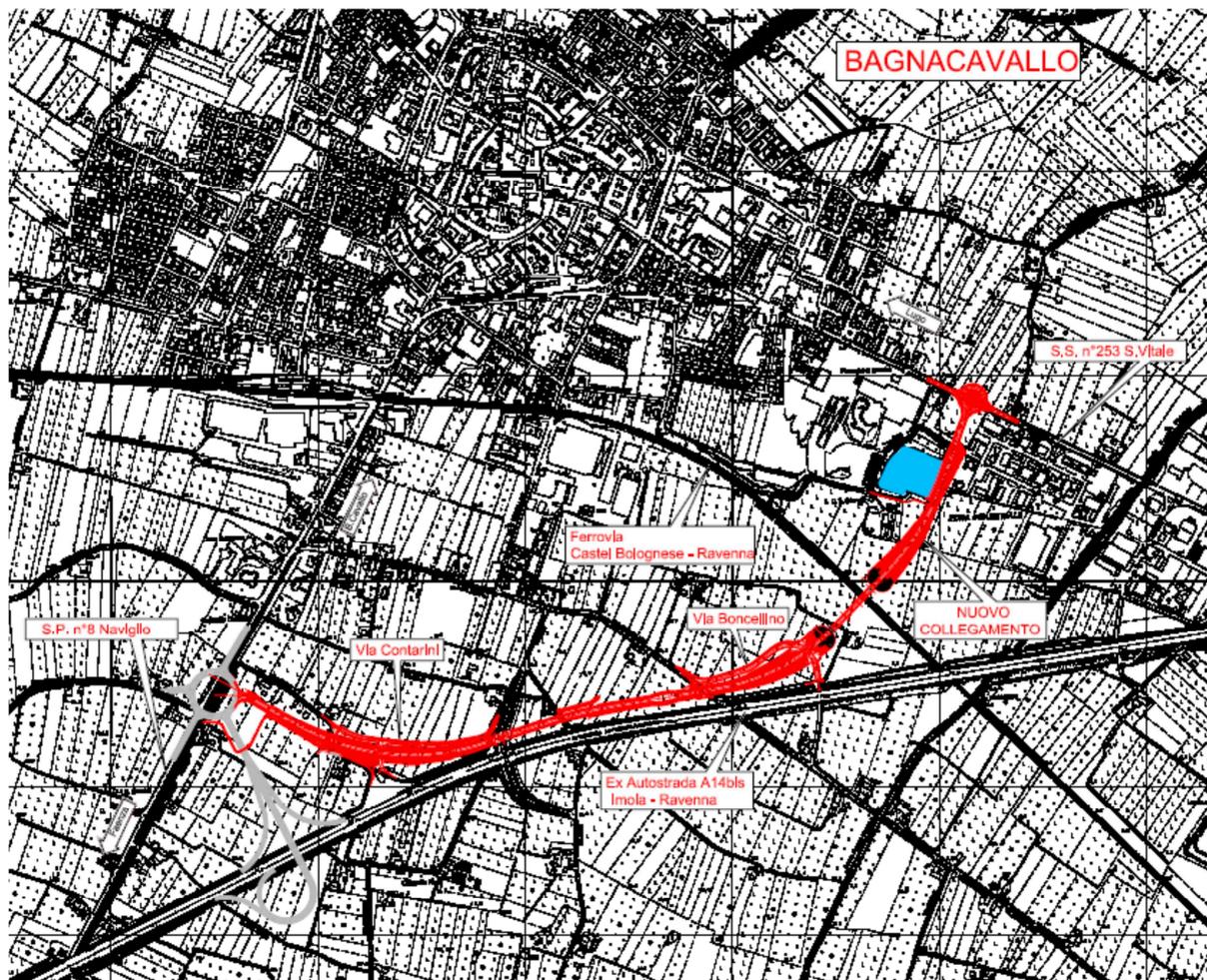
- con Deliberazione di Giunta della Provincia di Ravenna, n. 388 del 5 settembre 2007, è stato approvato il Progetto Preliminare;

- con Deliberazione di Consiglio del Comune di Bagnacavallo, n. 18 del 4 aprile 2008, è stata approvata la variante urbanistica specifica, con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;

- con Deliberazione di Giunta della Regione Emilia Romagna, n. 1327 del 28 luglio 2008, si è conclusa la procedura di verifica "screening" con esito positivo ed esclusione ai sensi dell'art. 10, comma 1, della Legge Regionale n. 9/1999 e successive modificazioni, non assoggettando l'intervento ad ulteriore procedura di VIA;

- con Deliberazione di Giunta della Provincia di Ravenna, n. 527 del 5 novembre 2009, è stato approvato il Progetto Definitivo, con dichiarazione di pubblica utilità dell'intervento di "REALIZZAZIONE DI NUOVO COLLEGAMENTO TRA LA SP 8 NAVIGLIO SUD E LA SP NAVIGLIO NORD A BAGNACAVALLO - 1° LOTTO - TRATTO COMPRESO TRA LA SP 8 NAVIGLIO SUD E LA EX SS 253 S. VITALE - CODICE UNICO DI PROGETTO J31B09000110005".

Lo schema corografico dell'opera è il seguente:



Per quanto riguarda il 2° lotto, si precisa che in conformità a quanto stabilito negli strumenti di programmazione della Provincia di Ravenna, l'attuazione di tale 2° lotto è stata prevista dopo la completa realizzazione del 1° lotto.

A far data degli anni 2012-2013 l'insorgenza dei vincoli di bilancio imposti dalle norme del "Patto di Stabilità", uniti alla difficile situazione economica determinatasi negli ultimi anni in capo alla Provincia di Ravenna, hanno limitato drasticamente la capacità di spesa e di investimento dell'Amministrazione Provinciale che si è, pertanto, trovata impossibilitata a sostenere gli oneri finanziari necessari alla realizzazione del 1° lotto della "Circonvallazione di Bagnacavallo".

La Provincia di Ravenna ha quindi dovuto adottare soluzioni progettuali alternative, ma comunque efficaci ed economicamente sostenibili per conseguire il miglioramento delle condizioni della viabilità e mobilità stradale di Bagnacavallo, da realizzarsi nel breve-medio periodo e che permettessero il collegamento efficiente degli assi viari principali (A14dir, SP253R San Vitale, SP 8 Naviglio) e che potessero dare attuazione alle linee programmatiche definite dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Emilia Romagna 1998-2010 e dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia stessa.

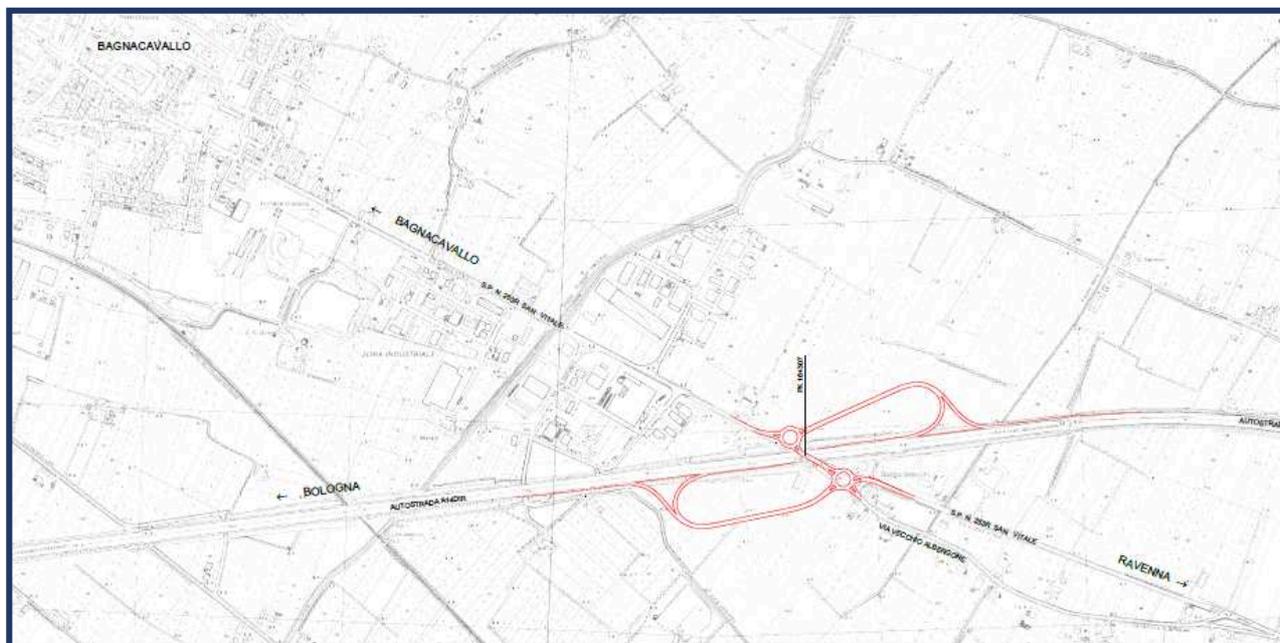
La nuova soluzione progettuale elaborata di concerto con la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. , la Regione Emilia Romagna, la Provincia di Ravenna ed il Comune di Bagnacavallo, a modificazione del 1° lotto della "Circonvallazione di Bagnacavallo", prevede la realizzazione di una nuova interconnessione tra la A14dir e la SP253R San Vitale in località Borgo Stecchi che, utilizzando il tratto liberalizzato della A14dir compreso tra la pk 13+577 e la pk 16+307, consente la realizzazione del Circondario sud-est di Bagnacavallo.

A seguito della predetta condivisione tecnica intercorsa con Società Autostrade che prevede la costituzione del Circondario sud-est di Bagnacavallo, ricorrendo all'utilizzo del tratto della A14dir liberalizzata, compreso tra le pk 13+577 e 16+307 ed alla realizzazione di una nuova interconnessione tra la A14dir e la SP253R in prossimità di Borgo Stecchi, la Provincia di Ravenna, con Provvedimento del Dirigente del Settore Lavori Pubblici n. 2142 del 2 luglio 2015, ha disposto l'approvazione del documento preliminare alla progettazione dell'intervento di realizzazione della "INTERCONNESSIONE DELLA A14DIR CON LA SP 253R SAN VITALE NEL COMUNE DI BAGNACAVALLO IN LOCALITA' BORGO STECCHI - CODICE UNICO PROGETTO J31B16000320009".

Alla luce di quanto sopra illustrato la nuova soluzione progettuale elaborata dalla Provincia di Ravenna per la risoluzione delle criticità sopra descritte, correlate al nodo trasportistico del Bagnacavallo, si configura come "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi" ed è ascrivibile alla tipologia di cui al punto 2, lettera h) dell'Allegato II-bis alla parte seconda del D.Lgs 152/2006 e successive modificazioni.

L'intervento oggetto della presente istanza di valutazione preliminare, prevede non solo la realizzazione di una nuova interconnessione autostradale al km 16+307 circa del tratto liberalizzato dell'A14dir, sia in ingresso che in uscita, ma anche la realizzazione di due nuove rotonde atte a collegare il nuovo svincolo autostradale alla SP 253R San Vitale, in prossimità sud-est dell'abitato di Bagnacavallo.

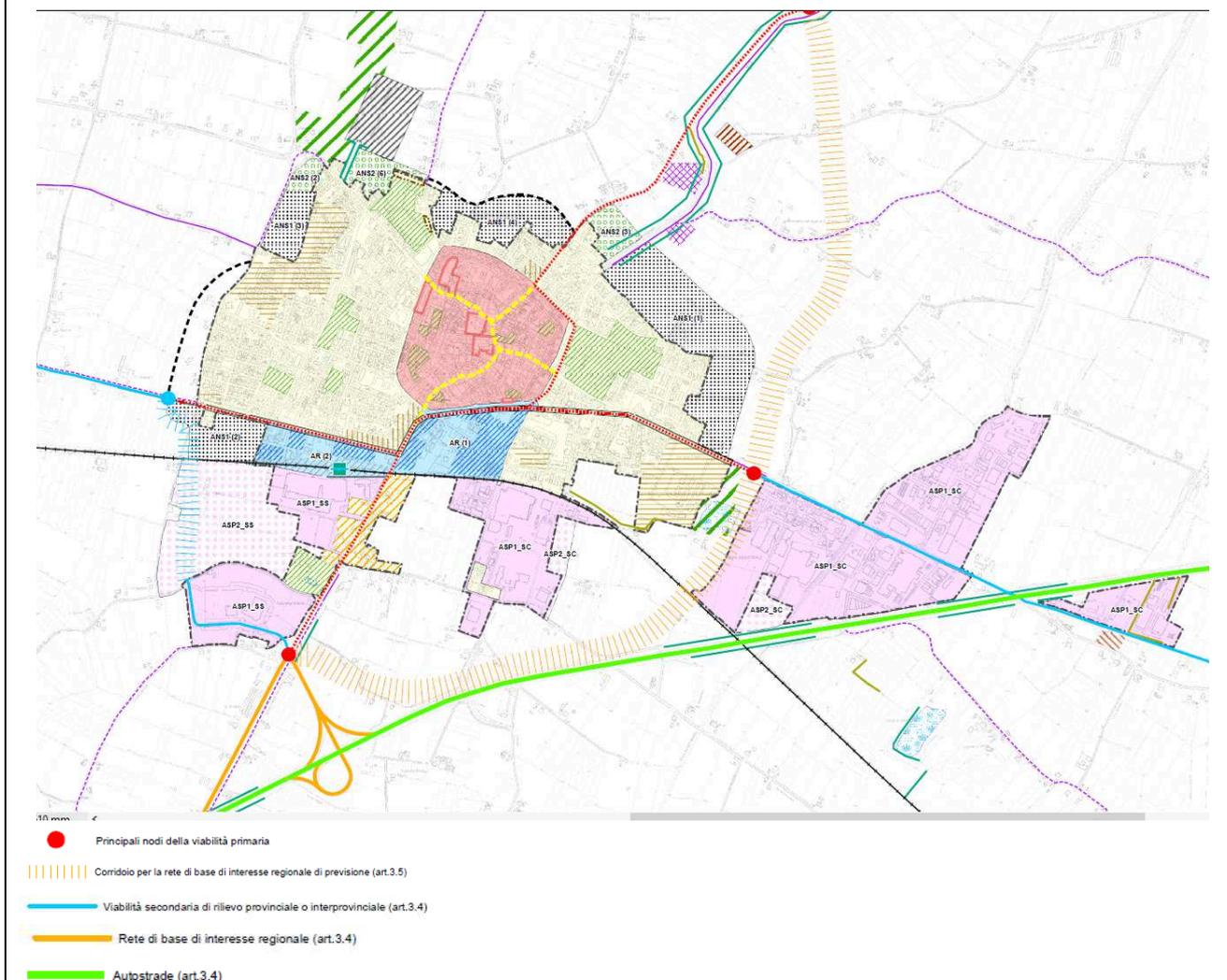
Lo schema corografico dell'opera è il seguente:



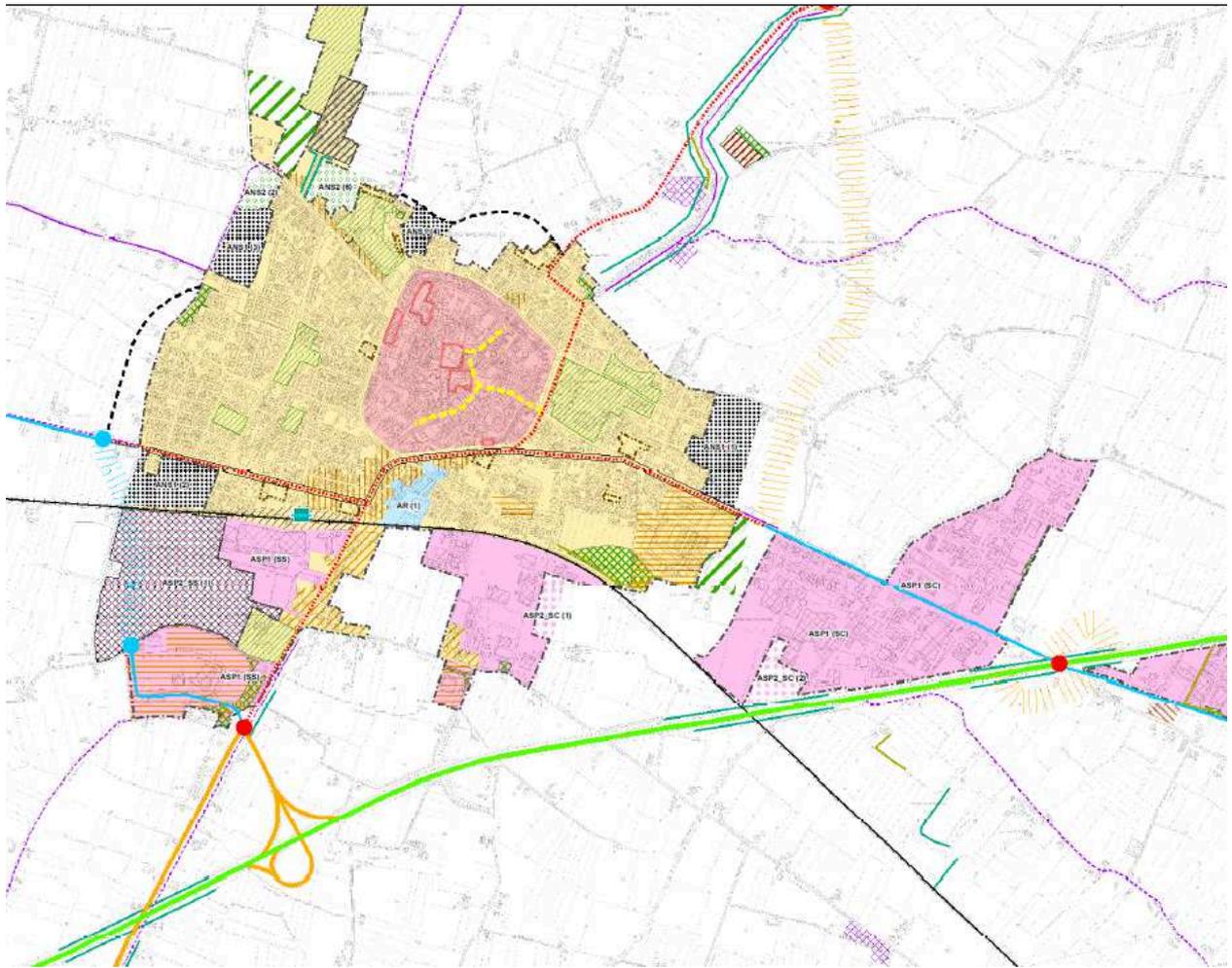
Per quanto riguarda il progetto di interconnessione dell'A14dir con la SP 253R San Vitale, si precisa che:

- con nota di Società Autostrade per l'Italia S.p.A., riferimento DT3*/TECNICA/SPEC/TG.ms pratica 03-IN-07-D14-000182 (49/2015) ed acquisita agli atti della Provincia di Ravenna con prot. n. 30125 del 18 ottobre 2016, è stato acquisito il parere preliminare favorevole all'intervento;
- con Atto del Presidente della Provincia di Ravenna, n. 124 del 8 novembre 2017, è stato approvato il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (ex Progetto Preliminare);
- con **Convenzione Repertorio n. 743 del 19 dicembre 2017, sono stati regolati i rapporti tra Regione Emilia Romagna, Provincia di Ravenna e Comune di Bagnacavallo, quali enti promotori dell'intervento (convenzione approvata con Deliberazione di Giunta Provinciale n. 1879 del 29 novembre 2017 ed Atto del Presidente della Provincia di Ravenna, n. 144 del 6 dicembre 2017);**
- sono in corso di modifica gli strumenti urbanistici di pianificazione del Comune di Bagnacavallo, al fine di recepire l'intervento di "INTERCONNESSIONE DELLA A14DIR CON LA SP 253R SAN VITALE NEL COMUNE DI BAGNACAVALLO IN LOCALITA' BORGO STECCHI – CODICE UNICO PROGETTO J31B16000320009" e derubricare l'intervento di "REALIZZAZIONE DI NUOVO COLLEGAMENTO TRA LA SP 8 NAVIGLIO SUD E LA SP NAVIGLIO NORD A BAGNACAVALLO – 1^ LOTTO – TRATTO COMPRESO TRA LA SP 8 NAVIGLIO SUD E LA EX SS 253 S. VITALE – CODICE UNICO DI PROGETTO J31B09000110005", così come di seguito riportato:
 - adozione tavola dei Vincoli delibera Consiglio Comunale n. 63 del 27 novembre 2017;
 - adozione variante PSC delibera Consiglio Comunale n. 64 del 27 novembre 2017;
 - adozione variante PZA delibera Consiglio Comunale n. 65 del 27 novembre 2017;
 - adozione modifica RUE delibera Consiglio Comunale n. 66 del 27 novembre 2017.

Estratto tavola PSC tavola 4 BC2 – vigente:



Estratto PSC tavola 4 BC 2 - adottato in salvaguardia:



Si rileva che rispetto al superato 1° lotto della “Circonvallazione di Bagnacavallo”, la nuova configurazione progettuale dell’intervento di “Interconnessione dell’A14dir con la SP 253R San Vitale”, risulta la sintesi di accurate e dettagliate analisi e valutazioni, tecnico-ambientali-economiche, volte a definire la soluzione che meglio persegue nel rispetto degli indirizzi programmatori del PRIT e PTCP, le finalità dell’intervento per la risoluzione delle criticità in premessa descritte e che garantisce:

- ridurre il consumo del territorio interessato (intervento Interconnessione dell’A14dir con la SP 253R San Vitale circa ha 31.725 contro circa ha 63.095 intervento 1° lotto della Circonvallazione di Bagnacavallo);
 - arrecare un minor sacrificio di aree private interessate dall’espropriazione coattiva;
 - limitare le lavorazioni e l’uso di materiali ed inerti necessari per realizzare l’opera, non essendoci presenza di opere d’arte particolari (manufatti in cemento armato o acciaio, ponti, cavalcavia, muri di sostegno, ecc...); e non essendoci interventi particolarmente invasivi (scavi, palificate, getti di calcestruzzo, ecc...);
 - incrementare i livelli di sicurezza delle viabilità e mobilità nazionale, regionale, provinciale e comunale;
 - ridurre significativamente il traffico di attraversamento nel centro abitato di Bagnacavallo portandolo su una direttrice esterna;
 - riduzione della popolazione esposta agli inquinanti atmosferici e al rumore per il centro urbano di Bagnacavallo
 - migliorare il confort acustico ed ambientale delle aree circostanti l’opera, con la riduzione di emissioni rumorose ed agenti inquinanti;
 - migliorare il rapporto tra costi e benefici dell’intervento;
- e si ritiene che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, ne in fase di realizzazione, ne in fase di esercizio.

Valutazione preliminare ai sensi dell’art.6, comma 9, del D. Lgs n. 152/2006 e successive modificazioni.

“Interconnessione della A14dir con la SP253R San Vitale nel Comune di Bagnacavallo in località Borgo Stecchi – CUP J31B16000320009” modifiche progettuali dell’intervento di “Realizzazione di nuovo collegamento tra la SP8 Naviglio sud e la SP8 Naviglio nord a Bagnacavallo – 1° lotto – tratto compreso tra la SP8 Naviglio sud e la ex SS253 San Vitale - CUP J31B09000110005”.

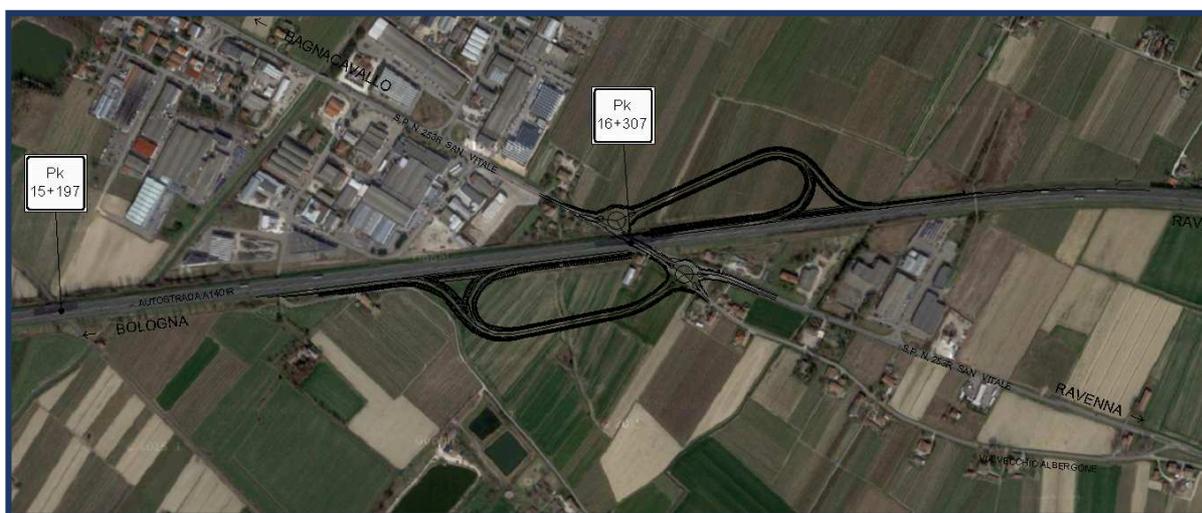
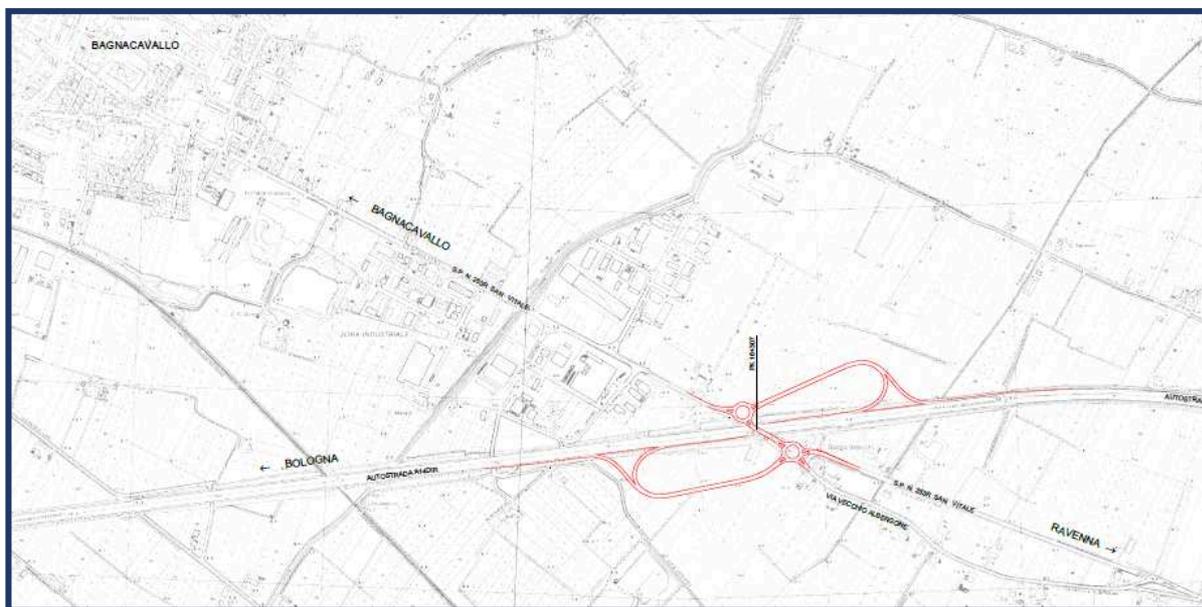
La progettazione definitiva dell'intervento di "Interconnessione dell'A14dir con la SP 253R San Vitale", verrà sviluppata in coerenza con le prescrizioni dettate dal provvedimento di esclusione a VIA, di cui alla Deliberazione di Giunta della Regione Emilia Romagna, n. 1327 del 28 luglio 2008 del superato 1° lotto della "Circonvallazione di Bagnacavallo" .

Per la fase di cantierizzazione saranno previste specifiche misure di prevenzione e mitigazione degli impatti che saranno impartite all'impresa esecutrice tramite uno specifico capitolato da sviluppare in fase di progetto esecutivo.

4. Localizzazione del progetto

Il progetto consiste nella realizzazione di un nuovo svincolo lungo la tratta autostradale della A 14 Dir al km 16+307, tratto questo già appartenente al tratto liberalizzato, sia in ingresso sia in uscita, collegando quindi il tratto Autostradale alla Strada Provinciale SP 253R (ex Strada Statale SS. 253) "San Vitale" in prossimità dell'abitato di Bagnacavallo, alla progressiva km 58+030 circa.

Lo schema corografico dell'opera è il seguente :



Il contesto territoriale interessato, come si evidenzia dalla documentazione allegata, è costituito sostanzialmente da terreni agricoli estensivi, oltre che da viabilità locale extraurbana in corrispondenza delle zone di raccordo.

L'ingombro complessivo dell'opera è piuttosto modesto, in quanto la larghezza di occupazione del terreno circostante l'attuale sede autostradale, risulta sostanzialmente bilanciato sia in corsia Est sia in corsia Ovest, essendo pari a circa 4.00 ha (svincolo lato Bagnacavallo) e circa 5.00 ha sul lato opposto, lato Ravenna.

La larghezza complessiva rispetto all'esistente Autostrada risulta pari a circa 130.00 metri per entrambi i lati. Nell'ambito territoriale interessato dall'intervento non risulta siano presenti vincoli ambientali particolari, come sarà illustrato e dettagliato nei successivi punti (vedi Tabella 8).

5. Caratteristiche del progetto

Il progetto di fatto si compone di due innesti, l'uno lato Bagnacavallo e l'altro lato Ravenna.

Ciascuno dei due innesti si compone di :

- due rami unidirezionali (in ingresso ed in uscita) costituiti da una sede stradale di larghezza pavimentata pari a metri 8.00, costituita a sua volta da una corsia di metri 4.00 e da due banchine laterali, di larghezza rispettivamente pari a metri 2.50 per la corsia interna e metri 1.50 per la corsia esterna;
- un ramo bidirezionale di raccordo avente larghezza pavimentata pari a metri 10.50 costituiti da due corsie di marcia di larghezza pari a 3.75 metri e da due banchine laterali da metri 1.50
- due cigli laterali erbosi da metri 1.75 ciascuno.

Il collegamento con la Strada Provinciale SP 253R viene previsto per entrambi i lati (lato Bagnacavallo e lato Ravenna) con due rotatorie aventi diametro esterno pari a 50.00 metri e carreggiata pavimentata pari a metri 9.00 di cui 6.00 di corsia centrale doppia e da due banchine da 1.50 metri ciascuna. Le pendenze longitudinali sono sempre molto modeste, rimanendo contenute nel valore limite del 2.10 %.

Il cantiere per la realizzazione dell'opera non avrà particolare impatto, dal punto di vista dell'ingombro e della geometria, sulla viabilità attuale e sul contesto territoriale circostante, in quanto verrà previsto all'interno delle zone di svincolo individuate dalle nuove rampe, con accesso diretto sull'attuale Strada Provinciale SP 253R San Vitale.

Non essendoci presenza di opere d'arte particolari, quali manufatti in cemento armato o acciaio, ponti, cavalcavia, muri di sostegno ecc... non si prevedono lavorazioni particolarmente invasive (scavi, palificate, getti di calcestruzzo ecc...) , ma sono previsti modesti scavi (non superiori a 20 – 40 cm mediamente) e rilevati di altezza non superiore a 3.00 metri circa e pertanto le quantità di materiale da movimentare saranno particolarmente modeste, così come l'impatto generato dai flussi di traffico dei mezzi di cantiere sarà sicuramente modesto e comunque ben gestibile nell'ambito delle lavorazioni.

Le pavimentazioni sono previste in classica soluzione con :

- materiale arido stabilizzato, per il quale si potrà prevedere una percentuale proveniente da riciclo CD&W o MPS;
- misto cementato, ancora per il quale si potrà prevedere una percentuale proveniente da riciclo CD&W o MPS;

triplice strato di conglomerato bituminoso (strato di base, strato di collegamento e strato di usura) per il quale si provvederà l'approvvigionamento da stabilimento, per il quale ancora si potrà preveder una percentuale di utilizzo di materiale arido proveniente da recupero da demolizione (soprattutto per lo strato di base).

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente: REALIZZAZIONE DI NUOVO COLLEGAMENTO TRA LA SP 8 NAVIGLIO SUD E LA SP NAVIGLIO NORD A BAGNACAVALLO – 1^a LOTTO – TRATTO COMPRESO TRA LA SP 8 NAVIGLIO SUD E LA EX SS 253 S. VITALE – CODICE UNICO DI PROGETTO J31B09000110005

Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input checked="" type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA (procedura di verifica screening conclusa con esito positivo ed esclusione ad ulteriore procedura di VIA)	Regione Emilia Romagna - Deliberazione di Giunta n. 1327 del 28 luglio 2008, recante "DECISIONE IN MERITO ALLA PROCEDURA DI VERIFICA (SCREENING) SUL PROGETTO DEL COLLEGAMENTO-SP N. 8 NAVIGLIO SUD-SP N. 8 NAVIGLIO NORD A BAGNACAVALLO-1° LOTTO PROVINCIA DI RAVENNA (TITOLO II LR 9/1999)".
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni:	
<input checked="" type="checkbox"/> Variante urbanistica specifica con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;	Comune di Bagnacavallo - Deliberazione di Consiglio del Comune di Bagnacavallo, n. 18 del 4 aprile 2008;
<input checked="" type="checkbox"/> Enti Territoriali interessati;	Comune di Bagnacavallo, Società Autostrade, Consorzio di Bonifica, ecc ... – note varie agli atti della Provincia di Ravenna;
<input checked="" type="checkbox"/> Interferenze e sotto servizi interessati.	Enti gestori vari – note varie agli atti della Provincia di Ravenna.

7. Iter autorizzativo del progetto proposto: INTERCONNESSIONE DELLA A14DIR CON LA SP 253R SAN VITALE NEL COMUNE DI BAGNACAVALLO IN LOCALITA' BORGO STECCHI – CODICE UNICO PROGETTO J31B16000320009

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

Procedure	Autorità competente
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Parere preliminare favorevole Società Autostrade per l'Italia S.p.A.;	Società Autostrade per l'Italia S.p.A. – nota agli atti della Provincia di Ravenna con prot. n. 30125 del 18 ottobre 2016;
<input checked="" type="checkbox"/> Convenzione che regola i rapporti tra Regione Emilia Romagna, Provincia di Ravenna e Comune di Bagnacavallo;	Repertorio n. 743 del 19 dicembre 2017;
<input checked="" type="checkbox"/> Adozione variante strumenti urbanistici di pianificazione.	Comune di Bagnacavallo - adozione tavola dei Vincoli delibera Consiglio Comunale n. 63 del 27 novembre 2017 - adozione variante PSC delibera Consiglio Comunale n. 64 del 27 novembre 2017 - adozione variante PZA delibera Consiglio Comunale n. 65 del 27 novembre 2017 - adozione modifica RUE delibera Consiglio Comunale n. 66 del 27 novembre 2017.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non si hanno sovrapposizioni con il sito di intervento. Si veda Nota Tecnica Tabella 8-Punto 1
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non si hanno sovrapposizioni con il sito di intervento. Si veda Nota Tecnica Tabella 8-Punto 2
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non si hanno sovrapposizioni con il sito di intervento. Si veda Nota Tecnica Tabella 8-Punto 3
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non si hanno sovrapposizioni con il sito di intervento. Si veda Nota Tecnica Tabella 8-Punto 4
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non risultano eventi noti
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non vengono interessate zone ad alta densità demografica. Si veda Nota Tecnica Tabella 8-Punto 6
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non vengono interessate zone con vincoli escludenti. Si veda Nota Tecnica Tabella 8-Punto 7
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti. Si veda Nota Tecnica Tabella 8-Punto 8
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non vengono interessati siti contaminati. Si veda Nota Tecnica Tabella 8-Punto 9

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti. Si veda Nota Tecnica Tabella 8-Punto 10
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non vengono sono presenti. Si veda Nota Tecnica Tabella 8-Punto 11
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zona sismica 2 Si veda Nota Tecnica Tabella 8-Punto 12
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non vengono interessate zone con vincoli o servitù. Si veda Nota Tecnica Tabella 8-Punto 13

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica
Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare
Direzione per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali
Modulistica VIA - 15/12/2017

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?</p>	<p><i>Descrizione:</i> La realizzazione delle rampe di collegamento dello svincolo in progetto modificherà ma in maniera limitata la topografia dell'area e comporterà la trasformazione di suolo agricolo in suolo prevalentemente impermeabilizzato.</p>	<p><i>Perché:</i> I rilevati stradali saranno di altezza limitata dovendo raccordarsi con la viabilità esistente. Quindi da un punto di vista percettivo l'impatto è minimo anche per la vicinanza dell'infrastruttura autostradale che interseca la viabilità esistente in quota. Rispetto al progetto originario di realizzazione della Circonvallazione (che avrebbe duplicato a breve distanza un'infrastruttura con quote piano altimetriche simili a quelle dell'autostrada) il consumo di suolo agricolo e l'interferenza rispetto alla maglia podereale sarebbero stati ben maggiori. Si calcola infatti che per la realizzazione della Circonvallazione si sarebbe attuato un consumo di suolo pari a circa 63 ha, contro il consumo di meno di 32 ha del nuovo progetto. Gli impatti in fase di cantiere sono invece tutti reversibili compresa l'eventuale occupazione di suolo che al termine di lavori dovrà essere ricondotta allo stato originario (Piano di dismissione del cantiere).</p>	
<p>2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì</p>	<p><input type="checkbox"/> No</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<p><i>Descrizione:</i> La realizzazione dello svincolo comporterà consumo di suolo limitatamente alla porzione occupata dai rami di accesso ed uscita dall'Austostrada e alle rotoatorie realizzate all'intersezione con la viabilità esistente. Per costruirlo saranno comunque utilizzati materiali, terreno e energia.</p>		<p><i>Perché:</i> La porzione di suolo occupata è limitata (32 ha circa) in particolare se confrontata con il sedime che avrebbe occupato il la Circonvallazione del progetto originario (circa 60 ha) Anche le risorse impiegate nella costruzione del nuovo progetto (energia, terreno, materiali vari) sono comunque più contenute rispetto alla realizzazione della Circonvallazione.</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> In fase di costruzione, il progetto comporterà l'utilizzo di sostanze potenzialmente nocive di normale impiego nei cantieri di questo tipo, legate sia alla funzionalità dei mezzi e macchinari che nei materiali impiegati nella realizzazione (oli, idrocarburi, bitumi, calce per eventuale stabilizzazione). In fase di esercizio il rischio è legato a potenziali sversamenti di materiali inquinanti dispersi a seguito di incidenti</p>		<p><i>Perché:</i> In fase di cantiere le modalità di riduzione dei rischi legati allo sversamento accidentale dei prodotti potenzialmente pericolosi saranno adeguatamente trattati nel Piano di Coordinamento per l'Esecuzione dell'opera. Il rischio di incidenti è comunque piuttosto basso e l'impatto facilmente ridotto con le normali pratiche costruttive. In merito alla fase di esercizio la nuova interconnessione sarà meno esposta al rischio di incidenti in virtù della minore estensione: circa 1,25 km contro i circa 2,25 km della Circonvallazione.</p>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p><i>Descrizione:</i> Per quanto limitata rispetto ad un cantiere di tipo edile, è prevedibile una produzione minima di rifiuti solidi anche come sfrido delle lavorazioni (oli esausti, materiali vari)</p>		<p><i>Perché:</i> Le quantità minime saranno trattate con le modalità proprie di un piano operativo di gestione dei rifiuti (accantonamento in appositi contenitori anche i fini della loro differenziazione e riutilizzo, dei quali è prevista lo svuotamento periodico) per cui gli impatti saranno assenti.</p>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
		<p><i>Descrizione:</i> Il nuovo progetto, così come quello della Circonvallazione nasce dall'esigenza di allontanare il traffico di attraversamento dalla viabilità interna di Bagnacavallo, portandola su un percorso esterno al centro abitato migliorando le sue condizioni di mobilità e di qualità ambientale. Il progetto quindi non comporta un incremento di flussi di traffico ma un suo reindirizzamento in gran parte su una viabilità già esistente (la A14 dir). Nel passare dalla situazione attuale a quella di progetto si potrebbe avere, per alcune direttrici di flusso un incremento dei percorsi veicolari con conseguente incremento delle emissioni di inquinanti atmosferici</p>	<p><i>Perché:</i> Il progetto proposto allontana la sorgente inquinante costituita dal traffico di attraversamento verso un percorso esterno al centro urbano.</p> <p>Si veda Nota Tecnica Tabella 9-Punto 5</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni,	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?		
radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p><i>Descrizione:</i> Il nuovo progetto, così come quello della Circonvallazione nasce dall'esigenza di allontanare il traffico di attraversamento dalla viabilità interna di Bagnacavallo, portandola su un percorso esterno al centro abitato migliorando le sue condizioni di mobilità e di qualità ambientale. Il progetto quindi non comporta un incremento di flussi di traffico ma un suo reindirizzamento in gran parte su una viabilità già esistente (la A14 dir). Nel passare dalla situazione attuale a quella di progetto si potrebbe avere, per alcune direttrici di flusso un incremento dei percorsi veicolari con conseguente incremento delle emissioni acustiche</p>	<p><i>Perché:</i> Il progetto proposto allontana la sorgente inquinante costituita dal traffico di attraversamento verso un percorso esterno al centro urbano.</p> <p>Si veda Nota Tecnica Tabella 9-Punto 6</p>		
7. Il progetto comporterà rischi di	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<p><i>Descrizione:</i> I rischi sono legati allo sversamento accidentale di prodotti di consumo dei macchinari o legati alla realizzazione delle opere (idrocarburi, oli etc.) o ai reflui di tipo civile prodotti dalle aree di cantiere.</p>		<p><i>Perché:</i> In fase di esercizio l'opera sarà dotata dei sistemi di sicurezza comuni a impedire la propagazione di eventuali sversamenti conseguenti a potenziali incidenti. Per la fase di costruzione si evidenzia che la gestione dei reflui e più in generale delle acque di dilavamento dei piazzali o del lavaggio ruote dei mezzi sarà gestita prevedendo i soliti accorgimenti ovvero gli specifici trattamenti utilizzati previsti in casi simili.</p>
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> I rischi di incidenti sono quelli legati alla realizzazione e all'esercizio di una normale infrastruttura stradale.</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto stradale è redatto in conformità con le vigenti normative sulla sicurezza stradale per cui eventuali rischi per la salute umana sono da ritenersi poco probabili e con basso potenziale. In fase di costruzione le prescrizioni contenute nel PSC saranno volte a ridurre il rischio interferenze tra la viabilità esistente e quella in progetto in particolare nella realizzazione delle corsie di accelerazione e decelerazione da realizzarsi sull'autostrada esistente e nella realizzazione delle intersezioni con la SP 253R San Vitale</p>
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Si veda Nota Tecnica Tabella 8- <u>Punti 4 e 7</u>		<i>Perché:</i> Si veda Nota Tecnica Tabella 8- <u>Punti 4 e 7</u>
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Si veda Nota Tecnica Tabella 8- <u>Punto 4</u>		<i>Perché:</i> Si veda Nota Tecnica Tabella 8- <u>Punto 4</u>
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>I corsi d'acqua più vicini sono ubicati a circa 2 km. dal sedime dell'opera in progetto.</i>		<i>Perché:</i> Si veda Nota Tecnica Tabella 8- <u>Punto 1</u>
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>Il nuovo svincolo connette la SP253R San Vitale all'autostrada A14 dir. Questi assi hanno livelli di traffico medi stimati tra i 12.000-15.000 v/g per la prima e 20.000-25.000 per la seconda.</i>		<i>Perché:</i> <i>Oltre a quanto detto a fianco, il progetto del nuovo svincolo è funzionale ad un complessivo riequilibrio della redistribuzione del traffico all'interno del territorio comunale in analogia a quanto previsto con la realizzazione del nuovo tratto di tangenziale.</i>
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>Il progetto non interessa le zone in oggetto.</i>		<i>Perché:</i> <i>Il progetto non è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica</i>
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<i>Descrizione:</i> Valgono le considerazioni espresse al punto 2 precedente.		<i>Perché:</i> Valgono le considerazioni espresse al punto 2 precedente.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di progetto interessa solo aree agricole e parti di viabilità esistente. Il nuovo PSC adottato nel 2017 destina l'area a viabilità primaria di progetto		<i>Perché:</i> L'area è già destinata all'uso previsto dal progetto	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area del progetto è attualmente a destinazione agricola. Nell'immediato intorno le aree hanno destinazione prevalentemente industriali con presenza di pochi nuclei residenziali. Tuttavia nel raggio di 3 km dal sito di progetto è compreso l'intero abitato di Bagnacavallo che avrà i benefici maggiori dalla realizzazione dell'intervento proposto		<i>Perché:</i> La deviazione del traffico di attraversamento conseguita con la realizzazione del progetto otterrà significativi effetti positivi sulla qualità ambientale all'interno del centro di Bagnacavallo.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali,	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Il progetto in esame, comprendendo anche il tratto di viabilità attualmente in uso, non presenta nelle vicinanze particolari ricettori sensibili come ospedali, scuole o luoghi di culto.		<i>Perché:</i>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto in esame, comprendendo anche il tratto di viabilità attualmente in uso, non interferisce con risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità		<i>Perché:</i>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non vi sono aree soggette a inquinamento o danno ambientale interferite dal sito in progetto. L'area soggetta a Bonifica più vicina è a circa 1 km di distanza. Si veda Nota Tecnica Tabella 8-Punto 9		<i>Perché:</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti,	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>L'area di progetto è classificata come Zona sismica 2; rientra in un ambito soggetto a subsidenza e è soggetta in alcuni periodi a condizioni climatiche avverse (nebbie).</p> <p>Si veda Nota Tecnica Tabella 9-Punto 20</p>	<p><i>Perché:</i></p> <p>Le condizioni descritte sono note e nel progetto verranno adottate le soluzioni necessarie per farvi fronte.</p>
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<p><input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> Non risultano interferenze suscettibili di produrre effetti cumulativi significativi</p>	<p><input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i></p>
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<p><input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> Non risultano interferenze suscettibili di produrre effetti trasfrontalieri</p>	<p><input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i></p>

10.a) Allegati generali:

<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
01	Nota tecnica integrativa – Tabella 8	///	A_Nota-Tecnica_Tabella-8
02	Nota tecnica integrativa – Tabella 9	///	B_Nota-Tecnica_Tabella-8

10.b) Allegati Progetto Originario: REALIZZAZIONE DI NUOVO COLLEGAMENTO TRA LA SP 8 NAVIGLIO SUD E LA SP NAVIGLIO NORD A BAGNACAVALLO – 1^a LOTTO – TRATTO COMPRESO TRA LA SP 8 NAVIGLIO SUD E LA EX SS 253 S. VITALE – CODICE UNICO DI PROGETTO J31B09000110005

<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
03	Deliberazione di Giunta della Regione Emilia Romagna n. 1327 del 28 luglio 2008 - Procedura di verifica screening conclusa con esito positivo ed esclusione ad ulteriore procedura di VIA	///	C_Screening-Naviglio-1-lotto_DGR-1327-2008.pdf
04	Allegati ad istanza di procedura di verifica screening	///	D-00_ElaboratiScreening-Naviglio-1-lotto.pdf

05	Allegati ad istanza di procedura di verifica screening	1:2000	D-01_ElaboratiScreening-Naviglio-1-lotto.pdf
06	Allegati ad istanza di procedura di verifica screening	1:5000	D-02_ElaboratiScreening-Naviglio-1-lotto.pdf
07	Allegati ad istanza di procedura di verifica screening	1:100000	D-03_ElaboratiScreening-Naviglio-1-lotto.pdf
08	Allegati ad istanza di procedura di verifica screening	1:25000	D-04_ElaboratiScreening-Naviglio-1-lotto.pdf
09	Allegati ad istanza di procedura di verifica screening	1:25000	D-05_ElaboratiScreening-Naviglio-1-lotto.pdf
10	Allegati ad istanza di procedura di verifica screening	1:25000	D-06_ElaboratiScreening-Naviglio-1-lotto.pdf
11	Allegati ad istanza di procedura di verifica screening	1:25000	D-07_ElaboratiScreening-Naviglio-1-lotto.pdf
12	Allegati ad istanza di procedura di verifica screening	1:25000	D-08_ElaboratiScreening-Naviglio-1-lotto.pdf
13	Allegati ad istanza di procedura di verifica screening	1:25000	D-09_ElaboratiScreening-Naviglio-1-lotto.pdf
14	Allegati ad istanza di procedura di verifica screening	varie	D-10_ElaboratiScreening-Naviglio-1-lotto.pdf
15	Allegati ad istanza di procedura di verifica screening	1:5000	D-11_ElaboratiScreening-Naviglio-1-lotto.pdf
16	Allegati ad istanza di procedura di verifica screening	///	D-12_ElaboratiScreening-Naviglio-1-lotto.pdf
17	Deliberazione di Giunta della Provincia di Ravenna n. 527 del 5 novembre 2009 – Approvazione Progetto Definitivo, con dichiarazione di pubblica utilità dell'intervento	///	E_ProgettoDefinitivo-Naviglio-1-lotto_DGP-527-2009.pdf

10.c) Allegati Progetto Modificato: INTERCONNESSIONE DELLA A14DIR CON LA SP 253R SAN VITALE NEL COMUNE DI BAGNACAVALLO IN LOCALITA' BORGO STECCHI – CODICE UNICO PROGETTO J31B16000320009

N.	Denominazione	Scala	Nome file
18	Parere preliminare favorevole all'intervento di Società Autostrade per l'Italia S.p.A., riferimento DT3*/TECNICA/SPEC/TG.ms pratica 03-IN-07-D14-000182 (49/2015) ed acquisita agli atti della Provincia di Ravenna con prot. n. 30125 del 18 ottobre 2016	///	F_ParerePreliminareAutostrade_BorgoStecchi.pdf
19	Atto del Presidente della Provincia di Ravenna n. 124 del 8 novembre 2017 - Approvazione Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (ex Progetto Preliminare)	///	G_ProgettoPreliminare-BorgoStecchi_AttoPres-124-2017.pdf
20	Atto del Presidente della Provincia di Ravenna, n. 144 del 6 dicembre 2017 – Approvazione Convenzione Repertorio n. 743 del 19 dicembre 2017 tra Regione Emilia Romagna, Provincia di Ravenna e Comune di Bagnacavallo, quali enti promotori dell'intervento	///	H_Convenzione-BorgoStecchi_AttoPres-144-2017.pdf

Il dichiarante
Michele De Pascale

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.