



4,3
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

[Handwritten mark]

Parere n. 321 del 20/09/2019

Progetto	<p>Verifica di assoggettabilità alla VIA</p> <p>Interconnessione A14 Dir con la SP 253R San Vitale nel Comune di Bagnacavallo, località Borgo Stecchi.</p> <p>Modifiche progettuali all'intervento di realizzazione del nuovo collegamento tra la SP 8 Naviglio Sud e la SP 8 Naviglio Nord A. I lotto Tratto tra la SP 8 Naviglio Sud e la ex SS 253 San Vitale.</p> <p>IDVIP: 4454</p>
Proponente:	Provincia di Ravenna

[Handwritten signatures and marks]

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale — VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*” ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007 n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*” ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

PRESO ATTO :

- che con nota della Provincia di Ravenna, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali con prot. n. 18815/DVA del 13/08/2018, è stata richiesta la valutazione preliminare per individuare l'eventuale procedura da avviare per le modifiche o le estensioni dei progetti elencati negli allegati II, II-bis (art.6, comma 9 del D.Lgs.152/2006), conclusasi con nota prot. n. 20263/DVA del 10/09/2018;
- della domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. presentata dalla Provincia di Ravenna ed acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, con prot n. 629/DVA del 11/01/2019, con prot. n. 868/DVA del 15/01/2019 e con prot. n. 3888/DVA del 18/02/2019;
- della richiesta di sospensione della procedura di verifica di assoggettabilità, presentata dalla Provincia di Ravenna, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, con prot n. 10252/DVA del 23/04/2019;
- che la suddetta domanda di sospensione della procedura di verifica di assoggettabilità presentata dalla Provincia di Ravenna è stata accolta, così come comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli Enti territoriali potenzialmente interessati con nota della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali prot n. 11676/DVA del 09/05/2019;
- dell'integrazione volontaria alla procedura di verifica di assoggettabilità, presentata dalla Provincia di Ravenna acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali,

trasmessa alla CTVA con nota prot n. 18315/DVA del 15/07/2019, acquisita la prot. 2702/CTVA del 15/07/2019, con la quale richiede, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D.Lgs. 152/2006, che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

ESAMINATA la documentazione tecnica che si compone dei seguenti elaborati,

- Elaborati Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica:
 - Elenco Elaborati;
 - Relazione illustrativa;
 - Relazione tecnica;
 - Relazione geologica-geotecnica e prove;
 - Relazione idraulica;
 - Relazione archeologica preliminare;
 - Documentazione fotografica;
 - Cronoprogramma;
 - Quadro economico;
 - Corografica su CTR;
 - Stato di fatto su ortofoto;
 - Planimetria di progetto su ortofoto;
 - Planimetria di tracciamento;
 - Planimetria PI;
 - Planimetria idraulica;
 - Planimetria vincoli;
 - Planimetrie bacini e aree di esondazione;
 - Sezioni tipo;
 - Profili rami A e B;
 - Profili rami C e D;
 - Profili rotatorie e rami di collegamento;
 - Sezioni trasversali – Ramo A due corsie;
 - Sezioni trasversali – Ramo A singola corsia;
 - Sezioni trasversali – Ramo B singola corsia;
 - Sezioni trasversali – Ramo C due corsie;
 - Sezioni trasversali – Ramo C singola corsia;
 - Sezioni trasversali – Ramo D singola corsia;
 - Sezioni trasversali – Rotatoria NORD;
 - Sezioni trasversali – Rotatoria SUD;
 - Piano particellare;
 - Relazione espropri;
- Elaborati verifica di assoggettabilità a V.I.A.
 - Studio Preliminare Ambientale;
 - Vinca;
 - Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo.

PRESO ATTO che:

- ai sensi dell'art. 19, comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito web dell'autorità competente;

- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota prot.n. 4584/DVA del 22/02/2019, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli Enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

CONSIDERATO che risulta presentata la seguente osservazione ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.:

<p>Osservazioni della "Regione Emilia Romagna – Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente": prot. DVA n. 8809 del 05/04/2019 prot. RER n. 332756 del 05/04/2019 prot. Prov. RA n. 9113 del 05/04/2019</p>	<p>Si riportano le principali osservazioni:</p> <p>A seguito dell'esame della documentazione inviata dal proponente, si ritiene in generale che il progetto non determini impatti ambientali significativi. Si precisa che alcune osservazioni si configurano già come condizioni ambientali per la successiva fase di approvazione del progetto e nello specifico si osserva:</p> <ol style="list-style-type: none">1. di verificare la compatibilità dell'opera proposta con il futuro ampliamento dello stabilimento a rischio di incidente rilevante "Terremerse Soc. COOP", un deposito di fitofarmaci attualmente classificato di soglia inferiore, con aree di danno esterne allo stabilimento ubicato in prossimità della zona ove si prevede di realizzare lo svincolo tra l'autostrada A14 dir e la SP 253- San Vitale, considerato che, nel 2017 il gestore, ha ottenuto dal Comitato Tecnico Regionale (CTR) il Nullaosta di fattibilità (NOF) per ampliare lo stabilimento ed aumentare il quantitativo di sostanze pericolose detenute;2. di rivedere le seguenti opere di mitigazione e compensazione proposte:<ul style="list-style-type: none">• per le aree di ripristino, da riquilibrare, le piantumazioni ad arbusteto con <i>Spartium junceum</i> e <i>Ligustrum japonicum</i>, a bassa esigenza manutentiva;• per le rotatorie, gruppi arborei (3 esemplari di <i>Quercus ilex</i>) e siepi monospecifiche di <i>Spartium junceum</i> a formare dei settori di un anello circolare;• per le scarpate, semplice inerbimento;non ritenendo idonei gli impianti di alberi e arbusti proposti, sia da un punto di vista delle specie vegetali scelte sia da un punto di vista ecologico funzionale, in quanto possibili trappole per la fauna selvatica e riduzione della visuale. Si ritiene opportuno pertanto aggiornare e rivedere le proposte di piantumazioni e di mitigazioni vegetazionali presenti;3. di consultare la cartografia regionale attraverso il portale minERva (https://datacatalog.regione.emilia-romagna.it/catalogCTA/) al fine di caratterizzare la
--	---

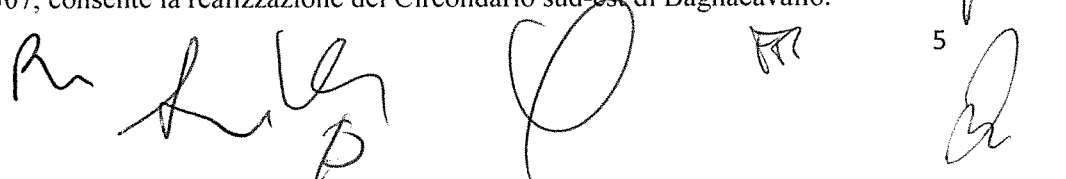
	<p>tipologia del suolo e la capacità d'uso dei suoli a fini agricoli e forestali;</p> <p>4. di precisare che l'illuminazione esterna dello svincolo verrà realizzata in maniera conforme alla normativa regionale di cui alla LR 19/2003 "Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico" e alla sua direttiva applicativa di cui alla DGR 1732/2015.</p> <p>5. di prevedere l'adozione di un idoneo piano di gestione e di riutilizzo del terreno, per il quale si consiglia di consultare le "Linee guida per la rimozione, gestione e riapplicazione del topsoil" reperibili all'indirizzo web della Regione Emilia-Romagna (http://territorio.regione.emilia-romagna.it/urbanistica/pubblicazioni/linee-guida-topsoil), al fine di limitare l'impatto negativo sulla risorsa suolo;</p> <p>6. di prevedere ulteriori elementi di mitigazione e compensazione, finalizzati a compensare il consumo di suolo provocato dalle nuove sedi infrastrutturali. Le opere di compensazioni dovranno essere concordate con il Comune, prediligendo interventi di collegamento alla rete ecologica locale, piste ciclabili e/o interventi di riqualificazione del verde pubblico. Si ricorda che il suolo agricolo interessato dall'opera ricade in classe di capacità d'uso I/II e pertanto risulta idoneo ad essere riutilizzato sia in aree agricole che in giardini e in aree di tutela naturalistica e paesaggistica; tale caratteristica del suolo dovrà essere presa in considerazione per un corretto riutilizzo della risorsa, anche ai fini della mitigazione e compensazione ambientale.</p>
--	--

CONSIDERATO e VALUTATO che i contenuti delle osservazioni e dei pareri pervenuti, sono stati oggetto di valutazione nel corso dell'istruttoria e nella definizione delle indicazioni ambientali contenuto nel presente Parere;

CONSIDERATO che la Verifica di Assoggettabilità è stata elaborata tenendo conto dei criteri previsti dall'allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. 104/2017e s.m.i. "Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art.19", articolando lo studio nei quadri di riferimento programmatico, progettuale, ambientale e analisi e valutazione dei potenziali impatti;

Per quanto riguarda la localizzazione del progetto

la 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.

 Several handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left, a circular stamp in the center, and several smaller initials on the right.

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

Quadro di riferimento programmatico

CONSIDERATO che dal punto di vista urbanistico, le opere di progetto ricadono sostanzialmente in parte su sedime stradale esistente ed in parte su aree agricole;

CONSIDERATO che l'intervento risulta conforme ai vigenti strumenti urbanistici di pianificazione territoriale del Comune di Bagnacavallo, così come di seguito riportato:

- Tavola dei vincoli, delibera Consiglio Comunale di Bagnacavallo, n 21 del 18/03/2019;
- PSC , delibera Consiglio Comunale di Bagnacavallo, n 22 del 18/03/2019;
- PZA , delibera Consiglio Comunale di Bagnacavallo, n 23 del 18/03/2019;
- RUE , delibera Consiglio Comunale di Bagnacavallo, n 24 del 18/03/2019;

entrambi urbanisticamente vigenti a far data dalla pubblicazione sul Bollettino Ufficiale Regione Emilia-Romagna, n. 120 del 17/04/2019;

- POC , apposizione vincolo e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, ex art. 12 , comma 5 e 6, della Legge Regionale Emilia-Romagna n. 37/2002 e successive modificazioni.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la localizzazione dell'intervento rispetto ai piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale (cfr. Allegato T.2.1.2 Analisi dei vincoli) si osserva che lo stesso, con riferimento a:

- Aree protette e Rete Natura 2000:

- non ricade in zone individuate come "Siti Natura 2000", ma entro un raggio di 5 km dal sito di intervento sono presenti 2 Siti, ovvero: SIC Podere Pantaleone (codice: IT4070024) a distanza dal nodo stradale interessato di circa 3 km; SIC-ZPS Bacini di Russi e Fiume Lamone (codice: IT4070022) a distanza dal nodo stradale di circa 1,6 km;
 - non ricade all'interno di Aree Protette, ma entro un raggio di 5 km dal sito di intervento sono presenti 2 siti classificati come Aree di Riequilibrio Ecologico, ovvero: Area di Riequilibrio Ecologico Podere Pantaleone (situata all'interno del SIC Podere Pantaleone) a circa 3 km dal sito di intervento; Area di Riequilibrio Ecologico Villa Romana di Russi, a circa 3 km dal sito di intervento e localizzata all'estremità orientale del SIC-ZPS Bacini di Russi e Fiume Lamone;
 - è stato redatto lo **studio di valutazione di incidenza ambientale (VINCA)** da cui è emerso che:
 - si può escludere il verificarsi di effetti significativamente negativi sui siti della rete Natura 2000 denominati SIC IT4070024 "Podere Pantaleone" e SIC-ZPS IT4070022 "Bacini di Russi e Fiume Lamone";
 - l'intervento non ha incidenza significativa su specie ed habitat di interesse comunitario;
 - dati gli esiti negativi della fase di *screening* non è stato ritenuto necessario procedere alla valutazione appropriata;
- Per quanto riguarda la verifica sulla presenza di aree sensibili o vincolate ai sensi di legge o da piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici o settoriali, nel territorio interessato dall'opera in progetto, si è verificato che l'intervento non ricade in:

- zone umide, zone riparie, foci dei fiumi: il F. Lamone si trova dal lato Est del comune di Bagnacavallo, a poco meno di circa 2 km dal punto stradale interessato dai lavori;
- zone costiere e ambiente marino: La costa si trova ad oltre 20-25 km ad est dell'area interessata dall'intervento.;
- zone montuose e forestali: il territorio dell'intera Provincia di Ravenna è prevalentemente pianeggiante; la Carta forestale della Provincia di Ravenna non evidenzia aree forestali in prossimità dell'area di intervento;
- 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;
- zone a forte densità demografica;
- zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica: non si hanno sovrapposizioni o interferenze dirette con Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale come riportate nella Scheda dei Vincoli della Carta Unica del Territorio elaborata dall'Unione della Bassa Romagna nell'ambito della Variante al PSC approvata nel 2019 dal Comune di Bagnacavallo (Aree soggette a vincolo paesaggistico; Immobili sottoposti a tutela; Edifici di valore; Centri storici; Canali storici; Viabilità storica; Zone dell'impianto storico della Centuriazione; Strutture dell'insediamento storico; Maceri e specchi d'acqua; Aree a rischio Archeologico);
- territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001): dall'analisi della cartografia disponibile non risulta la presenza di aree interessate da produzioni tipiche e di qualità di cui al D. Lgs. 228/2001 nell'immediato intorno del sito di progetto; l'area interessata direttamente dall'intervento ha una vocazione quasi totalmente di tipo agricolo con superfici coltivate che vengono arate in modo regolare ed in genere sottoposte ad un sistema di rotazione;
- siti contaminati: secondo quanto riportato nella Scheda dei Vincoli della Carta Unica del Territorio elaborata dall'Unione della Bassa Romagna nell'ambito della Variante al PSC approvata nel 2019 dal Comune di Bagnacavallo, all'interno del Comune sono presenti due siti contaminati (dati aggiornati al 2016); in particolare uno dei due - e per il quale è necessaria una bonifica - è localizzato a distanza di circa 1 km dal sito di progetto; Non essendoci interferenza diretta, la presenza del sito non è rilevante per l'intervento in oggetto.
- aree sottoposte a vincolo idrogeologico: Essendo il territorio dell'intera Provincia di Ravenna a prevalenza pianeggiante, non si hanno zone sottoposte a vincolo idrogeologico nelle immediate vicinanze dell'area interessata dai lavori.
- aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni: in particolare, l'area di intervento non è interessata da elementi del reticolo idrografico, dalle fasce di pertinenza fluviale, dalle aree ad alta probabilità di inondazione, dalle aree per la realizzazione di interventi strutturali relative al bacino del torrente. Senio; per quanto riguarda il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni, secondo la mappa di pericolosità l'intero comune di Bagnacavallo ricade all'interno di un'area caratterizzata da alluvioni poco frequenti (P2).

R

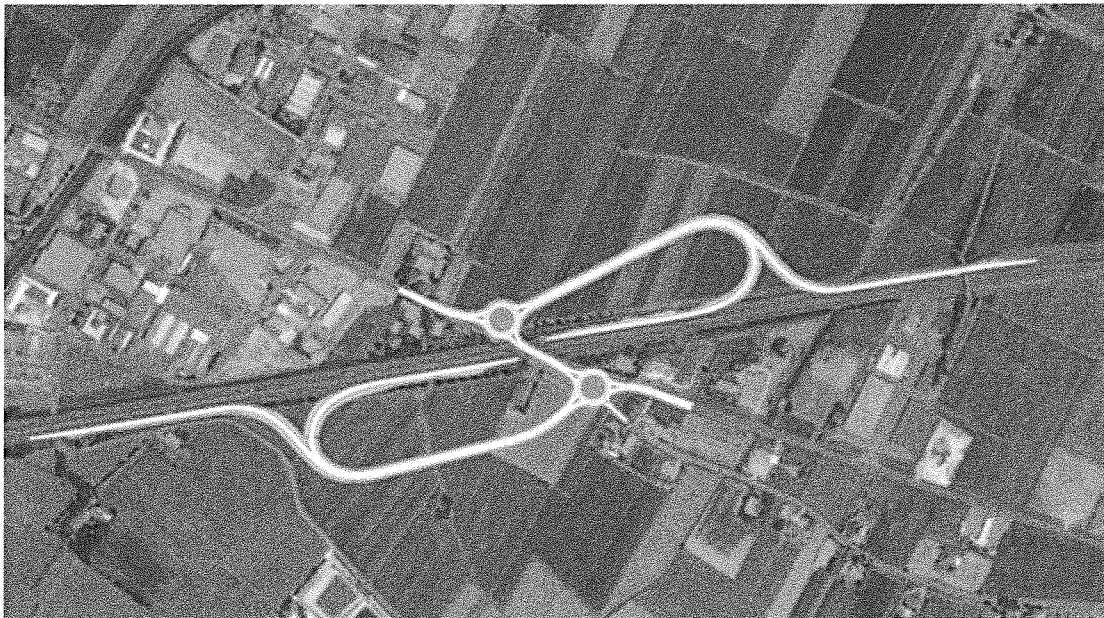
A

P

FR

7
A
P

- aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù: secondo quanto riportato nella Scheda dei Vincoli della Carta Unica del Territorio elaborata dall'Unione della Bassa Romagna nell'ambito della Variante al PSC approvata nel 2019 dal Comune di Bagnacavallo, il sito di intervento è prossimo ad un elettrodotto esistente MT che tuttavia non interferisce con l'opera in progetto, mentre interessa le fasce di rispetto delle infrastrutture interessate ovvero della A14DIR e della SP253R San Vitale.
- Altri Rischi: Impianti a rischio di incidente rilevante (RIR) e relative aree di danno: l'intervento non ricade nell'area potenziale di danno relativa allo stabilimento Terremerse, un deposito di fitofarmaci attualmente classificato di soglia inferiore, con aree di danno esterne allo stabilimento, localizzato Nella porzione est del territorio comunale di Bagnacavallo;



CONSIDERATO e VALUTATO che la realizzazione dell'intervento consente di:

- 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), arrecando 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 e non essendoci interventi particolarmente invasivi;
- ridurre significativamente il traffico di attraversamento nel centro abitato di Bagnacavallo portandolo su una direttrice esterna, migliorando gli standards di sicurezza stradale;
- ridurre la 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.

Quadro di riferimento progettuale

la configurazione attuale della mobilità dell'ambito territoriale di Bagnacavallo è 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 SS 253 "San Vitale", 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 con presenza all'interno dell'abitato di Bagnacavallo, di un notevole volume di traffico di attraversamento, sia in entrata che in uscita, ulteriormente aggravato dalla presenza della linea ferroviaria Castel Bolognese - Ravenna che attraversa l'area urbana del capoluogo, con passaggi a livello sulla SP8 Naviglio e sulle Strade Comunali Bagnoli Superiore e Boncellino;

CONSIDERATO e VALUTATO che in merito alle alternative di progetto:

dalle varie analisi condotte nello Studio Ambientale, l'unica alternativa valida che presenti il requisito richiesto è rappresentata dall'utilizzo della A14 DIR, previa realizzazione di una zona di svincolo da realizzarsi in corrispondenza dell'intersezione fra lo stesso ramo autostradale e la SP253R, come by-pass.

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, consentirà la realizzazione del nuovo Circondario sud-est di Bagnacavallo in sostituzione del 1° lotto della "Circonvallazione di Bagnacavallo", miglior soluzione alternativa che porterà vantaggi immediati in termini di riduzione di traffico di attraversamento del centro abitato di Bagnacavallo, migliorando il confort acustico/ambientale ed incrementando gli standards di sicurezza stradale.

In prossimità del nuovo svincolo è localizzata anche l'area produttiva di maggior estensione di Bagnacavallo.



Per un possibile percorso alternativo è stato ipotizzato nel SIA un meno ponderato e più oneroso intervento, posto più ad est rispetto a quello facente parte del progetto in oggetto:

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'R', 'A', 'G', 'P', 'PTZ', and a large signature with '9' and 'B' below it.



—	tracciato previsto dal primo lotto (tratto SP8 sud- SP253R)
○	tracciato alternativo (rotatoria su sp 253R e svincolo a trombetta su A14DIR)
—	tracciato previsto dal secondo lotto (tratto SP253R - SP8 nord)
○	interconnessione A14DIR-SP253R di progetto
- - - -	eventuale secondo lotto (tratto SP253R - SP8 nord)

Tale soluzione prevede la realizzazione di una rotatoria lungo la SP253R ed uno svincolo a trombetta lungo la A14DIR, in pratica uno svincolo speculare a quello realizzato dalla Società autostrade in occasione dello spostamento del casello autostradale a Lugo con conseguente liberalizzazione del tratto Lugo-Ravenna. Tale soluzione presenta un maggior consumo di suolo senza aggiungere alcun ulteriore vantaggio.

CONSIDERATO e VALUTATO che la 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 e che garantisce di:

- 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;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda l'alternativa zero:

- l'assetto viario attualmente esistente si troverebbe ad essere ulteriormente sovraccaricato, tenuto conto del previsto incremento di traffico a seguito dell'attuazione degli insediamenti artigianali e produttivi gravitanti in zona "Borgo Stecchi". Tale condizione comporterebbe un inevitabile aumento della casistica di incidentalità e di impatto sul territorio in termini di regolarità e fluidità del traffico veicolare pubblico e veicolare, sia commerciale sia privato;
- le valutazioni trasportistiche, presentate nel SIA, hanno mostrato come tale scenario sia decisamente peggiorativo sia rispetto alla situazione ante operam sia rispetto agli scenari futuri di progetto. Un primo confronto dello scenario futuro Opzione Zero rispetto allo scenario ante operam evidenzia un generale aumento dei flussi veicolari su tutta la viabilità interessata da modifiche significative dei flussi, in ragione dell'incremento previsto per la matrice degli spostamenti a 10 anni, con conseguente incremento delle emissioni di inquinanti nonché dei livelli acustici in una situazione che vede già numerosi superamenti dei limiti acustici. Confrontando poi i due scenari futuri di Progetto a 1 e a 10 anni con lo scenario futuro Opzione Zero, in entrambi i casi si osservano decrementi marcati dei flussi veicolari e dei relativi contributi acustici e di inquinanti atmosferici, in particolare sulla viabilità che conduce all'attuale svincolo autostradale, a fronte di un aumento localizzato sulla SP 253 R san Vitale in ragione della presenza del nuovo lo svincolo di interconnessione con l'autostrada A14 e limitato solo all'intorno di tale interconnessione, aumento che non genera comunque situazioni di criticità in termini di superamento dei limiti acustici di norma;

CONSIDERATO che l'intervento prevede:

la realizzazione di una nuova interconnessione autostradale al km 16+307 circa del tratto liberalizzato dell'A14dir, sia in ingresso che in uscita, e la realizzazione di due nuove rotatorie atte a collegare il nuovo svincolo autostradale alla SP253R San Vitale, in prossimità sud-est dell'abitato di Bagnacavallo;

che 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.

che 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 %;

CONSIDERATO e VALUTATO che 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 e verranno 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;

by R A FT 11

CONSIDERATO e VALUTATO che il contesto territoriale interessato è costituito sostanzialmente da terreni agricoli, oltre che da viabilità locale extraurbana in corrispondenza delle zone di raccordo e 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 con una larghezza complessiva rispetto all'esistente Autostrada risulta pari a circa 130.00 metri per entrambi i lati;

CONSIDERATO e VALUTATO che non sono previste lavorazioni particolarmente invasive, in quanto sono previsti modesti scavi (non superiori mediamente a circa 40 centimetri) e rilevati di altezza non superiore a 3.00 metri circa, 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;

CONSIDERATO che le pavimentazioni sono previste in classica soluzione di tipo flessibile costituita da :

- 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 "binder" 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).

CONSIDERATO e VALUTATO che le aree poste all'interno delle zone di svincolo, al termine dei lavori, verranno ripristinate alla destinazione agricola di vocazione, e restituite ai rispettivi proprietari;

CONSIDERATO e VALUTATO che per il loro utilizzo sono stati previsti idonei manufatti in cemento armato (scatolari di collegamento agricolo) che permettono di accedere a tali aree, quindi non intercluse, garantendo la continuità nell'utilizzo agrario in maniera assolutamente analoga all'ante operam;

CONSIDERATO e VALUTATO che il progetto prevede anche i seguenti interventi:

- riconfigurazione degli arginelli stradali per consentire il corretto funzionamento delle barriere di sicurezza metalliche e riprofilatura delle scarpate;
- installazione di nuove barriere di sicurezza stradali;
- adeguamento dei cordoli delle opere di attraversamento idraulico;
- rifacimento del pacchetto di sovrastruttura stradale lungo l'intero tratto;
- realizzazione di impianti di illuminazione in corrispondenza delle tre rotonde e sostituzione di alcuni pali di illuminazione esistenti secondo la vigente normativa in merito all'inquinamento luminoso;
- realizzazione di sistemi di regimentazione idraulica della piattaforma stradale e in corrispondenza delle rotonde;
- esecuzione di nuova segnaletica verticale ed orizzontale.
- il rivestimento superficiale previsto per la sovrastruttura stradale è il seguente:
 - strato di collegamento (binder) in conglomerato bituminoso sp = 6 cm;
 - tappeto di usura fonoassorbente sp = 5 cm.
- quale ulteriore opera compensativa è prevista la realizzazione di una pista ciclopedonale a doppio senso di marcia di larghezza pari a 2,50 m che realizza la continuità del percorso pedonale e ciclabile già esistente, rendendolo compatibile con la presenza delle due rotonde e ricucendolo alla rete di percorsi ciclabili esistenti;

CONSIDERATO e VALUTATO che la realizzazione delle rotonde risultano necessarie:

- per risolvere in sicurezza i conflitti di flusso veicolare nell'ambito delle zone di ingresso ed uscita dall'asse autostradale A 14 Dir e la via San Vitale, principale arteria di collegamento con l'abitato di Bagnacavallo e con le relative zone artigianali ed industriali;
- per ridurre l'inquinamento di origine veicolare attraverso la fluidificazione del traffico e la riduzione delle manovre di "stop and go";
- per ridurre l'impatto acustico attraverso la riduzione delle velocità veicolare e l'impostazione di un modello di guida meno aggressivo;
- per la sistemazione di incroci dove gli incidenti si verificano ripetutamente, a causa dell'elevata velocità;
- come terminale di transizione e connessione, tra la viabilità extraurbana ordinaria e quella urbana, inducendo alla moderazione graduale della velocità ed alla assunzione progressiva di idonee regole di guida.

CONSIDERATO e VALUTATO che il dimensionamento e le caratteristiche geometriche delle rampe e delle corsie di ingresso e di uscita derivano dai seguenti riferimenti tecnici di Legge :

- DM 19/04/2006 - Norme Funzionali e Geometriche per la costruzione delle Intersezioni stradali;
- DM 22/04/2004 - Modifica del DM 5/11/2001 per l'adeguamento delle strade esistenti;
- DM 5/11/2001 - Norme Funzionali e Geometriche per la Costruzione delle strade;




CONSIDERATO e VALUTATO che la scelta progettuale è stata quella di non ridurre eccessivamente le aree individuate dai rami di svincolo in quanto la riduzione di tale area (attualmente pari a circa 3.50 ha) avrebbe comportato un più difficoltoso mantenimento ed utilizzo ai fini agricoli, mantenendone inalterata la funzionalità;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda l'utilizzazione di risorse naturali, le risorse potenzialmente coinvolte si identificano sostanzialmente con le seguenti:

- suolo: il consumo di suolo è strettamente e direttamente collegato all'ingombro in pianta del solido stradale, oltre che alla movimentazione di materiale collegata alla realizzazione delle opere con specifico riferimento alle attività di scavo e alla quota parte di materiale inerte che sarà necessario prelevare da cave di prestito in fase di realizzazione dell'opera;
- acqua: non si prevede di intaccare o tanto meno alterare l'equilibrio idrico esistente. Infatti l'acqua all'interno delle aree che vengono mantenute agricole (all'interno delle aree di svincolo) verrà regimentata come ora, utilizzando la rete di scoline, fossi e capofossi esistenti, per i quali si prevedono idonei attraversamenti con tubazioni per garantire la completa permeabilità dei nuovi rilevati stradali. Per quanto riguarda invece l'invariabilità idraulica a salvaguardia della rete di scolo quale recapito finale (Fosso Vecchio e Fosso Vetro) si sono considerati gli invasi di laminazione ed una modesta vasca di laminazione, così da garantire l'invarianza idraulica a seguito delle nuove aree impermeabilizzate, e quindi la sicurezza idraulica del sistema scolante nel suo complesso;
- aria: vanno considerate le emissioni di polveri e le emissioni inquinanti che si avranno in fase di cantiere, peraltro modeste perché non sono previste opere d'arte e manufatti significativi, sia la riduzione delle seconde in fase di esercizio, a seguito dell'eliminazione delle intersezioni semaforiche;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda le opere di mitigazione e compensazione sono stati adottati i seguenti criteri :

- mantenimento alle proprietà ed alla vocazione agricola delle aree intercluse dai rami di svincolo;
- sistemazione a prato delle aree all'interno delle rotatorie, così da garantire la visuale da parte degli utilizzatori e minimizzare le operazioni di manutenzione e di gestione dell'opera;
- sistemazione a verde (prato vegetale) delle scarpate stradali;



FR



- sistemazione a prato con impianto di sestri arbustivi, secondo quanto previsto da Regolamento Comunale di Bagnacavallo in termini di specie ammesse e di loro utilizzo e posa in opera, per quanto riguarda invece le modeste aree riqualificate di viabilità esistente che ritornano ad essere aree verdi;

CONSIDERATO che per quanto riguarda la cantierizzazione:

- si prevede un tempo di esecuzione dell'opera di 730 giorni naturali e consecutivi;
 - sono state individuate due aree di cantiere all'interno delle zone di svincolo individuate dalle nuove rampe che si staccano dalla A14 DIR e si immettono alla SP 253R San Vitale, poste immediatamente a ridosso della Strada Provinciale per facilitarne i collegamenti con la rete di viabilità esistente;
- per una visione delle fasi costruttive si rimanda all'apposito schema di cronoprogramma.

Piano di gestione dei materiali di scavo

CONSIDERATO che il Proponente ha fornito il *Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo*, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. n. 120 del 13 giugno 2017;

CONSIDERATO che:

- gli scavi verranno eseguiti per successivi fronti di avanzamento poggianti su rampe accessorie;
- il materiale verrà caricato su autocarro con cassone ribaltabile e veicolato, attraverso la viabilità interna, all'area di stoccaggio temporaneo. Tale area è stata individuata all'interno dell'area del cantiere base;
- lo scavo avverrà sostanzialmente per fronti di profondità non superiori a 0,4 m;
- le terre e rocce da scavo verranno movimentate all'interno del sito di scavo;
- gli scavi verranno eseguiti a mezzo di escavatori muniti di benna standard per terreni limo-argillosi-sabbiosi;
- durante l'esecuzione degli scavi non verranno utilizzate sostanze pericolose per l'ambiente o per le persone;

CONSIDERATO che le terre e rocce prodotte dalle operazioni di scavo sono state quantificate in **14.768 mc**, tutte destinate ad essere riutilizzate, mentre solo il fresato, proveniente dalla demolizione parziale delle attuali arterie stradali, stimato in 800 mc, verrà conferito a discarica o a siti di recupero, così come eventuali materiali misti derivanti dalle operazioni di costruzione/demolizione;

CONSIDERATO che gli studi e le indagini svolte hanno permesso di ricostruire l'assetto geologico, morfologico e idrogeomorfologico locale e, quindi, le caratteristiche dei termini litologici affioranti o sub-affioranti nell'area di interesse;

CONSIDERATO e VALUTATO che il *Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo* ha eseguito:

- in data 17 giugno 2019, 14 punti di indagine mediante scavi esplorativi;
- N° 14 campionamenti: corrispondenti a n. 1 campione per punto di indagine, vista la profondità media di 0,4 m;
 - N° 4 sondaggi in corrispondenza della rampa nord;
 - N° 4 sondaggi in corrispondenza della rampa Sud;
 - N° 3 sondaggi in corrispondenza della rotatoria Nord;
 - N° 3 sondaggi in corrispondenza della rotatoria Sud;

I parametri che sono stati esaminati sono i seguenti:

Profilo A (punti di indagine distanti da principali arterie stradali)

Arsenico
Cadmio
Cobalto
Nichel

- Piombo
- Rame
- Zinco
- Mercurio
- Idrocarburi C >12
- Cromo totale
- Cromo VI

Profilo B (punti di indagine entro 20 m dalle principali arterie stradali)

- Profilo A
- Idrocarburi leggeri C < 12
- BTEX
- IPA

CONSIDERATO e VALUTATO che le analisi chimico-fisiche effettuate su ogni campione, in relazione alla tipologia di materiali da utilizzare, hanno fatto riferimento al set minimo individuato dal D.P.R. 120/2017;

Gli esiti delle analisi eseguite sono riassunti nella tabella seguente:

TERRENI Cantiere: Comune di Bagnacavallo (RA), via Albergona			Legenda: Fuori limite verde Fuori limite industriale													
			LIMITE 152/06 TAB. 1 A (RESIDENZIALE - VERDE PUBBLICO)		LIMITE 152/06 TAB. 1 B (ZONA INDUSTRIALE)											
Data campionamento: 17/06/2019			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
			03245/19	03246/19	03247/19	03248/19	03249/19	03250/19	03251/19	03252/19	03253/19	03254/19	03255/19	03256/19	03257/19	03258/19
Residuo 105°C	%		87,6	88,2	87,6	84,5	84,6	84,5	84,0	84,5	86,8	86,2	87,1	89,6	93,0	90,6
Scheletro	%		<LQ	0,5	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ
Arsenico	mg/kg s.s.	20 50	5,42	7,21	5,04	4,80	4,91	5,94	4,59	6,68	5,73	13,90	6,60	7,11	5,23	4,99
Cadmio	mg/kg s.s.	2 15	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,7
Cobalto	mg/kg s.s.	20 250	10,5	11,1	11,3	11,7	12,1	12,4	11,9	12,1	12	11,3	11,6	12	9,8	11,3
Cromo totale	mg/kg s.s.	150 800	47,9	51,4	50,7	53,7	54,4	54,6	55,5	56,6	58,3	49,4	55,9	55,7	39,2	48,6
Cromo esavalente	mg/kg s.s.	2 15	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ
Mercurio	mg/kg s.s.	1 5	0,08	0,05	0,11	0,09	0,05	0,07	0,03	0,1	0,12	0,08	0,08	0,07	0,07	0,07
Nichel	mg/kg s.s.	120 500	50,3	53,0	53,9	57,4	57,8	58,7	58,3	58,9	59,5	52,4	57,6	57,7	43,6	50,6
Piombo	mg/kg s.s.	100 1000	34,9	48,0	40,4	36	36,1	36,3	45	36,4	34,2	72,7	49,2	35,3	38,3	47,0
Rame	mg/kg s.s.	120 600	190	156	149	89,3	92,7	93	94,5	232	236	85,2	253	258	119	141
Zinco	mg/kg s.s.	150 1500	117	143	84,4	87,5	98,2	100	99,9	149	145	94,4	162	154	82,4	95,6
Idrocarburi leggeri	mg/kg s.s.	10 250		11		<LQ	<LQ					<LQ	10	16		
Idrocarburi pesanti	mg/kg s.s.	50 750	26	<LQ	11	<LQ	<LQ	10	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	<LQ	10
Solventi aromatici:																
Etilbenzene	mg/kg s.s.	0,5 50		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Stirene	mg/kg s.s.	0,5 50		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Toluene	mg/kg s.s.	0,5 50		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Xileni	mg/kg s.s.	0,5 50		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Sommatoria	mg/kg s.s.	1 100		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Benzene	mg/kg s.s.	0,1 2		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Idrocarburi policiclici aromatici (IPA):																
Benzo(a)antracene	mg/kg s.s.	0,5 10		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Benzo(a)pirene	mg/kg s.s.	0,1 10		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Benzo(b)fluorantene	mg/kg s.s.	0,5 10		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Benzo(k)fluorantene	mg/kg s.s.	0,5 10		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Benzo(g,h)perilene	mg/kg s.s.	0,1 10		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Chisene	mg/kg s.s.	5 50		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Dibenz(a,e)pirene	mg/kg s.s.	0,1 10		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Dibenz(a,h)pirene	mg/kg s.s.	0,1 10		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Dibenz(a,i)pirene	mg/kg s.s.	0,1 10		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Dibenz(a,h)pirene	mg/kg s.s.	0,1 10		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Sommatoria	mg/kg s.s.	10 100		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Dibenz(a,h)antracene	mg/kg s.s.	0,1 10		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Indenopirene	mg/kg s.s.	0,1 5		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	
Pirene	mg/kg s.s.	5 50		<LQ		<LQ	<LQ					<LQ		<LQ	<LQ	

CONSIDERATO e VALUTATO che i risultati delle analisi sui campioni sono stati confrontati con le concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alle Colonne A e B e Tabella 1 Allegato 5 del titolo V della parte IV del decreto legislativo 152/06;

CONSIDERATO e VALUTATO che

- la presenza di rame in concentrazione oltre le CSC di Colonna A, seppur con valori compresi entro i 250 mg/kg, si rileva in più della metà dei campioni analizzati,
- due di questi campioni (11 e 12) presentano superamenti delle CSC di colonna A anche per il parametro Zinco, con concentrazioni pari a 162/mg/kg e 154 mg/kg;
- Questi ultimi due campioni, assieme al campione n° 2 presentano idrocarburi leggeri superiori al limite di Colonna A, con concentrazioni pari o poco superiori alla CSC di 10 mg/kg;
- le concentrazioni dei composti BTEX e IPA analizzati risultano sempre inferiori al limite, pertanto non si rilevano superamenti delle CSC per tali parametri;

CONSIDERATO e VALUTATO che le analisi chimiche eseguite sui campioni di terreno che saranno oggetto di scavo hanno evidenziato alcuni superamenti dei limiti delle CSC della colonna A (siti ad uso verde pubblico e privato e residenziale) ma nessun superamento della colonna B (siti ad uso commerciale e industriale), pertanto le terre di scavo risultano idonee al loro riutilizzo presso lo stesso sito di produzione (all. 4 del DPR 120/17);

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda le volumetrie si prevede lo scavo dei seguenti quantitativi di materiale vegetale costituito da terreni limo-argillosi-sabbiosi:

Opera da realizzare	Sterro [mc]	Scotico [mc]	Fosso [mc]
Asse A 2 corsie	103,88	1.241,89	392,38
Asse A sec spost	1.280,83	628,66	86,03
Asse B rif spost	999,86	561,07	98,41
Asse C 2 corsie		1.232,10	339,78
Asse C sec	1.169,55	589,88	100,57
Asse D rif	812,78	562,95	86,41
Rot Nord	279,80	247,43	11,13
Asse nord	741,97	118,50	91,78
Rot Sud	444,76	79,94	36,78
Ramo Sud	1.054,75	12,29	150,26
Asse rametto	255,46	0,29	56,56
Collegamento		19,27	
Vasche laminazione	880		
<i>Totale</i>	<i>8.023,64</i>	<i>5.294,19</i>	<i>1.450,09</i>
TOTALE	14.768 mc		

CONSIDERATO e VALUTATO che

- in fase di progettazione definitiva verrà riutilizzato il materiale proveniente dagli scavi esclusivamente per la realizzazione del rilevato e per il rivestimento delle scarpate dello stesso;
- verranno riutilizzati complessivamente **14.768 mc**, pari alla totalità del materiale scavato;

- solo il materiale proveniente dalla fresatura delle attuali arterie stradali che interferiscono con il progetto, stimato in **800 mc**, verrà conferito in discarica o a siti di recupero, compresi eventuali materiali misti provenienti dall'attività di costruzione e demolizione;

CONSIDERATO e VALUTATO che

- è stata individuata l'area da adibire a deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo che sarà ubicata all'interno dell'area di cantiere stesso, nel Comune di Bagnacavallo;
- in accordo all'art.5 del DPR 120, il sito di deposito temporaneo rientra nella medesima classe di destinazione d'uso urbanistica del sito di produzione (in quanto medesima) e sarà attrezzato in modo che:
 - vengano definite n.2 aree di deposito, una a nord e una a sud della A/14 DIR, entro le quali saranno stoccate le terre vegetali scavate;
 - il deposito venga identificato in modo univoco mediante il posizionamento, in maniera visibile, di apposita segnaletica riportante le seguenti informazioni:
 - sito di produzione
 - quantità del materiale depositato
 - dati amministrativi del piano di utilizzo;
- il deposito intermedio accoglierà esclusivamente il quantitativo di materiale che verrà riutilizzato per il cantiere in quanto il materiale ritenuto non idoneo al riutilizzo verrà avviato a discarica/recupero presso siti autorizzati;

CONSIDERATO e VALUTATO che saranno prodotti principalmente i seguenti rifiuti:

- 17 03 02 miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01;
- 17 09 04 rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 17 09 01, 17 09 02 e 17 09 03;

e che a tal fine sono state individuate le seguenti discariche per lo smaltimento del suddetto materiale:

Nome	Indirizzo	Distanza dal sito di produzione
Desmoter	Via Maestri del Lavoro 5, Lugo	5 km
Recter	Via Modigliana 55, Faenza	25 km
Recter	Via Caduti di Crivellari 3, Riolo Terme	40 km
Servizi per l'Ambiente S.r.l.s.	Via degli Artigiani, Castel San Pietro Terme	40 km
CON.S.A.R. Soc. Coop. Cons.	Via Meldola, Selbagnone, Forlimpopoli	40 km

CONSIDERATO e VALUTATO che, concordemente all'allegato 3 del DPR 120/2017, le terre provenienti dalle attività di scavo subiranno soltanto:

- la selezione granulometrica delle terre e rocce da scavo, con l'eventuale eliminazione degli elementi/materiali antropici;
- operazioni che rientrano nella "normale pratica industriale", quindi ammissibili ai sensi dell'art.183, comma 1, lettera gg del DLgs 152/2006;

CONSIDERATO e VALUTATO che

- il trasporto delle terre e rocce da scavo sarà effettuato con autocarri;
- il materiale scavato percorrerà la viabilità interna, dove sarà installato il cantiere temporaneo ed il sito di stoccaggio temporaneo, pertanto non uscirà dall'area di cantiere;

R A Q PF 17

- il trasporto dei materiali non idonei al loro riutilizzo in loco che verranno conferiti in discarica autorizzata avverrà con autocarri previa emissione dei “formulari di identificazione del rifiuto” F.I.R.;
- tutti gli autocarri adibiti al trasporto delle terre e rocce da scavo saranno dotati di telone per limitare la diffusione delle polveri;

CONSIDERATO e VALUTATO che il Piano di Utilizzo avrà durata pari al tempo necessario per l'esecuzione dei lavori;

VALUTATO che in conformità alle previsioni del presente *Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo*:

- è stato effettuato il campionamento dei terreni, nell'area interessata dai lavori, per la loro caratterizzazione, al fine di accertarne la non contaminazione ai fini dell'utilizzo allo stato naturale, in conformità con quanto pianificato in fase di autorizzazione;
- è stata accertata l'idoneità delle terre e rocce scavo all'utilizzo ai sensi e per gli effetti dell'articolo 184-bis, comma 1, lettera d) del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;
- è stato redatto un apposito progetto in cui sono definite:
 - 1) le volumetrie definitive di scavo delle terre e rocce;
 - 2) la quantità delle terre e rocce da riutilizzare;
 - 3) la collocazione e durata dei depositi delle terre e rocce da scavo;
 - 4) la collocazione definitiva delle terre e rocce da scavo.

VALUTATO che ai sensi dell'art. 184-bis, comma 1, lettera d), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 le terre e rocce da scavo rispettano i requisiti di qualità ambientale, potranno essere riutilizzate come sottoprodotti nel medesimo sito di produzione nelle opere di realizzazione dei rilevati e di rivestimento delle scarpate previsti dall'intervento in progetto;

Quadro di riferimento ambientale

componente ambientale atmosfera

CONSIDERATO che la componente ambientale atmosfera (aria) è stata valutata con uno studio che ha identificato le prevedibili emissioni imputabili al traffico veicolare; analizzato le caratteristiche meteo-climatiche della zona interessata dal tracciato e quantificato le emissioni inquinanti;

CONSIDERATO che gli impatti attesi durante la **fase di cantiere**

- consistono essenzialmente da inquinanti dovute a traffico veicolare, gas di scarico dei motori dei mezzi d'opera e dei mezzi pesanti utilizzati per il trasporto dei materiali e nel sollevamento di polveri originate dalle attività di movimenti terra;
- gli impatti dovuti al traffico veicolare riguardano prevalentemente le seguenti emissioni: NOX, PM; tali sostanze, se pur nocive, non saranno emesse in quantità e per un tempo tale da compromettere in maniera significativa la qualità dell'aria. L'intervento perciò non determinerà direttamente alterazioni permanenti nella componente “aria” nelle aree di pertinenza dei cantieri;

CONSIDERATO e VALUTATO che

- l'incremento del traffico veicolare indotto dalle attività di cantiere, non può considerarsi significativo per gli effetti ambientali indotti in quanto non di notevole entità;
- per quanto attiene alla dimensione temporale, detto impatto si realizzerà solo durante la fase di cantiere (impatto reversibile), mentre riguardo la sua entità e complessità, tale impatto può reputarsi di bassa entità, attese le caratteristiche geomorfologiche e ubicazionali (ottima accessibilità) dell'area

di intervento;

CONSIDERATO e VALUTATO che le emissioni di polveri in atmosfera sono dovute essenzialmente alla fase di scavo e alle attività di movimentazione e trasporto effettuate dalle macchine di cantiere; si stima che l'incidenza di tale fattore ambientale sulla componente aria sia basso, in quanto le polveri emesse, che costituiscono un danno temporaneo, e quindi reversibile, derivanti esclusivamente dalla movimentazione di materiali, non saranno tali da modificare la qualità dell'aria;

CONSIDERATO e VALUTATO che le opere in progetto non prevedono l'utilizzo di impianti di combustione e/o riscaldamento né attività comportanti variazioni termiche, immissioni di vapore acqueo, ed altri rilasci che possano modificare in tutto o in parte il microclima locale;

CONSIDERATO e VALUTATO che per mitigare il seppur ridotto impatto, il SIA prevede l'adozione di tutte le corrette procedure di gestione ambientale del cantiere, quali la bagnatura delle piste di cantiere, l'installazione di un impianto di lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dai cantieri, la copertura dei carichi che possono essere dispersi in fase di trasporto;

CONSIDERATO e VALUTATO che in relazione agli impatti attesi durante la **fase di esercizio**

- La realizzazione della nuova viabilità, comporterà un aumento delle velocità, che determinerà una seppur lieve riduzione delle emissioni;
- l'intervento determinerà una diminuzione del numero di veicoli per chilometro poiché – grazie alla realizzazione del nuovo svincolo – i veicoli circolanti potranno essere maggiormente smistati riducendo così fenomeni di congestione della rete;
- l'intervento quindi sarà utile a ridurre l'inquinamento di origine veicolare attraverso la fluidificazione del traffico e la riduzione delle manovre di "stop and go";

CONSIDERATO e VALUTATO che l'areale, sotto il profilo della qualità dell'aria, è fortemente influenzato dall'autostrada, caratterizzata da emissioni molto maggiori, pertanto gli effetti dell'intervento, in termini di concertazioni degli inquinanti, sono molto ridotti;

componente ambiente idrico

CONSIDERATO che per quanto riguarda l'ambiente idrico superficiale e sotterraneo gli elementi da prendere in considerazione per la caratterizzazione della componente, in relazione alla tipologia dell'opera sono:

- utilizzo di acqua nelle fasi lavorative nella fase di cantiere;
- gestione della risorsa idrica in rapporto alla funzione dell'opera nella fase di esercizio;
- possibili fonti di inquinamento;
- influenza dell'opera sull'idrografia ed idrogeologia del territorio.

CONSIDERATO e VALUTATO che in relazione agli impatti attesi durante la **fase di cantiere:**

i possibili impatti sull'ambiente idrico, in fase di cantiere, sono riconducibili allo sversamento accidentale di prodotti di consumo dei macchinari o ai reflui di tipo civile prodotti dalle aree di cantiere;

CONSIDERATO e VALUTATO che in relazione agli impatti attesi durante la **fase di esercizio:**

i possibili impatti sull'ambiente idrico, in fase di esercizio sono riconducibili a perdita accidentale di liquidi dai veicoli a seguito di incidente, consumo dei pneumatici e conseguente dilavamento delle polveri da essi derivanti, sversamento accidentale di sostanze pericolose ed inquinanti che allo stesso modo finirebbero nella rete scolante posta a lato degli svincoli;

R

h

Q

PM

CONSIDERATO e VALUTATO che

- in merito alle acque meteoriche di piattaforma, queste saranno allontanate dalla superficie stradale, in modo da prevenire il fenomeno dell'aquaplaning, conferendo alla piattaforma stradale una pendenza adeguata;
- il progetto ha previsto la realizzazione di un sistema di fognatura così composto:
 - sistemi di fognatura pluviale indipendenti, ciascuno a servizio del bacino a nord e a sud della A14/DIR;
 - sistema di captazione costituito da caditoie prefabbricate per uso stradale con griglia autobloccante piana e da griglie piane poste direttamente sui pozzetti di ispezione;
 - sistema di fossi di guardia al piede dei rilevati stradali;
 - recapito finale: Fosso Nuovo e Fosso Vetro;
 - le acque saranno laminate mediante la realizzazione di due vasche della capacità di 440 mc ciascuna, in ottemperanza a quanto già prescritto dal Consorzio di bonifica Della Romagna Occidentale (500 mc/ha);

CONSIDERATO e VALUTATO che il sistema di raccolta delle acque può essere così riassunto:

- Fossi di collegamento in terra per la raccolta acqua solo lato campagna e ricucitura rete idrografica.
- Fognatura raccolta sole acque di piattaforma a servizio dei nuovi rami viari dello svincolo di collegamento fra A14 dir e la SR253 "San Vitale".
- Vasche di laminazione V01 e V02 per Invarianza idraulica a servizio della sede stradale.
- Non sono previste vasche per la raccolta delle acque di prima pioggia.

I fossi in terra lato campagna sono realizzati per ricucire la rete idraulica esistente e garantire l'efficace allontanamento delle acque meteoriche dai terreni agricoli.

Si realizzeranno fossi in terra di altezza massima 1.00÷1.50 m, base 0.50 m e pendenza del fondo 0.40÷0.80%.

Sulla base delle indicazioni avute dal personale del Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale si riportano le caratteristiche nelle nuove vasche in terra, per garantire il rispetto dell'invarianza idraulica.

Il volume da invasare sul 100% delle aree rese impermeabili con il presente progetto è pari:

$$v_{lam} = 500 \text{ mc/ha} = 500 \text{ mc}/10000 \text{ mq}$$

Intervento 01 - NORD

$$A01 = 8670 \text{ mq}$$

$$V01 = 440 \text{ mc}$$

$$H_{utile} = 0.33 \text{ m}$$

$$A01_{vasca} = 1400 \text{ mq}$$

Recapito finale a gravità al FOSSO VETRO

Intervento 02 - SUD

$$A02 = 8646 \text{ mq}$$

$$V02 = 440 \text{ mc}$$

$$H_{utile} = 0.33 \text{ m}$$

A02_{vasca} = 1400 mq

Recapito finale a gravità al FOSSO VETRO

CONSIDERATO e VALUTATO che la nuova fognatura a servizio dei rami A, B, C e D, è costituita da tubazioni in PVC diam. 315-400-500-600 mm con caditoie 60x60 cm passo massimo 15 m e pendenza non inferiore 1%. La lunghezza massima dei tratti di fognatura, a servizio della nuova asta viaria, a diametro costante è pari a circa 115-160 m. Lo scarico avviene a gravità entro le nuove vasche di laminazione, con un'opera in c.a. con battente massimo di 25-75 cm e diametro interno minimo 600 mm.;

CONSIDERATO e VALUTATO che

- per quanto riguarda possibili interferenze con l'idrografia superficiale, l'analisi dell'area mostra che ad ovest e ad est dell'intervento sono posizionati n.2 manufatti di attraversamento, in corrispondenza dell'attuale rilevato autostradale;
- per quanto concerne la continuità idraulica, le nuove reti scolanti si collegheranno ai recapiti finali individuati nel Fosso Nuovo e Fosso Vetro, consentendo la continuità idraulica tra monte e valle dei corsi d'acqua;

CONSIDERATO e VALUTATO che le opere di progetto

- garantiscono la continuità idraulica tra monte e valle;
- prevedono la manutenzione degli attraversamenti idraulici esistenti senza che questa possa in alcun modo pregiudicarne la sezione libera;
- le opere non interferiscono con aree vincolate dal Piano di Assetto Idrogeologico dell'AdB;

VALUTATO che la realizzazione dell'intervento non comporta impatti significativi sull'ambiente idrico e che in particolare le opere in progetto non peggiorano le condizioni di funzionalità idraulica del reticolo idrografico e non costituiscono un fattore di aumento della pericolosità idraulica localmente, né nei territori a valle o a monte, poiché esse non producono significativi ostacoli al normale e libero deflusso delle acque né causano una riduzione della capacità di invaso delle aree;

componente ambientale suolo e sottosuolo

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda il suolo e sottosuolo la dimensione dell'infrastruttura consente di ritenere non significativo il contributo dato dalla fase di esercizio in termini di impatti che comportino ricadute al suolo;

CONSIDERATO e VALUTATO che in fase di cantiere

gli effetti potenziali sono connessi essenzialmente alle attività maggiormente significative, ovvero quelle legate alla cantierizzazione dell'area, alle opere di scavo e alla movimentazione e stoccaggio delle materie prime e dei materiali di risulta. Si tratta di un'occupazione temporanea di suolo la cui effettiva durata è legata all'andamento cronologico dei lavori;

CONSIDERATO e VALUTATO che al fine di minimizzare tali impatti, sono state previste opportune misure volte alla razionalizzazione ed al contenimento della superficie dei cantieri, con particolare attenzione alla viabilità di servizio ed alle aree da adibire allo stoccaggio dei materiali;

CONSIDERATO e VALUTATO che relativamente ai potenziali disturbi provocati dalla realizzazione delle

An A S

E

PT7

21

Handwritten signature

opere di scavo, , date le caratteristiche morfologiche del territorio in oggetto, si evidenzia la scarsa probabilità di ingenerare fenomeni di instabilità;

CONSIDERATO e VALUTATO che in fase di esercizio

data la tipologia di opera in questione, le azioni più significative riguardano l'uso della risorsa suolo. Il consumo di suolo è limitato alle nuove rampe dello svincolo autostradale, ad una porzione delle nuove rotonde e ai bracci di collegamento, i cui rilevati assumeranno altezza massima di 3 metri rispetto al piano campagna, posta a ridosso di un'area già vocata ad uso viabilistico;

CONSIDERATO che in merito all'impermeabilizzazione dei suoli

- le opere determinano un aumento delle superfici impermeabilizzate limitatamente alle porzioni delle rampe dello svincolo autostradale, di una porzione delle nuove rotonde e ai bracci di collegamento esterne all'attuale sedime stradale;
- si ritiene che l'ulteriore impermeabilizzazione non possa determinare potenziali impatti negativi significativi, sia perché le nuove superfici impermeabilizzate sono limitate, sia perché il progetto comprende la realizzazione di uno specifico sistema di captazione, trattamento e smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma comprensivo di due vasche di laminazione della capacità di 440 mc ciascuna;

CONSIDERATO che in merito alla cartografia regionale della Capacità d'uso dei suoli a fini agricoli e forestali, i terreni dell'area in esame appartengono alla II/I Classe per i quali le limitazioni all'uso sono moderate o pochissime;

VALUTATO che l'impatto sul suolo e sottosuolo è non significativo sia in fase di cantiere che in fase di esercizio;

componente ambientale rumore

CONSIDERATO e VALUTATO che in fase di cantiere

le attività che costituiscono possibili fonti di inquinamento acustico possono essere individuate come di seguito:

- presenza di macchine operatrici;
- flussi di mezzi pesanti necessari per l'approvvigionamento ed il trasporto dei materiali da e per il cantiere.

CONSIDERATO e VALUTATO che

- la produzione di rumore in questa fase risulterà piuttosto modesta, non essendo prevista la realizzazione di lavorazioni particolarmente invasive, non sono infatti previste opere d'arte e manufatti significativi;
- si tratta di impatti reversibili, in quanto legati alla durata dei lavori, puntuali, e come tale il loro contributo risulta distribuito durante l'arco della giornata lavorativa;
- i ricettori interessati dalle attività rumorose generate dalla realizzazione dell'opera, non saranno tutti impattati contemporaneamente dalle attività di cantiere, ma ognuno solo per il periodo limitato durante il quale le lavorazioni saranno più prossime ad esso;
- in conformità a quanto previsto dal D.P.C.M. del 14.11.1997, i valori limite di emissione del rumore delle sorgenti sonore mobili di cui all'art. 2, comma 1, lettera d, della Legge n. 447 del 26.10.1995, dei singoli macchinari costituenti le sorgenti sonore fisse, sono regolamentati dalle norme di omologazione

e certificazione delle stesse, pertanto, l'utilizzo di macchinari ed attrezzature omologate e a norma dal punto di vista delle emissioni sonore nonché sottoposte alle verifiche periodiche previste dalla normativa vigente, garantisce il rispetto della normativa in materia di emissioni acustiche in cantiere;

- l'impatto acustico del cantiere sarà ridotto tramite apposite misure di mitigazione, come l'utilizzo di barriere provvisorie antirumore;

CONSIDERATO e VALUTATO che in fase di esercizio

- le opere in progetto non possiedono caratteristiche tali da poter produrre emissioni acustiche che possano determinare il superamento dei limiti normativi o che, comunque, possano provocare disagi ai residenti o alla fauna;
- rispetto alla situazione ante operam, l'intervento non genererà apprezzabili incrementi di traffico sulla rete stradale di interesse se non nelle immediate vicinanze dello svincolo ma al contrario a esso sono associati impatti positivi in quanto si riduce l'impatto acustico attraverso la riduzione delle velocità veicolare nell'intorno del nuovo svincolo ma soprattutto si ha un notevole beneficio dato dall'alleggerimento del vecchio punto d'accesso all'autostrada in termini di volumi veicolari, con conseguente significativa riduzione dei livelli acustici lungo la SP n.8 Naviglio, all'ingresso del vecchio svincolo e sul tratto autostradale compreso tra i due svincoli;

VALUTATO che l'impatto sulla componente rumore si ritiene sostanzialmente invariato e comunque non critico in fase di esercizio, di modesta entità, ma del tutto reversibile, in fase di cantiere;

componente Habitat Natura 2000 ed ecosistemi

CONSIDERATO che

- gli interventi in oggetto ricadono in prossimità (distanza < 5 km) di zone individuate come "Siti Natura 2000", ovvero a distanza di circa 3 km dal "Sito di Importanza Comunitaria" (SIC) "Podere Pantaleone" (codice: IT4070024) e a distanza di circa 1,6 km dal "Sito di Importanza Comunitaria - Zona di Protezione Speciale" SIC-ZPS "Bacini di Russi e Fiume Lamone" (codice: IT4070022)
- l'intervento non è direttamente connesso alla conservazione/gestione dei Siti;
- non vi è interferenza diretta con la superficie dei Siti SIC e SIC/ZPS;
- non si prevede alcuna sottrazione diretta di habitat di interesse comunitario;

CONSIDERATO che è stato redatto lo studio di valutazione di incidenza ambientale (VINCA) da cui è emerso che:

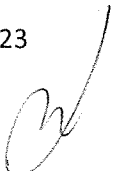
- si può escludere il verificarsi di effetti significativamente negativi sui siti della rete Natura 2000 denominati SIC IT4070024 "Podere Pantaleone" e SIC-ZPS IT4070022 "Bacini di Russi e Fiume Lamone";
- l'intervento non avrà incidenza significativa su specie ed habitat di interesse comunitario;
- dati gli esiti negativi della fase di *screening* non è stato necessario procedere alla valutazione appropriata;

CONSIDERATO che non verificandosi sovrapposizioni con i Siti, non si prevedono impatti in termini di sottrazione di habitat del SIC/ZPS, e considerato che le opere sono localizzate in area agricola in prossimità delle sedi stradali esistenti (A14 DIR e SP253R San Vitale);

CONSIDERATO che gli interventi non hanno entità tale da determinare impatti significativi sulle specie



FN



floristiche e faunistiche protette, che risultano ampiamente separate dall'area di intervento per la presenza di aree urbanizzate interposte, ed ampie porzioni di aree agricole a coltivazione meccanizzata, con presenza di infrastrutture e edificato sparso, tanto meno sulle unità ecosistemiche protette e sulla qualità di queste ultime;

CONSIDERATO e VALUTATO che non si ritiene che gli interventi in progetto possano compromettere la gestione e la conservazione dei siti di rilevanza naturalistica posti in prossimità e che siano, quindi, coerenti con i vincoli determinati dalla presenza dei siti stessi;

Gli interventi non determinano la perturbazione di specie fondamentali, né la frammentazione di habitat o di specie, né la riduzione nella densità della specie, né alcuna variazione negli indicatori chiave del valore di conservazione;

CONSIDERATO e VALUTATO in base alle considerazioni effettuate, vista la tipologia dell'intervento descritto e la morfologia dell'area, si ritiene che per la realizzazione delle opere non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000;

componente ambientale paesaggio

CONSIDERATO e VALUTATO che il progetto prevede sostanzialmente la realizzazione di due nuove rampe di raccordo nonché di due rotatorie a raso. Trattasi di un intervento che prevede una limitata occupazione di nuove aree e l'introduzione di rampe, che partendo dalla quota altimetrica attuale del sedime Autostradale si vanno a raccordare al piano di campagna, e non determina quindi l'introduzione di elementi in altezza che possano alterare/ostruire la visibilità e l'assetto complessivo del paesaggio locale; non è previsto l'abbattimento di alberature tutelate né di altri elementi vegetazionali di particolare rilievo percettivo rispetto al piano dell'orizzonte;

CONSIDERATO e VALUTATO che al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico delle opere, il progetto ha previsto una specifica sistemazione a verde delle scarpate e delle rotatorie così costituita :

- sistemazione a prato delle aree all'interno delle rotatorie, così da garantire la visuale da parte degli utilizzatori e minimizzare le operazioni di manutenzione e di gestione dell'opera;
- sistemazione a prato con impianto di sesti arborei e arbustivi, secondo quanto previsto da Regolamento Comunale di Bagnacavallo in termini di specie ammesse e di loro utilizzo e posa in opera, per quanto riguarda le modeste aree riqualificate di viabilità esistente che ritornano ad essere aree verdi.

CONSIDERATO che per quanto riguarda la sistemazione a verde si prevede :

- per scarpate ed isole centrali delle rotatorie, rinverdimento delle scarpate mediante idrosemina con miscuglio di semi da prato idonei e copertura del medesimo con torba ed idrocollante;
- per le zone di riqualificazione e marginali alla strada, soprattutto per quelle riqualificate e recuperate da sedime pavimentato, si prevede l'utilizzo di specie ammesse dal Regolamento Comunale costituite principalmente da *Euonymus fortunei* e *Phladelphus* spp, entrambi resistenti a freddo ed inquinamento da traffico.

CONSIDERATO e VALUTATO in base alle considerazioni effettuate, vista la tipologia dell'intervento descritto e la morfologia dell'area, si ritiene che per la realizzazione delle opere non risultano possibili effetti significativi negativi sul paesaggio;

VISTE la note presentate dalla Provincia di Ravenna del 08/07/2019, acquisite dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali con prott. DVA-17573, DVA-17574, DVA-17575, DVA-17576, DVA-17577, DVA-17578, DVA-17579, DVA-17580 del 08/07/2019, con la quale si richiede, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D.Lgs. 152/2006, che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA,

ove necessario, specifici condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

CONSIDERATE le caratteristiche e la localizzazione del progetto, nonché le caratteristiche degli impatti potenziali;

RITENUTO che l'esecuzione degli interventi previsti dovrà avvenire nel rispetto delle indicazioni, accorgimenti, mitigazioni indicati nello Studio Preliminare;

CONSIDERATE le prescrizioni della "Regione Emilia Romagna – Direzione Generale Cura del Territorio e dell' Ambiente":

- prot. DVA n. 8809 del 05/04/2019
- prot. RER n. 332756 del 05/04/2019
- prot. Prov. RA n. 9113 del 05/04/2019;

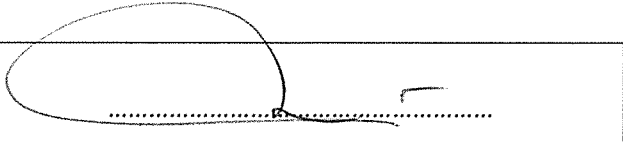
Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

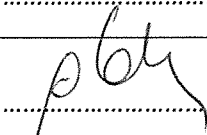

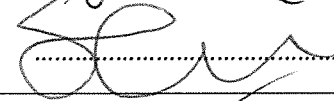
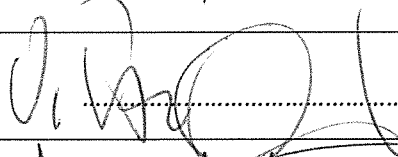
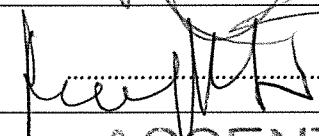
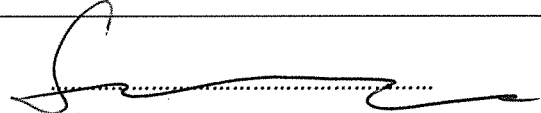
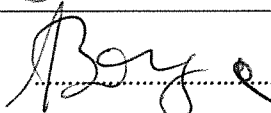
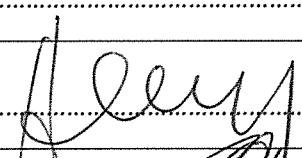
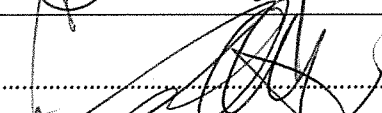
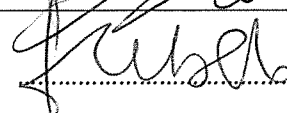
Parere positivo all'esclusione dalla procedura di VIA dell'intervento relativo al Progetto: "Interconnessione A14 Dir con la SP 253R San Vitale nel Comune di Bagnacavallo, località Borgo Stecchi. Modifiche progettuali all'intervento di realizzazione del nuovo collegamento tra la SP 8 Naviglio Sud e la SP 8 Naviglio Nord A. I lotto Tratto tra la SP 8 Naviglio Sud e la ex SS 253 San Vitale", presentato dalla Provincia di Ravenna, a condizione che vengano ottemperate le prescrizioni della Regione Emilia Romagna e la seguente condizione ambientale:


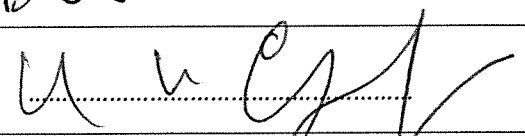
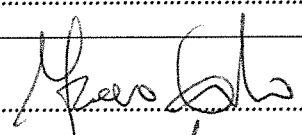
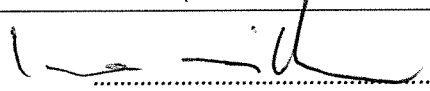
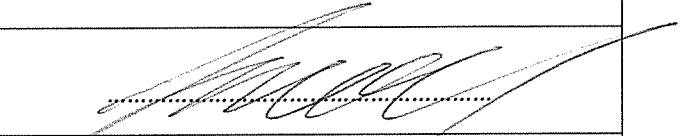
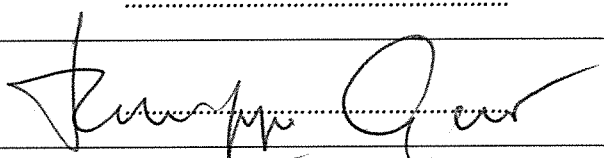
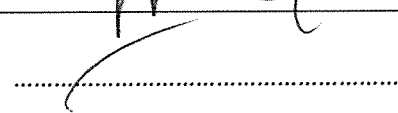
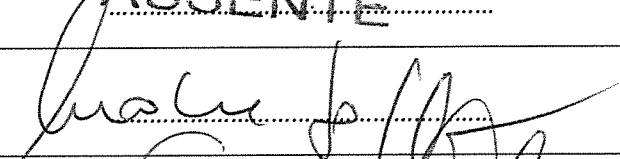
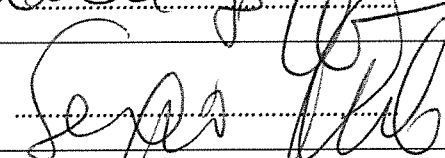
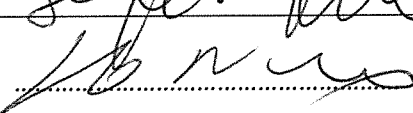
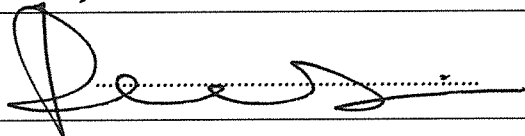
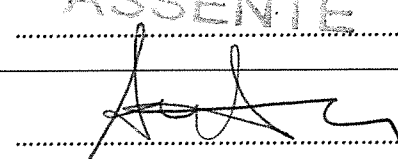
Prescrizione n.1	
Macrofase	in corso d'opera
Fase	Fase di progettazione esecutiva, Fase di cantiere e Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale, mitigazioni
Oggetto della prescrizione	in fase di cantiere dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti necessari per la mitigazione degli impatti su tutte le componenti ambientali, quali l'utilizzo di macchine per la pulizia delle opere d'arte interessate dai lavori e l'adozione di tecniche per evitare il ristagno delle acque meteoriche e la dispersione di materiale sfuso, nonché di sistemi per l'abbattimento delle polveri nonché tutte le misure di mitigazione per il contenimento del rumore;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva, Lavori per la realizzazione dell'opera, Esercizio dell'opera
Ente vigilante	ARPA
Enti coinvolti	

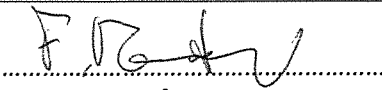
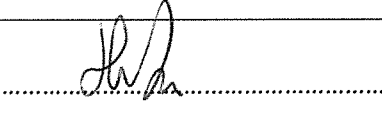

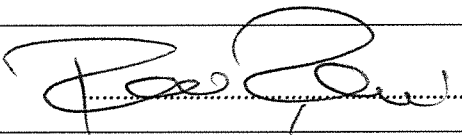
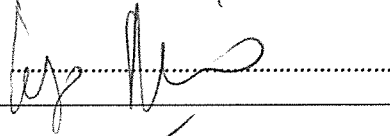
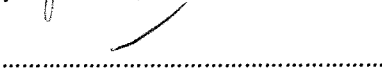
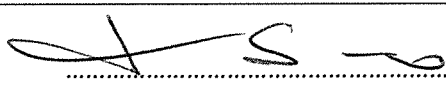
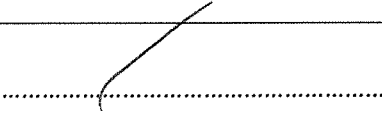
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



Handwritten signatures and initials: Rm, AS, 15, 100, BM, 25

Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE

Dott. Federico Crescenzi	ASSENTE
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	

Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	