

autostrade // per l'italia

AUTOSTRADA (A1) : MILANO – NAPOLI

ADEGUAMENTO DEL TRATTO DI ATTRAVERSAMENTO
APPENNINICO TRA SASSO MARCONI E BARBERINO DI MUGELLO
TRATTO : SASSO MARCONI – LA QUERCIA

INTERVENTI DI RIQUALIFICA E DISMISSIONE
DEL VECCHIO TRACCIATO AUTOSTRADALE DELLA A1
NEI COMUNI DI MARZABOTTO e MONZUNO

PROGETTO DEFINITIVO

DOCUMENTAZIONE GENERALE

VALUTAZIONE PRELIMINARE AMBIENTALE

Lista di controllo per la Valutazione Preliminare

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO

Ing. Francesca Di Noto
Ord. Ingg. Milano N. 30472

IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Francesca Di Noto
Ord. Ingg. Milano N. 30472


IL DIRETTORE TECNICO

Ing. Orlando Mazza
Ord. Ingg. Pavia N. 1496

PROGETTAZIONE NUOVE OPERE AUTOSTRADALI

CODICE IDENTIFICATIVO

RIFERIMENTO PROGETTO				RIFERIMENTO DIRETTORIO						RIFERIMENTO ELABORATO				Ordinatore:				
Codice	Commessa	Lotto, Sub- Cod. Appalto	Prog. Cod.	Fase	Capitolo	Paragrafo	tipologia	WBS progressivo	PARTE D'OPERA		Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	—			
1	19963	00000	00000	1	00	00000	00000	00000	00000	00000	00000	00000	00000	00000	GEN	9000200	00	SCALA: —

 gruppo Atlantia	PROJECT MANAGER:	Ing. Gabriel Guillermo Fava	SUPPORTO SPECIALISTICO:		REVISIONE	
					n.	data
					0	Ottobre 2019
					1	—
					2	—
	REDATTO:	—	VERIFICATO:	—	3	—
					4	—

VISTO DEL COMMITTENTE

autostrade // per l'italia

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
Ing. Antonio Tosi

VISTO DEL CONCEDEnte



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto
<i>AUTOSTRADA A1 MILANO-NAPOLI, ADEGUAMENTO DEL TRATTO APPENNINICO FRA SASSO MARCONI E BARBERINO DI MUGELLO - TRATTO SASSO MARCONI . LA QUERCIA (LOTTE 1-4).</i>
<i>INTERVENTI DI RIQUALIFICA E DISMISSIONE DEL VECCHIO TRACCIATO AUTOSTRADALE DELLA A1 NEI COMUNI DI MARZABOTTO E MONZUNO</i>

2. Tipologia progettuale	
<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 18	Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato (Allegato II), ove la modifica o l'estensione di per sè sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale
<p>La presente procedura riguarda la dismissione e il recupero funzionale e ambientale del vecchio tracciato dell'autostrada A1 nel tratto compreso tra le località Lama di Setta e Campolungo di Vado/Pernizzo, (dal km 212+000 al km 216+350) nei Comuni di Sasso Marconi, Marzabotto e Monzuno.</p> <p>L'intervento rientra nell'ambito delle opere PREVAM (Progetto di restauro e valorizzazione ambientale) connesse ai Lotti 1-4 della Variante di Valico</p> <p>Nel corso della prima istruttoria VIA relativa al progetto della Variante di Valico, nonché nella Convenzione del 12 dicembre 1990 stipulata tra ASPI, il Ministero dei LL.PP., l'ANAS e gli Enti territoriali, era stato stabilito l'impegno di ASPI a presentare, nell'ambito del PREVAM, anche la definizione delle strutture autostradali da dismettere e di quelle da riutilizzare quali viabilità locali.</p> <p>Il PREVAM è stato approvato con i provvedimenti emessi dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali (Prov. ST/101/4696/99 del 29 febbraio 2000), dal Ministero dei lavori Pubblici (provvedimento Di.Co.Ter. n. 429 del 6 giugno 2000) e dal Consiglio dei Ministri dell'agosto 2001, che ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale ai sensi del quinto comma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 1986 n.349.</p> <p>In merito al tratto autostradale oggetto della presente procedura il progetto approvato prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - all'incirca tra le progressive chilometriche 212+000 e 213+900 la riqualificazione dell'ex carreggiata nord dell'A1 per il relativo esercizio quale strada provinciale in variante alla S.P. 325 esistente, e la realizzazione di una pista ciclabile sul sedime della carreggiata sud previa rimozione e demolizione della pavimentazione esistente; - all'incirca tra le progressive chilometriche 213+900 e 216+350 la demolizione di entrambe le carreggiate dell'ex A1, una pista ciclabile in continuità con quella prevista sul primo tratto e opere di sistemazione ambientale. <p>D'intesa con gli Enti Locali sono stati successivamente condotti approfondimenti di carattere socio-economico per verificare l'attualità dei presupposti progettuali di cui ai citati provvedimenti approvativi.</p> <p>A partire dalla fine del 2014 è stato istituito un Gruppo di Lavoro, presieduto dalla Regione Emilia Romagna, con la partecipazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di Autostrade per l'Italia, della Città Metropolitana dei Comuni e degli Enti Territoriali coinvolti, con la duplice finalità di monitorare l'avanzamento di tutte le iniziative collegate alla realizzazione della Variante di Valico e di condividere le soluzioni di intervento eventualmente ridefinite nelle caratteristiche funzionali e nelle necessità territoriali, in modo da semplificare e abbreviare il successivo iter autorizzativo formale (Conferenza di Servizi).</p> <p>In particolare per quanto riguarda il presente intervento è stata approfondita la soluzione progettuale volta al mantenimento pressoché integrale del sedime autostradale dismesso con la finalità di realizzare una variante più</p>

estesa per la SP 325 che, by-passando completamente il centro abitato di Vado, si ricongiungesse all'attuale tracciato della strada provinciale a sud dello stesso, dopo aver attraversato il torrente Setta mediante un viadotto di nuova realizzazione (cosiddetta "tangenziale di Vado"). Tale soluzione è stata dettagliatamente valutata dal punto di vista tecnico-economico e ritenuta non perseguibile.

Pertanto, come comunicato al MATTM con nota prot. 14330 del 14.07.2016, è stato successivamente avviato il completamento della progettazione definitiva sulla base della soluzione progettuale approvata dal Consiglio dei Ministri dell'agosto del 2001.

L'intervento di cui alla presente procedura, che rappresenta lo sviluppo progettuale di quanto precedentemente approvato, ha le seguenti finalità:

1. rendere fruibile come strada provinciale un tratto di circa 2 Km dell'ex carreggiata nord dell'A1 in variante alla S.P. 325 esistente;
2. valorizzare il territorio mediante la realizzazione di una pista ciclabile e opere a verde.

Il progetto può inoltre essere considerato come perno fondamentale per lo sviluppo di altri interventi, tra cui la riqualificazione del parco fluviale in corrispondenza dell'abitato di Vado, citato nel DEC/VIA/6068 del 04/05/2001.

4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)

L'intervento in oggetto si colloca, dal punto di vista geografico, nell'area più esterna dell'Appennino bolognese, in quel tratto di Variante di Valico che coincide in buona parte con la galleria Allocco e con la galleria Vado. L'area di intervento si trova a sud della confluenza tra Fiume Reno e Torrente Setta, nel tratto in cui il Setta si accosta alla SP325.

I comuni interessati dal progetto sono Marzabotto, Monzuno e solo marginalmente Sasso Marconi, in Città Metropolitana di Bologna.

Il tracciato di progetto si sviluppa lungo la media valle del torrente Setta in direzione sud-nord, dalla località Campolungo di Vado/Pernizzo poco a sud dell'abitato di Vado fino alla località Lama di Setta.

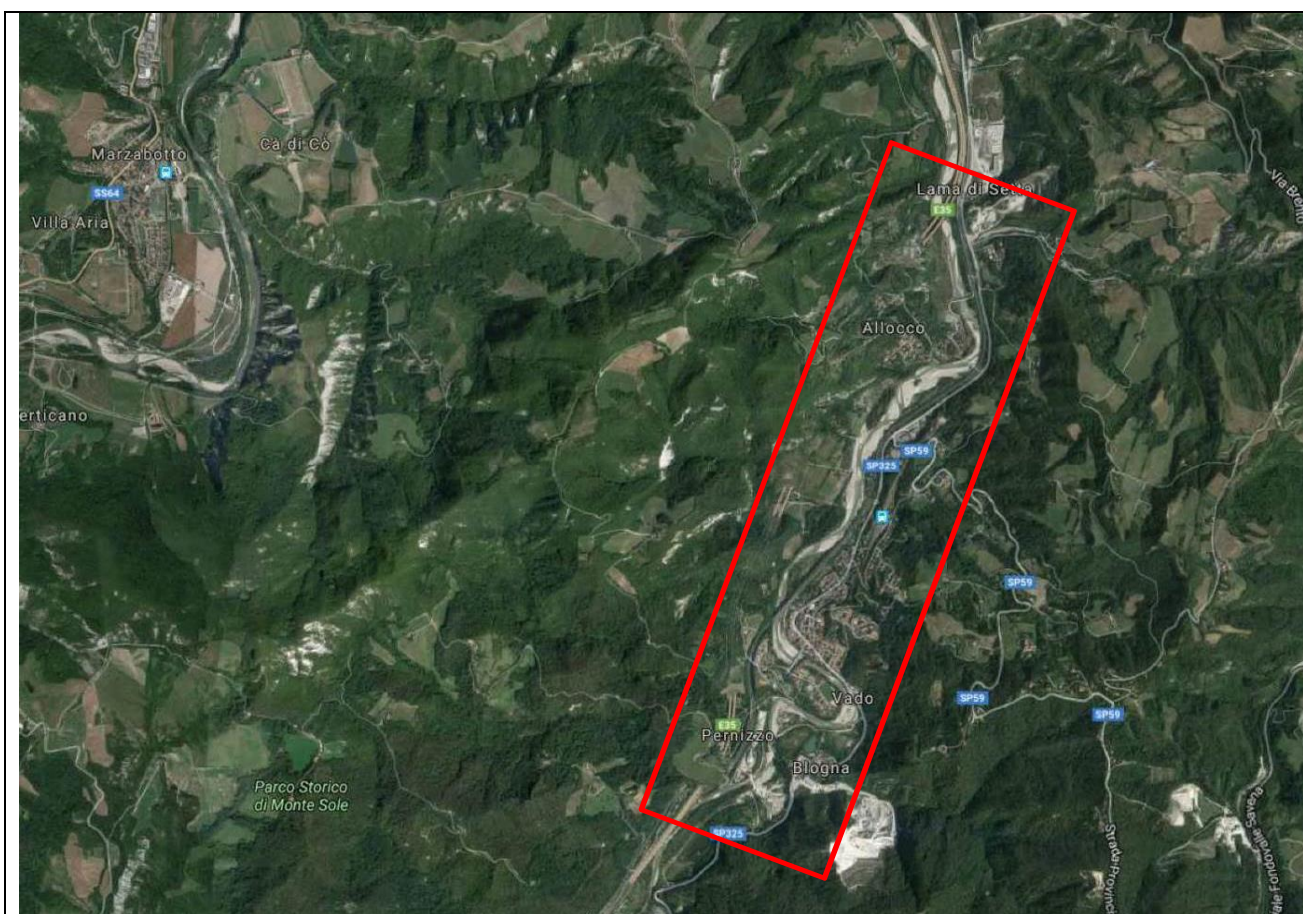
L'area in esame si inserisce nell'ambito di alta collina e bassa montagna emiliana. Le rocce sono raggruppabili nella formazione delle argille scagliose. Frane e scosciamenti sono fenomeni piuttosto comuni e rappresentano elementi fra i più espressivi del paesaggio.

Il contesto geomorfologico è quello del ripiano di fondovalle, che presenta un'articolazione interna su più terrazzi alluvionali, situati a quote differenti rispetto all'attuale alveo. Il paesaggio appare fortemente antropizzato e insediato.

Lungo la valle del Setta scorrono importanti vie di comunicazione nazionali: la Ferrovia Direttissima Bologna-Firenze (stazione a Vado) e la Variante di Valico dell'Autostrada del Sole A1 (caselli a Rio-veggio e, nelle immediate adiacenze, di Sasso Marconi), nonché il tratto dismesso dell'A1 storica oggetto del presente progetto.

Abbandonati dall'uso agricolo i suoli sono spontaneamente rioccupati dalla successione del bosco, contribuendo alla diversità del mosaico del paesaggio: un alternarsi di campi chiusi dal verde del reticolo idrografico e boschi intersecati da frane e calanchi.

Il torrente Setta è un corso d'acqua a carattere torrentizio e presenta nel tratto di progetto un ampio alveo con rami ad anastomi divaganti. Una tipica vegetazione riparia occupa gli isolotti formati dai rami di corrente, le rive e i greti ciottolosi, per svilupparsi più estesamente sui primi terrazzi alluvionali. Il Setta mostra lungo tutto il corso caratteri di naturalità, estesi a una fascia alquanto larga, corrispondente all'incisione di fondovalle. Lo stato delle acque è anche testimoniato dalla qualità delle stesse nell'intero corso, utilizzate a scopo idropotabile.



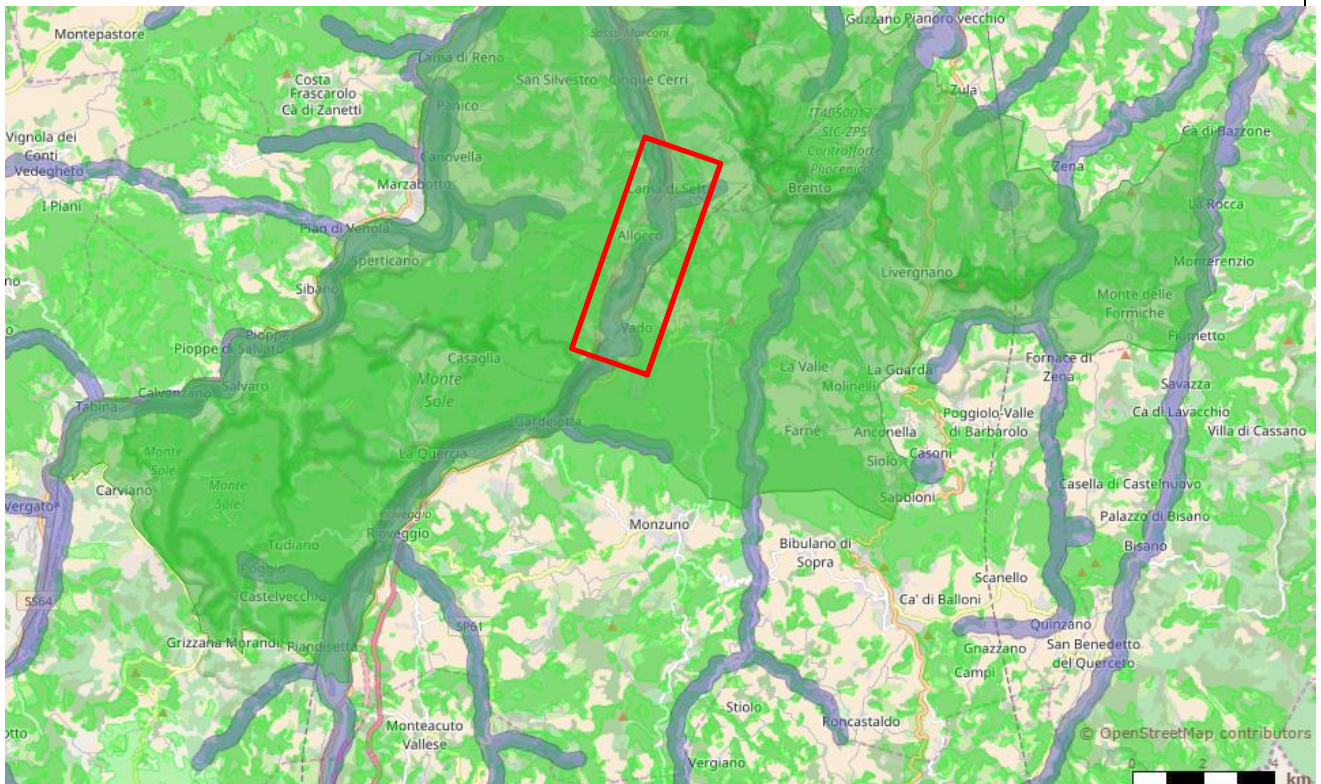
Vista aerea dell'area di intervento

Nell'area attraversata dall'intervento sono presenti i seguenti vincoli paesistici ambientali:

- i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (art. 142 lett. c);
- i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (art. 142, lett. g),

Sono inoltre presenti, non in diretto contatto con l'intervento, ma nella fascia di 500 metri intorno ad esso:

- - Parchi e riserve nazionali o regionali vincolati (art. 142 c. 1 lett. f), corrispondente al Parco regionale storico del Monte Sole e relativo SIC (codice IT4050003).



Il sistema dei vincoli paesaggistici: in rosso l'area dell'intervento

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

Il presente capitolo illustra le modifiche progettuali proposte relativamente agli interventi in studio rispetto al approvato nell'ambito del PREVAM

IL PROGETTO APPROVATO

Il progetto della Variante di Valico, e in particolare il PREVAM, conteneva specifiche previsioni in merito al recupero delle parti di opere esistenti che, non più utilizzate nella nuova infrastruttura viaria, venivano trasformate in parti attive del territorio e del sistema infrastrutturale locale.

I criteri che hanno guidato il progetto relativo al recupero ambientale ed alla mitigazione, è stato assunto dagli Enti locali come riferimento per la valutazione della progettazione delle opere infrastrutturali ideate e progettate successivamente ad essa.

Il tratto autostradale oggetto della presente proposta è completamente dismesso per il tratto compreso tra Vado Nord e Campolungo. Da Lama di Setta, al confine tra i Comuni Sasso Marconi e Marzabotto, fino alla intersezione della strada provinciale n.59 di Monzuno con la attuale SP 325, la dismissione riguarda la carreggiata sud della autostrada; oltre tale zona, fino a Campolungo, la dismissione riguarda tutto il nastro autostradale esistente.

Le opere di dismissione della autostrada comprendevano anche la costruzione dello svincolo di collegamento tra la nuova SP 325 e la via Allocco trasformata in strada comunale da pista di cantiere, nell'ambito dei lavori di sistemazione finale ed il nuovo svincolo a raso con rotonda in corrispondenza dell'incrocio tra le SP n.325 e Mal di Setta e Bisenzio+e n.59 +Monzuno+.

Dalla nuova intersezione della SP n. 59 sulla SP 325, conformata a rotonda, fino alla spalla nord del ponte di Vado, il rilevato autostradale stradale veniva completamente dismesso, sia per la carreggiata sud che per la carreggiata nord. Per tutta la fascia era previsto un ripristino vegetazionale con alberature, prato e cespugli.

Sul lato esterno della carreggiata sud esiste un muro in cemento armato rivestito in pietrame che delimita la sponda destra del t. Setta e che in molti tratti rappresenta proprio la parete bagnata dalle acque del torrente. Il muro ha altezze variabili con valori che raggiungono anche 6,0m. Per questo muro non era prevista la rimozione, nemmeno parziale a causa delle condizioni idrauliche del tratto da esso presidiato.

Dalla spalla sud del ponte di Vado fino al cavalcaferrovia, entrambi da dismettere completamente, esiste una profonda trincea i cui è collocata la vecchia autostrada.

Il progetto prevedeva che la trincea sarebbe stata colmata con terreno dopo avere demolito le pavimentazioni stradali, le fondazioni della pavimentazione e tutte le opere complementari che caratterizzano la sede stradale. La colmata avveniva con strati di terreno provenienti dalle lavorazioni della Variante di Valico, intercalati con stati di terreno a granulometria grossolana per lo smaltimento delle acque sotterranee. Oltre il cavalcaferrovia, a sud di questo, in fase di sistemazione finale si prevedeva la demolizione dell'ultimo rilevato, prima delle gallerie di Campolungo, per tutta la larghezza della sede autostradale.

La demolizione completa del rilevato di accesso alla spalla nord del ponte di Vado sul Torrente Setta e del ponte (progr. Km 215+252) stesso era completata con la rivegetazione delle aree di alveo denudate. La dismissione comprendeva la sistemazione della grande trincea che si trova a sud dell'attuale ponte di Vado.

Il vecchio ponte autostradale sul torrente Setta è costituito da un impalcato in cemento armato formato da travi in c.a.p. disposte in batterie di 12 travi collegate tra loro con traversi in c.a.p.. Le pile sono in cemento armato conformate a setti pieni, collegate al sottosuolo con fondazioni di tipo diretto in cemento armato.

Il progetto prevedeva la demolizione completa del ponte: fondazioni (demolite fino alla quota del fondo alveo), pile, impalcato e spalla nord (quella sud era mantenuta come elemento di difesa e di protezione della roccia che forma il promontorio in cui si inserisce la successiva trincea autostradale).

Il cavalcaferrovia (prg 215+968) della vecchia autostrada A1, sulla linea direttissima Bologna Firenze, era previsto in completa demolizione. Restavano in posto le fondazioni che sono di tipo diretto anche se ben incassate nel substrato del terreno.

IL PROGETTO PROPOSTO

Il progetto definitivo proposto è composto dai medesimi macro interventi previsti nel progetto approvato nel 2001 e, di fatto, si tratta di uno suo sviluppo più approfondito, incluso l'adeguamento alle norme tecniche emanate dal 2001 a oggi e allo stato dei luoghi attuale.

Per ciascun macro intervento di progetto si riportano nel seguito le eventuali differenze rispetto al progetto approvato.



Planimetria generale su ortofotopiano

- Sistemazione della ex carreggiata Nord autostradale a variante SP 325 dal km 212+230 circa al km 214+030 circa, con realizzazione di n. 2 intersezioni a rotonda (a inizio e fine intervento) e di n. 1 intersezione canalizzata.

In questo tratto l'intervento in progetto è sostanzialmente identico a quello approvato con l'eccezione dello spostamento verso nord dell'inizio e fine intervento a seguito dell'inserimento di intersezioni a rotatoria tra carreggiata nord declassata e SP 325

- Demolizione per lo stesso tratto della piattaforma della ex carreggiata Sud autostradale e riduzione del rilevato autostradale con realizzazione di un percorso ciclabile.
Il progetto approvato non prevedeva la demolizione del corpo del rilevato sottostante la carreggiata sud. Tale intervento è stato introdotto per migliorare l'inserimento paesaggistico del tratto stradale dismesso riducendo l'altezza dei muri prospicienti il torrente Setta.
- Demolizione della piattaforma delle due carreggiate autostradali da Km 214+075 a Km 216+400.
In questo tratto il progetto proposto conferma la demolizione dell'A1 dismessa con le relative sistemazioni a verde e la prosecuzione del percorso ciclabile sotto descritto.
- Realizzazione di un percorso ciclabile che si estende tra Lama di Setta e l'abitato di Vado, con aree di sosta ad inizio e fine percorso.
La pista ciclabile in progetto proposto è confermata per l'intera estensione prevista: la nuova pista ciclabile inizia in prossimità della frazione di Lama di Setta nel tratto di strada SP 325 declassata a viabilità locale e precisamente in corrispondenza del parcheggio di progetto denominato P1 e termina in corrispondenza del Viadotto Setta esistente, dove è prevista la realizzazione di un nuovo parcheggio denominato P2.
Coerentemente con il rimodellamento previsto per il rilevato stradale della carreggiata sud esistente, l'andamento altimetrico sarà caratterizzato da livellette in salita e in discesa con pendenza massima del 3% e raccordi concavi e convessi di raggio minimo 800/1000m, ad esclusione del tratto iniziale in prossimità del sottopasso, vincolato all'opera esistente.
La sezione pavimentata è caratterizzata da una larghezza di 2.50m a falda unica con pendenza trasversale pari al 2% e rivolta verso il torrente Setta. Su entrambi i lati sono previsti arginelli di 0.50m di larghezza, sui quali è alloggiato un parapetto di protezione lato Torrente Setta. Infine come ulteriore elemento di protezione è prevista l'installazione di una rete metallica in testa al muro esistente.
- Demolizione del Viadotto sul torrente Setta al Km 215+252 e del Cavalcaferrovia - Linea storica Bo-Fi al Km 215+968;
Il progetto proposto conferma la demolizione delle due strutture già previste in demolizione nel progetto approvato. In progetto vengono dettagliate modalità, fasi e tempistiche delle due demolizioni. Inoltre sono specificate le attività che saranno svolte al fine di consentire il riutilizzo dei materiali provenienti dalle demolizioni, previa attività di recupero, sia per i fabbisogni del progetto sia per eventuali interventi esterni allo stesso.
- Ritombamento parziale della trincea esistente nel tratto dal Km 215+400 al km 215+890 circa.
Se il primo tratto del progetto prevede la restituzione al territorio del tratto di A1 in disuso mediante la costruzione di una pista ciclabile e di una porzione di viabilità che consentono un uso da parte dei residenti e visitatori, gli interventi in corrispondenza del secondo tratto sono di tipo naturalistico in senso stretto. Infatti il progetto proposto conferma la previsione di ritombare la trincea in corrispondenza del tratto localizzato tra il viadotto sul T. Setta e il ponte della ferrovia, per 500 m di lunghezza. Il ritombamento permetterà di fare sparire del tutto i muri di contenimento del terreno attualmente presenti. Per consentire il deflusso delle acque del versante posto a monte della trincea, si prevede la creazione di un impluvio nella parte centrale della trincea con le pendenze tali da orientare il flusso delle acque verso il T. Setta. La superficie della trincea viene piantumata con formazioni forestali ad eccezione delle aree più vicine alla strada locale di collegamento tra le frazioni di Vado (nel prolungamento di via Creda), dove sono presenti anche edifici residenziali e dove si preferisce intervenire con formazioni di maggiore interesse paesaggistico. Nella parte centrale della trincea, viene inoltre lasciato un margine esente da piantagioni intorno al fosso centrale di scorrimento delle acque per consentirne la manutenzione.
- Rimodellamento degli ex rilevati autostradali e trasformazione in dune per ricucitura con il territorio.
Il rilevato di circa 350 m di lunghezza, posizionato tra la ferrovia e la galleria di fine tracciato sarà invece riportato alle quote dei terreni circostanti ad eccezione di un tratto finale di circa 50 m che è necessario mantenere per consentire la conservazione di un sottovia esistente per l'accesso ad una strada di servizio funzionale alla A1 attualmente in servizio, per la galleria di Vado. Con l'abbassamento del rilevato, il muro di contenimento lato

Ovest sarà rimosso. Anche in questo caso, l'intera superficie sarà piantumata con formazioni forestali. Tale intervento è analogo a quello già previsto nel progetto approvato.

- Chiusura della galleria esistente Campolungo (con tamponamento delle pareti di imbocco).
Il progetto proposto conferma il cambio di destinazione d'uso per la Galleria Campolungo della vecchia A1: non essendo più consentito il transito e l'accesso (ad eccezione del personale autorizzato), si è resa necessaria la chiusura degli imbocchi che viene realizzata con pareti di muratura armata.
In particolare, all'imbocco Nord è prevista la chiusura delle due canne del tracciato autostradale dismesso (con la possibilità di accesso al personale tecnico garantito da portoni a battente in acciaio), mentre è prevista la chiusura senza accessi della vecchia galleria stradale. All'imbocco Sud si procede in modo analogo per la chiusura dell'imbocco della vecchia galleria stradale e della carreggiata Sud del tracciato autostradale dismesso. L'imbocco della carreggiata Nord è già invece completamente ricoperto dalla scarpata artificiale del nuovo tracciato autostradale della Variante di Valico.

In merito all'alveo del torrente Setta il progetto definitivo approvato prevedeva di definire successivamente la necessità di eventuali interventi di sistemazione idraulica.

Dal confronto con il Servizio Tecnico di Bacino Reno sono state definite due zone critiche per le condizioni di deflusso del torrente Setta, in corrispondenza del ponte all'occa e del viadotto autostradale da demolire. In queste zone sono stati pertanto previsti interventi di rinforzo arginale nel progetto definitivo oggetto della presente procedura.

Inoltre, a seguito di specifiche simulazioni acustiche, a partire dalla progressiva stradale 0+200 circa, è prevista la realizzazione di una barriera antifonica di 133 m di lunghezza per 5m di altezza per mitigare le abitazioni prospicienti.

Nel progetto viene anche inserita la sistemazione dell'ex-area di Deposito AD3 Casalino Lama di Setta, sita in Comune di Sasso Marconi, già usata nell'ambito dei lavori del Lotto 2 della Variante di Valico nel 1999 e che viene in parte impiegata per l'installazione del cantiere. Una volta terminati i lavori e disinstallato il cantiere, si prevede la piantumazione di un filare arboreo lungo la A1 esistente e la restituzione ai proprietari per uso agricolo di buona parte dell'area rimanente come previsto nel progetto PREVAM approvato nel 2001.

I volumi di terreno scavato saranno stoccati temporaneamente in prossimità degli scavi o all'interno dell'area di cantiere prevista in progetto e saranno riutilizzati in parte nell'ambito del medesimo progetto (173.000 mc circa) e in maggior parte come approvvigionamento per gli interventi previsti nel sistema autostradale e tangenziale di Bologna, 239.000 mc circa.

Per la gestione ambientale dei lavori il Progetto Definitivo proposto prevede alcune disposizioni per le imprese ai fini del contenimento degli impatti, mentre in fase di Progetto Esecutivo verrà predisposto uno specifico Capitolato Ambientale contenente le prescrizioni e le modalità gestionali e operative per la realizzazione dei lavori al fine di prevenire e mitigare gli impatti ambientali in fase di cantiere, in primo luogo quelli acustici e atmosferici.

I tempi complessivi per la realizzazione dell'opera sono pari a 24 mesi.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	Giudizio positivo di compatibilità ambientale ai sensi del quinto comma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 1986 n.349, espresso con Delibera del Consiglio dei Ministri dell'agosto 2001.
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Procedura di accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell'art. 81 ex DPR	Il PREVAM è stato approvato in data 23 giugno 1999 con Delibera n°1154 dalla Regione Emilia Romagna, che nell'approvarlo però ha richiesto che il progetto

<p>616/77 tramite Conferenza dei Servizi ex art. 14 LN 241/90 e Valutazione di Impatto Ambientale</p>	<p>delle strutture dismesse fosse meglio approfondito e conseguentemente ripresentato.</p> <p>In particolare tale richiesta era riferita al tratto di A1 ricadente nel Comune di Sasso Marconi, nonché al tratto ricadente nel Comune di Monzuno (frazione di Vado) dove era prevista la dismissione della carreggiata sud per circa 2 km e il declassamento della nord.</p> <p>L'iter autorizzativo sul PREVAM vede poi i provvedimenti emessi dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali (Prov. ST/101/4696/99 del 29 febbraio 2000), dall'allora Ministero dei lavori Pubblici (provvedimento Di.Co.Ter. n. 429 del 6 giugno 2000) e dal Consiglio dei Ministri dell'agosto 2001 che esprime giudizio positivo di compatibilità ambientale ai sensi del quinto comma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 1986 n.349.</p>
---	--

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<p><i>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:</i></p>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	<hr/>
<p>Altre autorizzazioni</p> <input checked="" type="checkbox"/> Procedura di accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell'art. 81 ex DPR 616/77 tramite Conferenza dei Servizi ex art. 14 LN 241/90	<p>Ministero delle Infrastrutture . procedura in corso</p>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del DLgs 42/2004	<p>Comuni di Sasso Marconi, Marzabotto e Monzuno . procedura in corso</p>
<input checked="" type="checkbox"/> Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 6 del DPR 120/2003	<p>Valutazione di incidenza non significativa determinata dall'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Orientale (Atto n. 19 del 30/01/2019).</p>

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	X		L'area di progetto interferisce con il torrente Setta e alcuni elementi minori del sistema idrografico.
2. Zone costiere e ambiente marino		X	L'ambito di intervento non è prossimo a zone costiere né all'ambiente marino. La linea di costa più vicina è quella del mare Adriatico e si trova a circa 80km dal sito di intervento
3. Zone montuose e forestali	X		Dalla consultazione della Tavola 1 del PTCP risulta che un breve tratto, nel punto più settentrionale del tracciato stradale in questione, è compreso all'interno del sistema collinare. Risulta inoltre che l'area di progetto si trova quasi totalmente in adiacenza al sistema delle aree forestali boschive e che, nel tratto più meridionale (in prossimità della galleria Campolungo), lo attraversa in due brevi tratti.
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)	X		L'area oggetto di intervento in alcuni tratti è adiacente alla ZSC IT4050003 Monte Sole e nel tratto più a sud (in corrispondenza della galleria Campolungo) l'area risulta interna al Sito Natura 2000. Alcuni tratti dell'ex tracciato autostradale in considerazione risultano adiacenti al perimetro dell'area contigua (ex Pre-Parco con funzione determinante per la piena fruibilità del Parco) del Parco Regionale Storico Monte Sole. Il tracciato in esame risulta invece interno al perimetro di area contigua in corrispondenza della galleria Campolungo. Nell'area vasta si rileva la presenza della ZSC-ZPS IT4050012 Contrafforte Pliocenico e della Riserva regionale Contrafforte Pliocenico.
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		X	L'area non ricade in zone di territorio designate come vulnerabili da nitrati di origine agricola. L'area non ricade in zone di superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D.Lgs. 155/2010 in base ai dati della rete di monitoraggio della qualità dell'aria relativo all'anno 2018, con l'unica eccezione dei valori obiettivo a lungo termine dell'ozono
6. Zone a forte densità demografica		X	L'area di intervento è ubicata nei Comuni in comune di Sasso Marconi, Marzabotto e Monzuno che, per numero di abitanti (15.000,

		6.800 e 6.400 rispettivamente nel 2018) e densità demografica (154, 92 e 98 ab/kmq rispettivamente nel 2018), non rientrano tra le zone a forte densità demografica come codificate al punto 4.3 dell'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015
--	--	--

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

<p>7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica</p>	<p>X</p>	<p>Dalla consultazione della Tavola 1 del PTCP risulta che la porzione dell'asfalto tracciato autostradale a sud del viadotto sul Setta fino al cavalcaferrovia, nonché la galleria Campolungo sono comprese all'interno di zone di particolare interesse naturalistico e paesaggistico ambientale. Si evidenzia inoltre la vicinanza della prima parte del tratto 1 (zona Lama di Setta) alla suddetta zona di particolare interesse naturalistico e paesaggistico ambientale.</p> <p>A circa 200 m dal tracciato è inoltre localizzato il centro storico di Vado (comune di Monzuno).</p> <p>Per un lungo tratto il tracciato interessato dall'intervento è affiancato dalla S.P. 325, viabilità storica di prima individuazione secondo il PTCP della Provincia di Bologna. Viene riconosciuta come viabilità storica anche Via Crede, un tratto della quale sarà oggetto di intervento di ripristino. Il progetto prevede infatti il ripristino del tratto di via Crede demolito con l'esistente cavalcavia di scavalco dell'asfalto A1 dismessa.</p> <p>Coerentemente con l'intervento di rinaturalizzazione della trincea autostradale mediante il parziale ritombamento, si prevede la ricostruzione della viabilità, assimilabile a strada a destinazione particolare, per uno sviluppo complessivo pari a 55m con una configurazione in modesto rilevato rispetto al riempimento di progetto.</p> <p>Gran parte del tracciato stradale in considerazione risulta inoltre incluso in ambiti agricoli a prevalente rilievo paesaggistico.</p> <p>Dalla consultazione dei PSC dei Comuni interessati dall'intervento si osserva che il tracciato stradale è quasi totalmente interessato da vincolo paesaggistico.</p> <p>Dalla consultazione della Tavola PSC.M/T.1/1a del comune di Monzuno emerge che il tracciato è parzialmente interessato da Altre aree di valore naturale e ambientale AVN [0]. Inoltre, dalla Tavola PSC.M/T. 2a del comune di Monzuno si evidenzia la presenza, nelle vicinanze del tracciato, di edifici di interesse storico-architettonico e/o testimoniale.</p> <p>Secondo la Tavola 3A Carta delle potenzialità archeologiche del comune di Marzabotto il tracciato stradale è nelle vicinanze di aree con potenzialità archeologica media.</p>
---	-----------------	--

<p>8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)</p>	<p>X</p>	<p>Le aree ricadono negli areali di produzione dei seguenti prodotti principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Agnello del Centro Italia Igp; - Ciliegia di Vignola Igp; - Cotechino Modena Igp; - Grana Padano Dop; - Mortadella Bologna Igp; - Salame Cremona Igp; - Salamini italiani alla cacciatora Dop; - Squacquerone di Romagna Dop; - Vitellone bianco dell'Appennino centrale Igp; - Zampone Modena Igp; - Docg Colli Bolognesi Pignoletto; - Doc Colli Bolognesi; - Doc Colli Bolognesi, sottozona Bologna; - Doc Pignoletto; - Igt Emilia o dell'Emilia.
<p>9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)</p>	<p>X</p>	<p>Dalla consultazione del Catasto dei siti contaminati Arpa Emilia-Romagna, Report 2015+ non risultano siti contaminati interferenti con l'area in oggetto.</p>
<p>10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)</p>	<p>X</p>	<p>Dalla consultazione della cartografia vincolo Idrogeologico+ disponibile sul sito della Città Metropolitana di Bologna risulta che il tracciato stradale in oggetto ricade parzialmente in aree soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. 30 dicembre 1923 n. 3267.</p>

<p>11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni</p>	<p>x</p>	<p>Il Piano Stralcio Assetto Idrogeologico (PSAI Reno, Idice-Savena, Sillaro e Santerno) è stato adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del Reno con delibera C.I. AdB Reno n°1/1 del 6.12.2002. Per quanto riguarda il territorio dell'Emilia Romagna, con Deliberazione della Giunta Regionale n°567 del 7.4.2003, la Regione ha approvato il Piano per il territorio di competenza. Successivamente la Variante ai Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno finalizzata al coordinamento tra tali Piani ed il Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) è stata approvata dalla Giunta Regionale Emilia-Romagna, per il territorio di competenza, con deliberazione n°2111 del 5.12.2016.</p> <p>Dalla consultazione della Tavola 1.2 del PSAI I "Rischio da frana e assetto dei versanti" risulta che il tratto in esame non è interessato da rischio da frana.</p> <p>Rispetto al rischio idraulico, dall'analisi della Tavola 2.44 del PSAI II "Rischio idraulico e assetto rete idrografica" è emerso che il tracciato stradale in esame è interessato dai seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alveo attivo zonizzato del reticolo idrografico principale e secondario; • Fasce di pertinenza fluviale in zone pedemontane o pedecollinari (PF.M) <p>Non è quindi interessato da aree ad alta probabilità di inondazione.</p> <p>Dall'analisi delle mappe relative al Piano di Gestione Rischio Alluvioni consultabili attraverso il servizio interattivo della Regione Emilia Romagna, si osserva che per la maggior parte il tracciato stradale in oggetto risulta interessato da pericolosità P2 (alluvioni poco frequenti) e P3 (alluvioni frequenti). Non è invece interessato da pericolosità idraulica il tratto a sud del viadotto sul Setta fino al cavalcaferrovia ed il tratto in galleria.</p> <p>Risulta inoltre che quasi tutto il tracciato in oggetto rientra in Area a Rischio R3; fanno eccezione il tratto in corrispondenza del viadotto sul Setta (Rischio R2 e R4), il tratto a sud del viadotto fino al cavalcaferrovia (che non rientra in area a rischio) ed una porzione del tratto in galleria (anch'esso non a rischio).</p>
--	----------	---

<p>12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)³</p>	<p>x</p>	<p>Secondo la classificazione sismica aggiornata al 31 gennaio 2019 disponibile sul sito internet della Protezione Civile, i comuni di Sasso Marconi, Marzabotto e Monzuno ricadono in zona 3.</p>
<p>13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)</p>	<p>x</p>	<p>Dalla consultazione delle tavole 2.2.E del comune di Marzabotto e PSC.M/T.1/1a del comune di Monzuno è emerso che il tracciato stradale considerato, in due tratti, è interno a fasce di ambientazione di siti di emittenza Radio Televisiva; si osserva inoltre che in due punti il tracciato è interessato dal passaggio di linee elettriche e dalle relative fasce di attenzione. È interessato inoltre, parzialmente, da fascia di rispetto stradale e ferroviaria.</p> <p>Dall'analisi della Tavola 3 del PTCP è emerso inoltre che l'area oggetto di intervento è compresa all'interno di due zone di protezione dall'inquinamento luminoso; in particolare le aree sono localizzate internamente alle zone di protezione relative all'osservatorio astronomico professionale in comune di Loiano e all'osservatorio astronomico non professionale in comune di Monte San Pietro %elsina+. A tal proposito si ricorda che per tutto il tracciato dell'infrastruttura il progetto ha seguito i dettami della L.R. 19/2003 (%Norme in materia di riduzione dell'inquinamento Luminoso e di risparmio energetico-) della Regione Emilia Romagna e le successive modifiche ed integrazioni.</p> <p>La duna d'argine prevista in corrispondenza del Viadotto sul Setta interferisce per un'estensione pari a circa 305 m con un metanodotto interrato. Tale interferenza sarà risolta prima dell'inizio dei lavori e di concerto con le indicazioni dell'Ente Gestore del sottoservizio medesimo.</p>

³ Nella casella %SI+, inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

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 del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input checked="" type="checkbox"/> SI	NO	SI
	<i>Descrizione:</i> la riqualifica e dismissione del vecchio tracciato autostradale dell'A1 modifica l'attuale configurazione dei luoghi andando a rifunzionalizzare e recuperare a usi pubblici il sedime autostradale abbandonato, così come previsto dal progetto originario PREVAM che accompagnava il progetto della Variante di Valico		<i>Perché:</i> Il progetto in esame non comporta una modifica dell'ambiente interessato rispetto a quanto già previsto dal progetto approvato, se non per limitati ambiti territoriali in cui sono state inserite intersezioni a rotatoria per elevare la sicurezza delle stesse. Rispetto al progetto originario sono inoltre stati inseriti interventi di protezione idraulica a seguito dello specifico confronto svolto con l'ex Servizio Tecnico di Bacino del fiume Reno.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> SI	NO	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<i>Descrizione:</i> Il progetto riguarda la dismissione di una strada esistente, rigenerando territorio allo stato attuale infrastrutturato in modo che svolga funzioni di utilità pubblica (strada locale, pista ciclabile, parcheggi) e riqualifica paesaggistica ed ecologica (parchi, demolizioni e tombamenti strutture esistenti).		<i>Perché:</i> L'utilizzo di risorse naturali non ha potenziali effetti ambientali significativi in quanto l'utilizzo delle risorse sarà limitato alle poche opere nuove da realizzare e, in ogni caso, analogo a quanto già previsto nel progetto approvato.	
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?	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<i>Descrizione:</i> La realizzazione degli interventi non comporta stoccaggi, trasporto, movimentazione di sostanze o materiali nocivi per la salute umana o per l'ambiente.		<i>Perché:</i> Vista l'assenza di sostanze o materiali potenzialmente nocivi per la salute umana e l'ambiente, non si prevedono potenziali effetti ambientali significativi. Le terre e rocce da scavo che verranno scavate per i lavori di sistemazione saranno gestite ai sensi degli artt. 183 e 184bis del D. Lgs. 152/2006 e smi. La caratterizzazione svolta ha evidenziato che la totalità dei campioni analizzati risulta conforme ai limiti di cui alle CSC (Concentrazioni Soglia di Contaminazione) della colonna B, della Tabella 1 dell'Allegato 5 alla Parte IV - Titolo V del D. Lgs. 152/06	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> SI	NO	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<i>Descrizione:</i> La realizzazione degli interventi comporta la produzione di rifiuti		<i>Perché:</i> il recupero dei rifiuti prodotti non era previsto nel progetto originario ed è	

	<p>che dovranno essere conferiti a discarica o ad impianti di recupero in base alla loro tipologia (codice CER). In progetto è comunque previsto che nel cantiere venga installato un impianto per il recupero dei materiali derivanti dalle demolizioni delle strutture esistenti al fine di impiegarli per altri interventi infrastrutturali sul territorio.</p>		<p>un elemento caratterizzante in termini positivi la nuova proposta progettuale. Tale impostazione permette una consistente riduzione dei rifiuti destinati allo smaltimento. Tutti i rifiuti, saranno in ogni caso gestiti a norma del D.Lgs. 152/06.</p>	
<p>5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<p><i>Descrizione:</i> L'utilizzo dei mezzi di cantiere ed in generale le fasi di realizzazione degli interventi comportano l'emissione temporanea di inquinanti in atmosfera. In fase di esercizio sostanzialmente non vi sarà incremento di emissioni né rispetto alla situazione attuale né rispetto a quella di progetto</p>		<p><i>Perché:</i> gli interventi da realizzare sono sostanzialmente gli stessi del progetto approvato e pertanto le emissioni legate alle lavorazioni non varieranno rispetto al progetto approvato. Per la fase di esercizio non sono previsti incrementi di traffico rispetto allo scenario progettuale già approvato e, di conseguenza, non viene modificato lo scenario emissivo.</p>	
<p>6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<p><i>Descrizione:</i> Durante la fase di cantiere verranno prodotti rumori e vibrazioni connessi alle lavorazioni. Per la verifica dell'impatto acustico derivante dal traffico transitante sul percorso stradale in progetto e della eventuale necessità di prevedere adeguati sistemi di abbattimento del rumore è stato svolto uno specifico studio acustico.</p>		<p><i>Perché:</i> gli interventi da realizzare sono sostanzialmente gli stessi del progetto approvato e pertanto le emissioni acustiche legate alle lavorazioni, saranno le stesse del progetto approvato. Inoltre i rumori e le vibrazioni prodotti durante la fase di cantiere avranno carattere temporaneo e si esauriranno al termine dei lavori. In ogni caso in fase di progettazione esecutiva sarà predisposto uno specifico Capitolato Ambientale contenente le prescrizioni e le modalità gestionali e operative per la realizzazione dei lavori al fine di prevenire e mitigare gli impatti ambientali. Per quanto riguarda la fase di esercizio, dai risultati delle simulazioni acustiche risulta che, tramite il dimensionamento di una idonea barriera acustica è possibile mitigare i ricettori residenziali che risultano oltre i limiti di riferimento.</p>	
<p>7. Il progetto comporterà rischi di 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>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<p><i>Descrizione:</i> Durante la fase di cantiere la presenza di macchine operatrici potrebbe comportare un possibile rilascio, a causa di perdite di olio e di carburante dai mezzi meccanici, di sostanze nocive. Anche il transito di veicoli lungo il tracciato durante la fase di</p>		<p><i>Perché:</i> in fase di cantiere, garantendo il corretto uso e manutenzione dei macchinari, adottando eventuali misure cautelari quali canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti ecc., si può ritenere</p>	

	esercizio potrebbe comportare un possibile rilascio accidentale di sostanze nocive.		trascurabile la possibilità di sversamenti e contaminazioni. In ogni caso in fase di progettazione esecutiva sarà predisposto uno specifico Capitolato Ambientale contenente le prescrizioni e le modalità gestionali e operative per la realizzazione dei lavori al fine di prevenire e mitigare gli impatti ambientali. Per quanto riguarda la fase di esercizio, le modalità di gestione delle acque di piattaforma non sono modificate rispetto al progetto già approvato.	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<i>Descrizione:</i> La realizzazione del progetto comporterà i rischi in termini di sicurezza dei lavoratori tipici di un cantiere infrastrutturale da gestire secondo la normativa vigente. L'utilizzo delle infrastrutture non comporterà rischi differenti rispetto alla situazione attuale e al progetto approvato.		<i>Perché:</i> La tipologia di operazioni da eseguire e di mezzi impiegati esclude la possibilità di incidenti con effetti sulla salute pubblica e sull'ambiente.	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone 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?	<input checked="" type="checkbox"/> SI	NO	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<i>Descrizione:</i> Come specificato in Tabella 8 la porzione dell'ex tracciato autostradale a sud del viadotto sul Setta fino al cavalcaferrovia, nonché la galleria Campolungo sono comprese all'interno di zone di particolare interesse naturalistico e paesaggistico ambientale individuate dal PTCP. A circa 200 m dal tracciato è inoltre localizzato il centro storico di Vado (comune di Monzuno). Per un lungo tratto il tracciato interessato dall'intervento è affiancato dalla S.P. 325, viabilità storica di prima individuazione secondo il PTCP. Gran parte del tracciato stradale in considerazione risulta inoltre incluso in ambiti agricoli a prevalente rilievo paesaggistico ed è quasi totalmente interessato da vincolo paesaggistico. L'area oggetto di intervento in alcuni tratti è adiacente alla ZSC IT4050003 Monte Sole+ e nel tratto più a sud (in corrispondenza della galleria Campolungo) l'area risulta interna al Sito Natura 2000.		<i>Perché:</i> Il progetto in esame non comporta una modifica dell'ambiente interessato rispetto a quanto già previsto dal progetto approvato, se non per limitati ambiti territoriali in cui sono state inserite intersezioni a rotatoria per elevare la sicurezza delle stesse. Rispetto al progetto originario sono inoltre stati inseriti interventi di protezione idraulica a seguito dello specifico confronto svolto con l'ex Servizio Tecnico di Bacino del fiume Reno. La dismissione e la riqualifica del vecchio tracciato dell'autostrada A1 in ogni caso migliorerà l'attuale situazione territoriale in riferimento agli aspetti paesaggistici ed ecologici, elevando il livello di naturalità del territorio. In relazione alla presenza della ZSC Monte Sole+ si evidenzia che l'ente parco, competente per la Valutazione di incidenza, ha già deliberato positivamente in riferimento al progetto proposto (Atto n. 19 del 30/01/2019).	

<p>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?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	NO	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
<p>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?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	NO	.. SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
<p>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?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	NO	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
<p>13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	NO	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
<p><i>Descrizione:</i> L'intervento corre parallelamente al Torrente Setta che è individuato come corridoio ecologico negli strumenti di pianificazione territoriale</p>	<p><i>Perché:</i> Il progetto in esame non comporta una modifica dell'ambiente interessato rispetto a quanto già previsto dal progetto approvato, se non per limitati ambiti territoriali in cui sono state inserite intersezioni a rotatoria per elevare la sicurezza delle stesse. La dismissione e la riqualifica del vecchio tracciato dell'autostrada A1 in ogni caso permetterà di elevare il livello di naturalità del territorio, senza interferenze significative con le aree protette presenti, come risulta dall'esito della Valutazione di incidenza già svolta (vedasi punto precedente)</p>			
<p><i>Descrizione:</i> L'area di progetto interferisce con il torrente Setta e alcuni elementi minori del sistema idrografico.</p>	<p><i>Perché:</i> Per quanto riguarda la fase di esercizio, le modalità di gestione delle acque di piattaforma non sono modificate rispetto allo stato attuale e a quello del progetto approvato, non risultando problematico in riferimento alla qualità dei corpi idrici superficiali presenti</p>			
<p><i>Descrizione:</i> Il tratto di intervento è compreso tra la Variante di Valico a ovest e la SP325 a est: la prima non è interessata dal progetto, mentre la seconda è ad essa connesso. Nel territorio interessato dall'intervento non sono presenti rilevanti problemi ambientali determinati dal traffico che interessa tali viabilità.</p>	<p><i>Perché:</i> L'adeguamento del vecchio tracciato dell'autostrada A1 a viabilità locale, già previsto nel progetto PREVAM approvato, permette di scaricare l'esistente SP325 di quota parte del traffico attuale riducendo i relativi livelli di impatto sul sistema antropico adiacente ad essa.</p>			
<p><i>Descrizione:</i> Il progetto riguarda il vecchio tracciato dell'autostrada A1 che si sviluppa lungo la media valle del torrente Setta in direzione sud-nord, dalla località Campolungo di Vado/Pernizzo poco a sud dell'abitato di Vado fino alla località Lama di Setta. L'area in esame si inserisce nell'ambito di alta collina e bassa montagna emiliana. Il contesto geomorfologico è quello del ripiano di fondovalle, che presenta un'articolazione interna su più terrazzi alluvionali, situati a quote differenti rispetto</p>	<p><i>Perché:</i> Il progetto in esame non comporta una modifica dell'ambiente interessato rispetto a quanto già previsto dal progetto approvato, se non per limitati ambiti territoriali in cui sono state inserite intersezioni a rotatoria per elevare la sicurezza delle stesse. La dismissione e la riqualifica del vecchio tracciato dell'autostrada A1 in ogni caso migliorerà l'attuale percezione visiva e l'intrusione nel paesaggio, armonizzando le parti che verranno conservate con il territorio.</p>			

	<p>all'attuale alveo. Il paesaggio appare fortemente antropizzato e insediato.</p> <p>Tali ambiti sono caratterizzati da una significativa interscambiabilità da diversi punti di osservazione</p> <p>Il progetto non interessa aree esistenti ad elevata fruizione pubblica, diversa dal traffico veicolare.</p>		<p>La completa dismissione e rinaturalizzazione di alcune parti del vecchio tracciato apportano di fatto una risoluzione complessiva degli impatti generati con la costruzione dell'autostrada A1 originaria.</p> <p>Si evidenzia infine che la realizzazione del progetto permette la rigenerazione di territorio allo stato attuale infrastrutturato in modo che svolga funzioni di utilità pubblica (strada locale, pista ciclabile, parcheggi) e riqualifica paesaggistica ed ecologica (parchi, demolizioni e tombamenti strutture esistenti).</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Il progetto prevedendo la dismissione di una strada esistente riguarda una parte di territorio già destinata a infrastrutture. Lo scopo finale perciò è la rigenerazione di territorio allo stato attuale infrastrutturato in modo che svolga funzioni di utilità pubblica (strada locale, pista ciclabile, parcheggi) e riqualifica paesaggistica ed ecologica (parchi, demolizioni e tombamenti strutture esistenti), senza perdita di suolo non antropizzato..</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Il progetto in esame non comporta una modifica dell'ambiente interessato rispetto a quanto già previsto dal progetto approvato, se non per limitati ambiti territoriali in cui sono state inserite intersezioni a rotatoria per elevare la sicurezza delle stesse. Tali rotatorie in ogni caso interessano ambiti già urbanizzati e infrastrutturati e non territorio non antropizzato.</p>	
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?	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>gli strumenti di pianificazione territoriale non prevedono modifiche all'uso del suolo e alle destinazioni urbanistiche nelle aree lungo il tratto di intervento. L'intervento in progetto è già previsto negli strumenti di pianificazione</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Il progetto proposto, così come il progetto approvato, prevede la riqualifica dell'infrastruttura esistente e non risulta in contrasto con la pianificazione urbanistica attualmente vigente.</p>	
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?	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>L'area di intervento è ubicata nei Comuni in comune di Sasso Marconi, Marzabotto e Monzuno che, per numero di abitanti (15.000, 6.800 e 6.400 rispettivamente nel 2018) e densità demografica (154, 92 e 98 ab/kmq rispettivamente nel 2018), non rientrano tra le zone a forte densità demografica come codificate al punto 4.3 dell'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Il progetto proposto, pur essendo presenti nelle vicinanze dell'area di progetto zone abitate o antropizzate (Vado, Allocco), non interessa rilevate zone densamente abitate o antropizzate.</p> <p>Il progetto in esame inoltre non comporta una modifica del territorio interessato e/o l'avvicinamento alle zone abitate.</p> <p>La completa dismissione e rinaturalizzazione di alcune parti del vecchio tracciato apportano di fatto una risoluzione complessiva degli impatti generati con la costruzione dell'autostrada A1 originaria.</p>	

<p>17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<p><i>Descrizione:</i> Ai fini dello studio acustico, per la predisposizione del censimento dei ricettori sono stati catalogati tutti i ricettori all'interno delle fasce di pertinenza. In tale area di studio sono presenti diversi edifici di tipo prevalentemente residenziale, soprattutto nelle frazioni di Allocco e di Vado. Sono inoltre presenti anche un discreto numero di edifici a destinazione industriale/produttiva. Nel centro della frazione di Vado sono presenti tre ricettori di tipo scolastico. Non sono invece presenti ricettori sensibili quali ospedali o case di riposo.</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto proposto prevede l'installazione di una specifica barriera antirumore per mitigare i ricettori residenziali che risultano oltre i limiti di riferimento. Per i ricettori scolastici non è possibile prevedere specifiche mitigazioni in quanto sono soggetti al solo traffico della SP325 nel tratto non interessato dalla riqualifica del vecchio sedime dell'autostrada A1. In fase di cantiere i lavori verranno svolti solo nel periodo diurno e in ogni caso in fase di progettazione esecutiva sarà predisposto uno specifico Capitolato Ambientale contenente le prescrizioni e le modalità gestionali e operative per la realizzazione dei lavori al fine di prevenire e mitigare gli impatti ambientali.</p>	
<p>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?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<p><i>Descrizione:</i> In base a quanto riportato in tabella 8 il progetto risulta limitrofo o adiacente ai seguenti elementi territoriali: Riserva regionale Contrafforte Pliocenico, Parco regionale Monte Sole, alcuni Siti di Importanza Comunitaria e Zone di Protezione Speciale. L'ambito ricade inoltre parzialmente in Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale ed il tracciato stradale in oggetto risulta adiacente ad una viabilità storica di prima individuazione. L'area di progetto ricade in parte in Vincolo paesaggistico di cui al D. Lgs. 42/04 e smi (fascia di 150 m dai fiumi) Risulta in adiacenza a zone di particolare interesse paesaggistico ambientale ed in prossimità del sistema delle aree forestali boschive e di zone di tutela naturalistica del PTCP.</p>		<p><i>Perché:</i> L'intervento di progetto si sviluppa totalmente sull'attuale sedime della vecchia A1 e non interessa ulteriori aree pertanto, non essendo prevista alcuna sottrazione di suolo, né l'impiego di altre risorse naturali per la predisposizione del sito di intervento e la sua gestione, se non per limitati ambiti territoriali in cui sono state inserite intersezioni a rotatoria per elevare la sicurezza delle stesse, si escludono effetti ambientali negativi e significativi su risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità</p>	
<p>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?</p>	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<p><i>Descrizione</i> L'area non ricade in zone di territorio designate come vulnerabili da nitrati di origine agricola. L'area non ricade in zone di superamento dei limiti di qualità</p>		<p><i>Perché:</i> La configurazione del progetto proposto non modifica le interferenze già considerate nel progetto approvato in precedenza. Funzionalmente si prevede l'invarianza dei flussi di traffico</p>	

	<p>dell'aria previsti dal D.Lgs. 155/2010 in base ai dati della rete di monitoraggio della qualità dell'aria relativo all'anno 2018, con l'unica eccezione dei valori obiettivo a lungo termine dell'ozono</p>		<p>rispetto al progetto approvato e la fluidificazione del traffico sulla viabilità locale. Quindi lo scenario emissivo atmosferico non viene peggiorato. Per la fase di cantiere sarà predisposto uno specifico Capitolato Ambientale contenente le prescrizioni e le modalità gestionali e operative per la realizzazione dei lavori al fine di prevenire e mitigare gli impatti ambientali.</p>	
	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
<p>20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, 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>	<p><i>Descrizione:</i> Dalla consultazione della Tavola 1.2 del PSAI I "Rischio da frana e assetto dei versanti" risulta che il tratto in esame non è interessato da rischio da frana. Rispetto al rischio idraulico, dall'analisi della Tavola 2.44 del PSAI II "Rischio idraulico e assetto rete idrografica" è emerso che il tracciato stradale in esame è interessato dai seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alveo attivo zonizzato del reticolo idrografico principale e secondario; • Fasce di pertinenza fluviale in zone pedemontane o pedecollinari (PF.M) <p>Non è quindi interessato da aree ad alta probabilità di inondazione.</p> <p>Dall'analisi delle mappe relative al Piano di Gestione Rischio Alluvioni consultabili attraverso il servizio interattivo della Regione Emilia Romagna, si osserva che per la maggior parte il tracciato stradale in oggetto risulta interessato da pericolosità P2 (alluvioni poco frequenti) e P3 (alluvioni frequenti). Non è invece interessato da pericolosità idraulica il tratto a sud del viadotto sul Setta fino al cavalcaferrovia ed il tratto in galleria. Risulta inoltre che quasi tutto il tracciato in oggetto rientra in Area a Rischio R3; fanno eccezione il tratto in corrispondenza del viadotto sul Setta (Rischio R2 e R4), il tratto a sud del viadotto fino al cavalcaferrovia (che non rientra in area a rischio) ed una porzione del</p>		<p><i>Perché:</i> L'intervento di progetto si sviluppa totalmente sul vecchio sedime dell'autostrada A1 e non è prevista l'occupazione di ulteriori aree, né la variazione delle interferenze con gli ambiti di rischio rispetto sia allo stato attuale sia alla configurazione del progetto approvato in precedenza.</p>	

	tratto in galleria (anch'esso non a rischio). Secondo la classificazione sismica aggiornata al 31 gennaio 2019 i comuni di Sasso Marconi, Marzabotto e Monzuno ricadono in zona 3.			
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?	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<i>Descrizione:</i> nello sviluppo del progetto sono stati considerati i fenomeni cumulativi derivanti dalle emissioni acustiche delle altre infrastrutture presenti: Autostrada A1 (Variante di Valico), SP n. 325 della Val di Setta, Linea Ferroviaria Bologna . Porretta Terme . Pistoia. In particolare si è proceduto considerando i contributi del traffico che interessa le altre viabilità contestualmente a quella in progetto e operando la riduzione dei limiti di riferimento per gli ambiti di sovrapposizione con le fasce di pertinenza della ferrovia		<i>Perché:</i> La configurazione del progetto proposto non modifica le interferenze di natura acustica già considerate nel progetto approvato in precedenza. Peraltro la finalità del progetto è quella di sviluppare una sinergia positiva dalla realizzazione della Variante di Valico, attraverso il recupero e la riqualifica di un tratto della vecchia autostrada non più utilizzato, e di scaricare nettamente l'attuale SP 325.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<i>Descrizione:</i> Non si rilevano effetti di natura transfrontaliera nel progetto in essere.		<i>Perché:</i> Il confine di Stato si trova a oltre 200 km dall'intervento	

10. Allegati			
<p>Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.</p> <p>Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)</p>			
N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	COROGRAFIA CONFRONTO PROGETTI	1:5.000	AUA9001-0
2	PLANIMETRIA CONFRONTO PROGETTI TRATTO 1	1:2.000	AUA9002-0
3	PLANIMETRIA CONFRONTO PROGETTI TRATTO 2	1:2.000	AUA9003-0

4	SEZIONI TIPOLOGICHE CONFRONTO PROGETTI	1:500	AUA9004-0
5	RELAZIONE PAESAGGISTICA	-	AUA0001-1
6	QUADRO DEI VINCOLI	-	AUA0002-1
7	CENSIMENTO FOTOGRAFICO	-	AUA0003-1
8	BOOK - FOTOINSERIMENTI	-	AUA0005-1
9	STUDIO DI FATTIBILITÀ AMBIENTALE - RELAZIONE	-	AMB0001-1
10	STUDIO DI FATTIBILITÀ AMBIENTALE - ELABORATI GRAFICI	-	AMB0002-1
11	STUDIO DI INCIDENZA SUL SIC DEL MONTE SOLE	-	SUA0500-1

Il/La dichiarante

(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.