



0 Ullm 4.12 R
B

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

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

* * *

Parere n. 3172 del 08/11/2019

7

Progetto	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>Autostrada A14 BO-BA-TA, tratto Bologna S. Lazzaro - nuovo svincolo Ponte Rizzoli, complanare di Bologna tratto Bologna San Lazzaro-Ponte Rizzoli carreggiata nord dal km 21+717,49 a km 29+000, Decreto Direttoriale DVA/2011/12952, del 30/5/2011, prescrizioni nn. a), b), c), d) e)</p> <p>[ID_VIP: 4049]</p>
Proponente	<p>Autostrade per l'Italia S.p.A.</p>

W
W
W

W

FR

for W U W
W DR W W W W W

B A

ID_VIP 4049 Autostrada A14 BO-BA-TA, tratto Bologna S. Lazzaro - nuovo svincolo Ponte Rizzoli, complanare di Bologna tratto Bologna San Lazzaro-Ponte Rizzoli carreggiata nord dal km 21+717,49 a km 29+000, Decreto Direttoriale DVA/2011/12952, del 30/5/2011, prescrizioni nn. a), b), c), d) e)

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTA la nota prot. n. DVA-10757 del 09/05/2018, acquisita al prot. n. CTVA-1759 del 09/05/2018, con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali di questo Ministero (di seguito "DVA" o "Direzione") ha comunicato alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (di seguito "CTVA" o "Commissione") la **procedibilità dell'istanza** presentata dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. (di seguito "Proponente") con nota prot. n. 9294 del 23/04/2018, acquisita al prot. n. DVA-9947 del 30/04/2018, per l'avvio della procedura di **Verifica di Ottemperanza**, ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., **alle prescrizioni a), b), c), d), e) di cui al Decreto Direttoriale DVA-2011-12952 del 30/05/2011**, relativo al progetto definitivo denominato "Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto, tratto Bologna S. Lazzaro-Nuovo Svincolo di Ponte Rizzoli - Complanare di Bologna, tratto Bologna San Lazzaro-Ponte Rizzoli, carreggiata nord dal km 21+717,49 al km 29+000".

VISTO il Decreto Legislativo del 03/04/2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14/05/2007, 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'art. 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 e VAS.

VISTO il Decreto Legge 23/05/2008, n. 90, convertito in legge il 14/07/2008, Legge n. 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 D.P.R. del 14/05/2007, n. 90.

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18/09/2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i Decreti prot. n. GAB/DEC/193/2008 del 23/06/2008 e prot. n. GAB/DEC/205/2008 del 02/07/2008.

VISTO il Decreto Legge 06/07/2011, n. 98 convertito in legge il 15/07/2011, Legge n. 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 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i.

VISTO il Decreto Legge 24/06/2014, n. 91 convertito in legge l'11/08/2014, Legge n. 116/2014 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea" ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga delle funzioni dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L., fino al momento della nomina della nuova Commissione.

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale".

VISTO il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente

ID_VIP 4049 Autostrada A14 BO-BA-TA, tratto Bologna S. Lazzaro - nuovo svincolo Ponte Rizzoli, complanare di Bologna tratto Bologna San Lazzaro-Ponte Rizzoli carreggiata nord dal km 21+717,49 a km 29+000, Decreto Direttoriale DVA/2011/12952, del 30/5/2011, prescrizioni nn. a), b), c), d) e)

la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114".

RICHIAMATO il Decreto Direttoriale DVA-2011-12952 del 30/05/2011, con cui "**SI DETERMINA l'esclusione dalla assoggettabilità alla VIA del progetto "Completamento della Complanare di Bologna, tratto Bologna San Lazzaro-Ponte Rizzoli, carreggiata nord dal km 21+714,47 al km 29+000,00", presentato dalla Società ANAS S.p.A. - Compartimento della Viabilità per l'Emilia Romagna" [...]**", a condizione di ottemperare ad alcune "**prescrizioni**".

RICHIAMATE le "**prescrizioni**" a), b), c), d), e) di cui al suddetto Decreto di esclusione dalla VIA, che sono oggetto del presente procedimento:

- a) in sede di progettazione definitiva dovranno essere chiarite le metodologie di smaltimento o di recupero e reimpiego dei materiali derivanti dalle operazioni di scavo e demolizione. Ai fini del riutilizzo di detti materiali, dovranno essere preventivamente verificate le caratteristiche qualitative e la compatibilità degli stessi con l'uso previsto, ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. 152/06: qualora la suddetta caratterizzazione indicasse l'incompatibilità dei materiali e/o la presenza di sostanze pericolose, il Proponente dovrà dare immediata ed adeguata informativa alle Autorità di controllo per gli interventi e le prescrizioni del caso;
- b) l'approvvigionamento dei materiali da costruzione e l'eventuale smaltimento dei materiali di risulta dovrà essere effettuato utilizzando siti autorizzati, privilegiando, a parità di idoneità, quelli più prossimi all'area di intervento, allo scopo di minimizzare gli impatti derivanti dal trasporto. Il progetto di completamento della Complanare non dovrebbe generare criticità con riferimento alle attività estrattive, tuttavia, in sede di progetto definitivo, dovranno essere considerati la geologia del territorio e gli eventuali fronti di scavo delle cave attive e dismesse in relazione alla vicinanza dell'opera, per gli aspetti di sismicità e di stabilità dei terreni.
- c) nell'ambito del progetto definitivo dovrà essere elaborato il piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali;
- d) dovranno essere programmate e messe in atto specifiche campagne di monitoraggio ambientale, con particolare riferimento alle componenti "Atmosfera" e "Rumore e vibrazioni", da attuarsi nello stato attuale, durante la fase di cantiere e successivamente alla realizzazione dell'opera e delle mitigazioni presso i ricettori individuati nello Studio Preliminare Ambientale, al fine di verificare il rispetto dei limiti di legge, la corrispondenza dei risultati del monitoraggio con quelli ricavati dalle simulazioni e l'efficacia degli interventi di bonifica realizzati, assumendo infine le eventuali ulteriori determinazioni necessarie sulla base dei risultati ottenuti. I dati rilevati dovranno essere elaborati, registrati, archiviati e resi disponibili alle Autorità di controllo;
- e) prima dell'avvio delle attività di cantiere, il Proponente dovrà concordare con le competenti Autorità locali un protocollo che preveda le modalità di segnalazione ai competenti Organi di vigilanza delle eventuali situazioni di criticità e degli interventi da attuare in tali circostanze;"

RICHIAMATE le ulteriori "**prescrizioni**" f), g) della citata Determina Direttoriale DVA-2011-12952 del 30/05/2011:

- f) la realizzazione delle opere in progetto, a causa dell'interferenza con le fasce fluviali soggette a tutela paesaggistica del torrente Idice, è subordinata al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42; il Proponente dovrà inoltre prevedere ulteriori indagini ed approfondimenti durante la fase di cantiere, in accordo con le Soprintendenze. Resta fermo che la realizzazione del progetto in esame è subordinata al rilascio da parte delle autorità competenti di tutte le autorizzazioni ed i pareri necessari ai sensi delle vigenti disposizioni di legge;
- g) dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni formulate nel parere espresso dalla Regione Emilia-Romagna, ove non ricomprese nelle precedenti: la relativa verifica ai fini dell'ottemperanza dovrà essere svolta a cura della stessa Regione".

EVIDENZIATO e RICHIAMATO preliminarmente che:

- l'intervento riguarda il progetto della Nuova Stazione di Ponte Rizzoli e della Complanare Nord di Bologna, la cui realizzazione, inizialmente di competenza ANAS, è stata trasferita al Proponente a seguito dell'Accordo del 15/04/2016, relativo al potenziamento del sistema autostradale e tangenziale del nodo di Bologna, e della successiva prescrizione della Regione Emilia Romagna, resa in occasione della Conferenza dei Servizi sull'Ampliamento alla quarta corsia; tale prescrizione prevedeva infatti, in luogo della quarta corsia dinamica nella tratta tra Bologna-San Lazzaro e Ponte Rizzoli, la realizzazione della Complanare Nord e di una stazione satellite a Ponte Rizzoli;
- il progetto preliminare della Complanare Nord è stato sottoposto a procedura di verifica di assoggettabilità ministeriale dal precedente gestore ANAS e con Determinazione n. 12952 del 30/05/2011 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha determinato l'esclusione dalla procedura di VIA;
- a seguito della conclusione della Conferenza dei Servizi ex art 81 del D.P.R. n. 616/77 relativa all'ampliamento dell'Autostrada A14 tra Bologna-S. Lazzaro e la Diramazione per Ravenna, in precedenza sottoposta a VIA con esito positivo (D.M. MATTM n. 135 del 06/05/2014), il progetto della Complanare Nord è stato integrato con quello della nuova stazione di esazione di Ponte Rizzoli, che permette il collegamento diretto delle due infrastrutture;
- successivamente il Proponente ha redatto il progetto definitivo dell'intervento e, facendo seguito alla precedente espressione di compatibilità ambientale, sopra richiamata, con nota prot. n. 4024 del 15/02/2018 ha richiesto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. n. 152/2006 riguardo alle sole modifiche progettuali relative all'ottimizzazione dell'innesto della Complanare Nord con la tangenziale di Bologna in corrispondenza della stazione di Bologna-San Lazzaro e alla realizzazione della stazione di esazione di Ponte Rizzoli;
- in risposta a quanto sopra, con prot. n. DVA-6259 del 15/03/2018 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha stabilito di non sottoporre a successive procedure di valutazione ambientale le citate modifiche progettuali;
- il progetto definitivo, comprensivo delle modifiche di cui sopra, prevede la gestione delle terre secondo il D.P.R. 120/17, sulla base di un piano elaborato ex novo e già presente nella fase di verifica di assoggettabilità, come confermato dal Proponente con nota trasmessa a mezzo e-mail in data 11/10/2019: il piano quindi è stato redatto ai sensi dell'art. 9 dal D.P.R. 120/17 e non segue il regime transitorio di cui all'art. 27, comma 2 dello stesso. Con nota prot. n. 9081 del 19/04/2018 il Proponente ha trasmesso al MATTM e ad ARPAE apposita istanza autorizzativa relativa al Piano di utilizzo in questione (istruttoria codice [ID_VIP: 4044]).

ESAMINATA la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente con la citata nota prot. n. 9294 del 23/04/2018, acquisita al prot. n. DVA-9947 del 30/04/2018 e al prot. n. CTVA-1759 del 09/05/2018, che consiste nei seguenti elaborati:

- Schede di ottemperanza alle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ("*Abaco Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*", documento GEN 9000, Marzo 2018);
- Stralcio Progetto Definitivo "*Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto - Tratto: Bologna S. Lazzaro-Nuovo Svincolo di Ponte Rizzoli - Nuova Stazione di Ponte Rizzoli e realizzazione della Complanare Nord*", comprensivo del "*Piano di Utilizzo*".

CONSIDERATO che, allo scopo di ottemperare alle prescrizioni di cui trattasi, formulate dal MATTM, il Proponente ha svolto le attività illustrate nel citato "*Abaco Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*", come di seguito rappresentato:

<i>Prescrizione DVA-2011-12952 del 30/05/2011</i>	<i>Risoluzione nel progetto per C.d.S.</i>	<i>Elaborati di riferimento</i>
---	--	---------------------------------

ID_VIP 4049 Autostrada A14 BO-BA-TA, tratto Bologna S. Lazzaro - nuovo svincolo Ponte Rizzoli, complanare di Bologna tratto Bologna San Lazzaro-Ponte Rizzoli carreggiata nord dal km 21+717,49 a km 29+000, Decreto Direttoriale DVA/2011/12952, del 30/5/2011, prescrizioni nn. a), b), c), d) e)

Prescrizione DVA-2011-12952 del 30/05/2011	Risoluzione nel progetto per C.d.S.	Elaborati di riferimento
<p>a. Chiarite le metodologie di smaltimento o di recupero e reimpiego dei materiali derivanti dalle operazioni di scavo e demolizione, ai fini del riutilizzo di detti materiali, dovranno essere preventivamente verificate le caratteristiche qualitative e la compatibilità degli stessi con l'uso previsto ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. 152/06: qualora la suddetta caratterizzazione indicasse incompatibilità dei materiali e/o la presenza di sostanze pericolose, il Proponente dovrà dare immediata ed adeguata informativa alle Autorità di controllo per gli interventi e le prescrizioni del caso.</p>	<p>Il Progetto Definitivo contiene il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo (AMB1000) redatto in base alle indicazioni del DPR 120/17 e in particolare dell'allegato 5 del decreto citato.</p> <p>Il Piano prevede il riutilizzo delle terre scavate qualificate come sottoprodotti ai sensi dell'articolo 184-bis, del DLgs. 152/06.</p> <p>Per quanto riguarda le demolizioni il progetto prevede che siano per la loro totalità considerate rifiuti e avviate a smaltimento/recupero presso discariche e/o impianti autorizzati.</p> <p>Autostrade per l'Italia, con nota prot. n. 9081 del 19.04.2018, ha trasmesso al MATTM e ad ARPAE apposita istanza autorizzativa relativa al Piano di Utilizzo in questione.</p>	<p>AMB 1000 Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del DPR 120/17;</p> <p>Nota di trasmissione ASPI prot. n. 9081 del 19.04.2018.</p>
<p>b. L'approvvigionamento dei materiali da costruzione e l'eventuale smaltimento dei materiali di risulta dovrà essere effettuato utilizzando siti autorizzati, privilegiando, a parità di idoneità, quelli più prossimi all'area di intervento, allo scopo di minimizzare gli impatti derivanti dal trasporto. Il progetto di completamento della Complanare non dovrebbe generare criticità con riferimento alle attività estrattive, tuttavia, in sede di progetto definitivo, dovranno essere considerati la geologia del territorio e gli eventuali fronti di scavo delle cave attive e dismesse in relazione alla vicinanza dell'opera, per gli aspetti di sismicità e di stabilità dei terreni.</p>	<p>Nel Progetto Definitivo è stato verificato e aggiornato il quadro conoscitivo delle attività estrattive, discariche, impianti di recupero autorizzati presenti sul territorio, rappresentati nelle planimetrie indicate.</p> <p>La scelta dei siti da cui approvvigionarsi è facoltà dell'impresa appaltatrice. Il meccanismo di stima dell'importo per le forniture e gli smaltimenti, essendo basato sulla distanza dai cantieri, favorisce in ogni caso il ricorso ai siti più vicini.</p>	<p>CAP 0100 Corografia ubicazione cantieri, cave e viabilità;</p> <p>CAP 0200 Planimetria ubicazione cantieri e viabilità di cantiere - Tav. 1 di 2;</p> <p>CAP 0201 Planimetria ubicazione cantieri e viabilità di cantiere - Tav. 2 di 2.</p>
<p>c. Dovrà essere elaborato il piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali.</p>	<p>In fase di Progettazione Esecutiva verrà redatto il Piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio autostradale che disciplina le operazioni periodiche che dovranno essere svolte.</p> <p>Per quanto riguarda gli eventuali sversamenti accidentali Autostrade per l'Italia è dotata di una procedura, di concerto con gli Enti Locali interessati, per la gestione delle emergenze in tempi rapidi.</p>	<p>Verifica di ottemperanza rimandata alla Progettazione Esecutiva.</p>

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

ID_VIP 4049 Autostrada A14 BO-BA-TA, tratto Bologna S. Lazzaro - nuovo svincolo Ponte Rizzoli, complanare di Bologna tratto Bologna San Lazzaro-Ponte Rizzoli carreggiata nord dal km 21+717,49 a km 29+000, Decreto Direttoriale DVA/2011/12952, del 30/5/2011, prescrizioni nn. a), b), c), d) e)

Prescrizione DVA-2011-12952 del 30/05/2011	Risoluzione nel progetto per C.d.S.	Elaborati di riferimento
<p>d. Dovranno essere programmate e messe in atto specifiche campagne di monitoraggio ambientale, con particolare riferimento alle componenti "Atmosfera" e "Rumore e vibrazioni" da attuarsi nello stato attuale, durante la fase di cantiere e successivamente alla realizzazione dell'opera e delle mitigazioni presso i ricettori individuati nello Studio Preliminare Ambientale, al fine di verificare il rispetto dei limiti di legge, la corrispondenza dei risultati del monitoraggio con quelli ricavati dalle simulazioni e l'efficacia degli interventi di bonifica realizzati, assumendo infine le eventuali ulteriori determinazioni necessarie sulla base dei risultati ottenuti. I dati rilevati dovranno essere elaborati, registrati, archiviati e resi disponibili alle Autorità di controllo.</p>	<p>È stato predisposto il Piano di Monitoraggio Ambientale che ottempera a quanto richiesto. Il Piano di monitoraggio è stato derivato da quello previsto per l'intervento di ampliamento alla quarta corsia dell'Autostrada A14 nel tratto BO S. Lazzaro - Diramazione Ravenna e già trasmesso nella Conferenza dei Servizi ex art. 81 del DPR 616/77.</p>	<p>MAM 0001 Relazione generale; MAM 0002 Planimetria - Tav 1 di 3 - 1:2000; MAM 0003 Planimetria - Tav 2 di 3 - 1:2000; MAM 0004 Planimetria - Tav 3 di 3 - 1:2000.</p>
<p>e. Prima dell'avvio delle attività di cantiere, il Proponente dovrà concordare con le competenti Autorità locali un protocollo che preveda le modalità di segnalazione ai competenti Organi di vigilanza delle eventuali situazioni di criticità e degli interventi da attuare in tali circostanze.</p>	<p>In fase di Progettazione Esecutiva, sarà redatto opportuno Capitolato Ambientale e Piano di manutenzione dell'opera che conterrà le informazioni richieste.</p>	<p>Verifica di ottemperanza rimandata alla Progettazione Esecutiva.</p>
<p>f. La realizzazione delle opere in progetto, a causa dell'interferenza con le fasce fluviali soggette a tutela paesaggistica del torrente Idice, è subordinata al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42; il Proponente dovrà inoltre prevedere ulteriori indagini ed approfondimenti durante la fase di cantiere, in accordo con le Soprintendenze. Resta fermo che la realizzazione del progetto in esame è subordinata al rilascio da parte delle autorità competenti di tutte le autorizzazioni ed i pareri necessari ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.</p>	<p>Il Progetto Definitivo contiene le Relazioni paesaggistiche, una riferita al tratto di Complanare Nord e una riferita alla nuova stazione di esazione di Ponte Rizzoli, predisposta ai fini della richiesta di Autorizzazione Paesaggistica che sarà formulata contestualmente alla Conferenza dei Servizi ex art. 81 del DPR 616/77.</p>	<p>AUA 0001 Relazione Paesaggistica - Complanare nord; AUA 0002 Relazione Paesaggistica - Svincolo e barriera di Ponte Rizzoli.</p>
<p>g. Dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni formulate nel parere espresso dalla Regione Emilia-Romagna, ove non ricomprese nelle precedenti: la relativa verifica ai fini dell'ottemperanza dovrà essere svolta a cura della stessa Regione</p>	<p>Si rimanda agli esiti della verifica delle ottemperanze della Regione Emilia Romagna, avviata da Autostrade per l'Italia con nota prot. n. 9285 del 23.04.2018.</p>	<p>Nota ASPI prot. n. 9285 del 23.04.2018; Si rimanda agli esiti della verifica di ottemperanza a cura della Regione Emilia Romagna.</p>

VALUTATO che, per quanto attiene alla prescrizione a) della Determina Direttoriale DVA-2011-12952 del 30/05/2011, relativa a gestione, caratteristiche qualitative e compatibilità con l'uso previsto dei materiali da scavo:

- il Proponente ha fornito chiarimenti nel Piano di utilizzo (AMB 1000), ove ha specificato la diversa assegnazione prevista per il materiale da attività di scavo (riutilizzo nell'ambito dell'area di intervento, "ferma restando la compatibilità delle frazioni ottenute con i siti di destinazione") e per quello derivante da demolizione (smaltimento in discarica oppure recupero presso impianti autorizzati). Il cap. 7 di suddetto elaborato, che riguarda *Gestione e trasporto in fase di cantiere*, illustra la viabilità interessata dalla movimentazione, le procedure per la tracciabilità e la dichiarazione di avvenuto utilizzo dei materiali;
- l'attività di *Caratterizzazione ambientale dei materiali da scavo* è stata descritta nel cap. 3 del citato *Piano di utilizzo*, ove sono dettagliate le campagne di indagine eseguite per la caratterizzazione dei terreni in sito, svolte nell'ambito della Progettazione Definitiva al fine di valutare la qualità del suolo interessato dall'opera in oggetto. Il Proponente ha illustrato le conoscenze relative ai siti di interesse e alle aree di intervento, la caratterizzazione ambientale pregressa eseguita nel 2010 ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., la determinazione della nuova campagna di indagine resasi necessaria per completare le conoscenze acquisite, tra novembre 2016 e gennaio 2017, sulla base del D.M. 161/2012, secondo modalità di caratterizzazione che restano valide anche ai sensi del D.P.R. 120/2017. Il piano per la caratterizzazione ambientale individua i punti di indagine soggetti a campionamento ed analisi lungo il tracciato di interesse: i punti riferiti alle aree di cantiere, (il cui materiale di scavo, costituito dal solo scotico, sarà comunque riutilizzato all'interno delle medesime aree) saranno oggetto di una campagna di indagine ambientale integrativa da svolgere preventivamente alla Progettazione Esecutiva o alla fase realizzativa dell'intervento, sebbene il Proponente abbia evidenziato l'omogeneità litologica del materiale interessato dalle lavorazioni lungo l'intero tratto in progetto. Sono state altresì rappresentate la metodica di campionamento, le analisi chimiche di laboratorio, le caratteristiche chimiche per la qualificazione del materiale, la sintesi dei risultati delle caratterizzazioni e le considerazioni conclusive sulla compatibilità ambientali dei materiali da scavo nei siti di utilizzo. Infine gli allegati al "*Piano di utilizzo*" riportano tabelle riepilogative sulle caratterizzazioni ambientali eseguite in fase progettuale, i rapporti di prova relativi alle analisi di laboratorio e gli elaborati grafici relativi all'ubicazione dei siti di produzione, di deposito e di destinazione dei materiali da scavo;
- i risultati delle caratterizzazioni ambientali attestano la compatibilità delle terre e rocce da scavo con i siti di reimpiego: tutti i materiali e i terreni da scavo di interesse progettuale risultano riutilizzabili (assenza di superamenti dei limiti di Concentrazione Soglia di Contaminazione di cui alla colonna B della Tabella 1 dell'Allegato 5 alla Parte IV, Titolo V del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.), possono essere reimpiegati per rinterri, rilevati e terrapieni di rimodellamento nell'ambito delle opere in progetto (assimilabili ai siti a destinazione d'uso industriale/commerciale di cui alla citata colonna B) e soddisfano i requisiti di compatibilità ambientale, stante la sostanziale corrispondenza tra siti di produzione, utilizzo e destinazione (al netto di eventuali ulteriori indagini di caratterizzazione, che l'impresa esecutrice dovrà effettuare secondo le modalità di *Campionamento ed analisi in corso d'opera* di cui al cap. 6 del *Piano di utilizzo*).

VALUTATO che, con riferimento alla prescrizione b) del Decreto di esclusione dalla VIA DVA-2011-12952 del 30/05/2011, che riguarda approvvigionamento o smaltimento dei materiali presso siti autorizzati nonché potenziali interferenze con attività estrattive:

- negli elaborati *Planimetria ubicazione cave e discariche e viabilità di collegamento all'intervento* (CAP 0100) e *Planimetria ubicazione cantiere e viabilità di cantiere - Tavv. 1 e 2* (CAP 0200 e CAP 0201) del Progetto Definitivo il Proponente ha provveduto ad approfondire la ricerca su cave, discariche e impianti di recupero o stoccaggio autorizzati presenti nel territorio. In particolare, sulla tavola CAP 0100, al fine di privilegiare percorsi più brevi e limitare gli impatti negativi sull'ambiente, il Proponente ha individuato i siti più prossimi all'area di intervento, che consistono in n. 12 cave e n. 9 impianti di recupero o stoccaggio o discariche (n. 5 cave coincidono con altrettanti impianti di recupero o stoccaggio). Per ciascuno di essi sono indicati la denominazione del sito, il Comune di appartenenza e i pertinenti materiali nonché la viabilità di collegamento ai

cantieri. Nella stessa planimetria sono rappresentati anche ulteriori siti che sono stati rimossi (per liquidazione coatta o perché non più attivi) e un impianto di produzione di calcestruzzi preconfezionati. Le tavole CAP 0200 e CAP 0201 mostrano invece l'ubicazione dei cantieri e la relativa viabilità (esistente, di nuova realizzazione, ancora da realizzare e di collegamento);

- le informazioni prodotte non evidenziano problematiche relative ad eventuali incompatibilità del progetto con le attività estrattive nell'area di intervento. Tuttavia, non essendo stati forniti dal Proponente gli approfondimenti richiesti nella citata prescrizione b) sulla geologia del territorio e sui fronti di scavo delle cave attive e dismesse in relazione alla vicinanza dell'opera, non si possono escludere criticità con riferimento agli aspetti di sismicità e stabilità dei terreni.

VALUTATO che, per quanto concerne la prescrizione c) della Determina Direttoriale DVA-2011-12952 del 30/05/2011, che impone di redigere un piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali, nel citato "Abaco" il Proponente ha manifestato la volontà di dotarsi di tale strumento nell'ambito della Progettazione Esecutiva, pertanto la relativa verifica di ottemperanza è rimandata a tale sede.

VALUTATO che, per quanto attiene alla prescrizione d) del Decreto di esclusione dalla VIA DVA-2011-12952 del 30/05/2011, che stabilisce di programmare e realizzare specifiche campagne di monitoraggio ambientale nello stato attuale, durante la fase di cantiere e successivamente alla realizzazione dell'opera e delle mitigazioni e inoltre di mettere a disposizione delle Autorità di controllo i dati rilevati:

- il Piano di Monitoraggio Ambientale (MAM 0001, Marzo 2018) elaborato dal Proponente prevede specifiche attività di indagine con riferimento alle matrici ambientali *Atmosfera* (diffusione di polveri e qualità dell'aria), *Rumore* (clima acustico), *Vibrazioni* (disturbo negli edifici e danni agli stessi), *Acque Superficiali* (indagini quantitative, qualitative, biologiche e dei parametri fisiografico-ambientali), *Acque Sotterranee* (indagini quantitative e qualitative), *Fauna* e *Vegetazione* (nelle aree più sensibili). Le tavole grafiche allegate al Piano illustrano l'Ubicazione dei siti di monitoraggio. Il Proponente ha descritto in maniera accurata le metodiche di rilevamento per ogni componente ambientale ed ha affrontato gli aspetti organizzativi relativi a struttura operativa, definizione delle soglie di monitoraggio ambientale e procedure di prevenzione delle criticità;
- elemento fondamentale nell'attività di monitoraggio programmata dal Proponente è la gestione di potenziali emergenze ambientali: le procedure proposte dovranno necessariamente essere condivise con gli Enti di controllo interessati. In generale, la gestione delle emergenze ambientali è basata sul confronto tra dati rilevati dal monitoraggio ed eventuali limiti normativi esistenti e sulla successiva definizione degli interventi necessari in caso di superamento di tali limiti;
- il Piano prevede la realizzazione di un Sistema Informativo di Gestione del Monitoraggio Ambientale (SIGMA): tutti i dati provenienti dalle attività di monitoraggio confluiranno in tale sistema di gestione informatizzato, integralmente on-line e basato su tecnologie web, con funzionalità automatizzate di input, elaborazione, validazione e output dei dati, per disporre sempre e ovunque di informazioni, analisi specialistiche ed elaborati che rispettino gli standard richiesti dalla Committenza e dagli Enti di Controllo, accessibili da qualsiasi dispositivo;
- la durata delle fasi operative delle attività di monitoraggio indicata dal Proponente nel Piano è di n. 12 mesi ante operam, n. 24 mesi in corso d'opera e n. 12 mesi post operam, per un totale di n. 48 mesi;
- nella documentazione esaminata non vi sono notizie di avvenuto avvio nella fase ante operam del programma di attività di monitoraggio ambientale elaborato dal Proponente;
- si dovranno attendere l'attuazione e gli esiti delle campagne di indagine previste dal Piano di monitoraggio ambientale nelle fasi ante operam, in corso d'opera, post operam e post mitigazioni per poter verificare se siano soddisfatti i limiti di legge, se i risultati del monitoraggio corrispondano a quelli stimati in sede di simulazione previsionale, se le soluzioni progettuali proposte e messe in atto siano adeguate o se si rendano necessari ulteriori interventi.

ID_VIP 4049 Autostrada A14 BO-BA-TA, tratto Bologna S. Lazzaro - nuovo svincolo Ponte Rizzoli, complanare di Bologna tratto Bologna San Lazzaro-Ponte Rizzoli carreggiata nord dal km 21+717,49 a km 29+000, Decreto Direttoriale DVA/2011/12952, del 30/5/2011, prescrizioni nn. a), b), c), d) e)

VALUTATO che, in merito alla prescrizione e) della Determina Direttoriale DVA-2011-12952 del 30/05/2011, inerente all'elaborazione di un protocollo di segnalazione di situazioni di criticità presso i competenti Organi di vigilanza e relativi interventi, il Proponente ha espresso l'intenzione di provvedere a predisporre quanto richiesto (opportuno Capitolato Ambientale e Piano di manutenzione dell'opera) in sede di Progettazione Esecutiva, a cui conseguentemente si rinvia per la specifica verifica di ottemperanza.

VALUTATO che, con riferimento alla prescrizione f) del Decreto DVA-2011-12952 del 30/05/2011, relativa al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica e di tutte le autorizzazioni ed i pareri necessari, occorre rimandare agli esiti della Conferenza dei Servizi per la verifica di ottemperanza.

VALUTATO che, per quanto concerne la prescrizione g) della Determina Direttoriale DVA-2011-12952 del 30/05/2011, che richiede l'ottemperanza a tutte le prescrizioni stabilite nel parere della Regione Emilia Romagna, prot. n. PG.2011.0047115 del 21/02/2011, è necessario rinviare agli esiti della verifica di ottemperanza di competenza della stessa Regione.

VISTA la nota del 25/06/2018 della Città Metropolitana di Bologna - Area Pianificazione Territoriale, inviata a mezzo PEC e acquisita con nota prot. n. CTVA/2447 del 27/06/2018, di trasmissione della nota prot. n. 34232 del 15/06/2018 recante "Contributo della Città Metropolitana di Bologna ai fini della verifica di ottemperanza alle prescrizioni", che di seguito si riporta:

"Relativamente all'opera in oggetto, Società Autostrade per l'Italia ha trasmesso alla Regione Emilia-Romagna la documentazione relativa alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni che la Regione stessa ha rilasciato al Ministero dell'Ambiente nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA concluso positivamente con determina DVA.2011.12952 del 30 maggio 2011.

Con nota Prot. n. 390153 del 29 maggio 2018¹, la Regione Emilia-Romagna ha chiesto allo scrivente Ente di fornire un contributo finalizzato all'espletamento della effettiva procedura di verifica di ottemperanza a suddette prescrizioni.

Esaminato l'abaco con la verifica di ottemperanza alle prescrizioni formulate dalla Regione Emilia ed esaminati gli elaborati progettuali di riferimento per le singole prescrizioni, citati nell'abaco stesso, si formulano le seguenti considerazioni che costituiscono il contributo richiesto:

1) COMPENSAZIONE BOSCHI INTERFERITI

Stando all'elaborato SUA1000 il progetto della Complanare nord interferisce con 48.180 mq di aree forestali classificabili come Bosco ai sensi del D.Lgs. 227/2001. Aree classificate e localizzate nell'elaborato SUA1001. Come peraltro richiamato dallo stesso elaborato SUA1000 tali aree devono essere compensate secondo quanto disposto dallo stesso D.Lgs. 227/2001, dalla L.R. 21/2011 e dalle D.G.R. 549/2012 e 1287/2012.

Negli elaborati relativi alle opere a verde non si trova nulla in merito a tali compensazioni, né rispetto al dimensionamento né rispetto ad una localizzazione e progettazione. Si ritiene che tale mancanza comprometta la completa ottemperanza alle prescrizioni 1 e 3 ma prima di ogni altra valutazione si ritiene che tale mancanza comprometta la coerenza del progetto rispetto alla citata normativa.

Tale evidenza resta valida anche considerando l'impegno alla realizzazione con autonoma procedura di un progetto ambientale su 21 ha di aree pubbliche (impegno concordato in sede di Conferenza dei Servizi relativa all'ampliamento alla IV corsia dell'A14 e qui richiamato in risposta alla prescrizione n. 3), in quanto come recita la citata nota di ASPI del 18/12/2017, l'areale di 21 ha è da considerarsi "al netto delle compensazioni ambientali previste dal D.lgs. 227/2001, L.R. 21/2011 - D.G.R. 549/2012 nonché dai Regolamenti Comunali".

A proposito del Progetto ambientale di cui sopra, si ricorda che la Conferenza dei servizi ha previsto che sia convocato il tavolo tecnico per la condivisione di tale Progetto e che quel tavolo debba coinvolgere tutti i soggetti interessati e quindi anche i Comuni. La Città Metropolitana ha già provveduto a valutare il progetto presentato, ma la validazione deve avvenire in seduta congiunta con tutti i Comuni. Pertanto si ritiene utile qui richiamare la necessità di convocare detto tavolo tecnico, così come è previsto nel verbale di chiusura della conferenza dei servizi, e si ritiene che la validazione

¹ Acquisita agli atti della Città metropolitana di Bologna con P.G. n. 30590 del 30.05.2018

FR
W R 15 E N S 9

del Progetto ambientale sia condizionante per la prosecuzione della procedura di approvazione anche della Complanare Nord.

2) CONFORMITÀ URBANISTICA

Anche in ragione delle modifiche progettuali, pur non sostanziali, intervenute dopo la conclusione della procedura di screening, si ritiene utile evidenziare già in questa fase che nella successiva fase di approvazione dell'opera pubblica dovrà essere posta particolare attenzione alla verifica di conformità urbanistica del progetto, in particolare relativamente alla puntuale localizzazione degli svincoli, apportando le necessarie varianti agli strumenti urbanistici e territoriali.

3) VERIFICHE SU RICETTORI ACUSTICI

Pur riscontrando nelle risposte alle prescrizioni 5, 6 e 7 che il progetto è stato aggiornato e integrato anche nelle parti relative alla documentazione di valutazione e mitigazione degli impatti acustici, si ritiene che a seguito delle modifiche progettuali intervenute successivamente alla chiusura della procedura di screening (in particolare la realizzazione del nuovo svincolo di Ponte Rizzoli con stazione di esazione) sia necessario sottoporre agli organi competenti in materia acustica le nuove valutazioni effettuate. In generale si raccomanda che le Autorità competenti verifichino l'effettiva ottemperanza alle prescrizioni 5, 6 e 7.

4) QUALITÀ ARCHITETTONICA BARRIERE ACUSTICHE

Condividendo quanto riportato nella risposta alla prescrizione n. 2 laddove si ritiene opportuno che la "progettazione architettonica delle barriere foniche della complanare sia armonizzata a quella delle barriere dell'A14", si ritiene che la proposta architettonica presentata nell'elaborato AUA 0010-1 non sia rispondente alle richieste presentate dalla Città Metropolitana in occasione della Conferenza dei Servizi relativa al progetto di ampliamento alla IV corsia dell'A14. Si ribadisce quindi il parere espresso in quella sede ovvero si ritiene preferibile una soluzione in acciaio corten (non deperibile nel tempo e analogo ad altre soluzioni adottate in altri tratti di autostrada italiana) per la parte opaca, e una soluzione in vetro a totale trasparenza per la parte trasparente.

5) GESTIONE FASE DEL CANTIERE

In relazione all'impatto dei lavori nella fase del cantiere dell'opera sulle strade provinciali interferite, appare necessario attivare un confronto con il settore Viabilità della Città Metropolitana, al fine di definire le manutenzioni necessarie e conseguenti (pulizia, segnaletica, ripristini con tappeti, deviazioni totali o parziali del traffico, ...).

[...]"

CONSIDERATO che, con riferimento a *eventuali trattamenti a calce*, dal *Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.P.R. 120/2017* (documento AMB 1000, rev. 01 di marzo 2018) si evince quanto segue:

- nel Cap. 4.2.3 - Procedura per la stabilizzazione a calce, il Proponente ha rappresentato le finalità, gli aspetti positivi del trattamento a calce e i vantaggi di tale scelta progettuale, evidenziando che:
 - “Il D.P.R. 120/2017, nell'esemplificare le attività di normale pratica industriale, ha eliminato, rispetto a quanto precedentemente indicato nell'allegato 3 del D.M. 161/2012, la stabilizzazione a calce o a cemento. Tale eliminazione risulta motivata, nella premessa della relazione illustrativa del D.P.R., dalla richiesta presentata dalla Commissione Europea nell'ambito del progetto pilota n. 5554/13/ENVI, avviato nei confronti dell'Italia con riferimento al D.M. 161/2012, in quanto le attività in parola costituirebbero "operazioni di trattamento di rifiuti". Tuttavia, nella stessa nota illustrativa il Legislatore ha indicato:
 - “Per evitare che il caso Pilot citato si tramuti in una procedura di infrazione lo schema di DPR non ricomprende formalmente tra le normali pratiche industriali il trattamento la stabilizzazione a calce. Ciò nondimeno, le normali pratiche industriali riportate nell'elenco di cui all'allegato 3 rappresentano solo una mera esemplificazione delle attività più comunemente effettuate che possono rientrare in tale categoria. Pertanto, anche se non contemplate in tale elenco, non potrà escludersi che risultino consentite tutte quelle normali pratiche industriali finalizzate al miglioramento delle caratteristiche merceologiche [...] così come potrà risultare ricompresa tra le normali pratiche industriali l'adozione delle usuali metodologie disciplinate da norme tecniche al fine di conferire le caratteristiche meccaniche, funzionali all'utilizzo finale previsto per il materiale stesso [...]”.

La posizione espressa dal Legislatore nel D.P.R. consente pertanto l'impiego del trattamento calce a certe condizioni "al fine di conferire le caratteristiche meccaniche, funzionali all'utilizzo finale previsto per il materiale stesso" ed appare in linea sia rispetto agli indirizzi adottati dalla Commissione Europea in alcuni suoi documenti (si vedano la "Comunicazione interpretativa sui rifiuti e sui sottoprodotti" COM (2007) 59 def e la "Guidance on the interpretation of key provisions of Directive 2008/98" del 2012) sia alla posizione assunta dallo stesso MATTM con la nota della Direzione Generale per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche prot. n. 0013338 del 14/05/2014 secondo cui:

"il terreno non contaminato miscelato con calce o con altra sostanza per esigenze strutturali rientra nella normale pratica industriale; se, invece il terreno è contaminato e l'aggiunta di calce o di altra sostanza è finalizzata anche a modificarne le caratteristiche chimico-fisiche al fine di garantire che l'utilizzo nel ciclo di produzione avvenga nel rispetto di tutti i requisiti sanitari ed ambientali, siamo al di fuori della normale pratica industriale e il materiale è un rifiuto".

Tale posizione risulta inoltre in linea con le prassi in uso nei Paesi europei (Germania, Spagna, Francia e Polonia) secondo cui la stabilizzazione con leganti idraulici:

- è utilizzata nel settore delle costruzioni per rafforzare i terreni con scarsa capacità portante, è regolata da norme e specifiche tecniche e rientra nella normale pratica industriale nelle opere di ingegneria stradale;
- è considerata una tecnologia rispettosa dell'ambiente, non costituisce un processo potenzialmente contaminante, non prevede materiali di scarto, consente di ridurre le movimentazioni di materiale e le conseguenti emissioni legate al trasporto.

In particolare, in Francia, il testo "*Traitement des sol a la chaux et/ou aux liants hydrauliques*" edito dal Ministero dei Trasporti è riconosciuto come il miglior testo europeo di riferimento per le operazioni di stabilizzazione delle terre a calce e per le regole di protezione ambientale. Tale testo è stato adottato da ASPI, su indicazione dell'ARPA Toscana, come linea guida di riferimento negli studi di impatto ambientale. Sulla sua base, è stata elaborata con ARPA Toscana la Procedura di stabilizzazione a calce, dalla stessa Agenzia approvata a luglio 2015: "*tale procedura [...] potrà essere applicabile a tutti gli altri cantieri stradali che saranno avviati da ASPI ed in cui sarà previsto il ricorso al trattamento a calce (calce viva)*". Secondo l'indicazione espressa da ARPA Toscana, pertanto, la procedura elaborata per l'intervento in esame ed allegata al presente Piano di Utilizzo, è quella approvata dall'Agenzia nel 2015 ed opportunamente adattata al caso specifico. Tutto quanto sopra rappresentato, si deduce che il D.P.R. non esclude il trattamento a calce ma lascia aperta la possibilità di adottarlo solo "*al fine di conferire le caratteristiche meccaniche, funzionali all'utilizzo finale previsto per il materiale stesso*".

Dal punto di vista operativo, tale indicazione è traducibile nell'attuare, mediante l'elaborazione e l'esecuzione del Piano di Utilizzo, le seguenti condizioni:

- la verifica ex ante del rispetto delle CSC;
- la previsione nel Piano del trattamento a calce con la specifica dei benefici in termini di prestazioni geo-meccaniche,
- l'indicazione nel Piano della procedura da osservare per l'esecuzione della stabilizzazione.

Pertanto, le terre provenienti dagli scavi dovranno essere preventivamente caratterizzate per verificare il rispetto delle CSC, degli eventuali valori di fondo e dei requisiti sanitari ed ambientali, solo successivamente vengono stabilizzate a calce all'unico fine di migliorarne le caratteristiche meccaniche. Il trattamento avviene quindi su un materiale non contaminato di cui il proprietario non deve né intende disfarsi ovvero non avviene su un rifiuto";

– in Appendice 1 - Procedura di stabilizzazione a calce, il Proponente ha descritto:

- inquadramento generale: indagini geotecniche eseguite e soluzione progettata;
- specifica tecnica sul consolidamento delle terre con calce: generalità, caratteristiche dei materiali da impiegare (terre, acqua e calce), modalità di esecuzione dei lavori e step operativi;

- protezione dell'ambiente durante il trattamento a calce: misure per la mitigazione degli effetti sulla qualità dell'aria (preparazione e stesa del terreno naturale, stesa della calce, prima fresatura di miscelamento terra-calce, seconda e terza fresatura per riduzione granulometrica, profilamento rilevato, rullatura e compattazione) e misure per la mitigazione degli effetti sulle acque;
- monitoraggio meteorologico: rilievi anemometrici e pluviometrici;
- indicazioni di sicurezza dei lavoratori nell'impiego della calce: indicazione dei rischi, principi comportamentali, misure di pronto soccorso, misure in caso di fuoriuscita accidentale, manipolazione, stoccaggio e controllo dell'esposizione/protezione individuale (DPI).

CONSIDERATO che, nell'ambito di una specifica istruttoria ex art. 9 del D.M. 150/2007 (codice [ID_VIP: 4044]), indipendente dalla verifica di ottemperanza di cui trattasi, il Proponente ha prodotto un successivo aggiornamento del citato *Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.P.R. 120/2017* (documento AMB 1000, rev. 02 di aprile 2018), nel quale sono previsti:

- “formazione di rilevati e rimodellamenti mediante impiego di camion, grader e compattatori con o senza ricorso alla stabilizzazione con leganti idraulici del materiale da scavo” (4.1 Opere all'aperto);
- “Tra le modalità tecniche per la messa a dimora a rilevato del materiale di scavo, può essere impiegata anche la tecnica di stabilizzazione mediante leganti idraulici. Infatti, come descritto sinteticamente nel capitolo 2 di inquadramento, le litologie principali sono costituite da sabbie e argille limose. Il progetto prevede (rif. APE 0001) che sia necessario eseguire gli scavi in modo selettivo, per poter effettivamente riutilizzare i materiali idonei, presenti in banchi distinti. In base a ciò si può stimare una percentuale di riutilizzo del materiale tal quale estratto pari a circa il 30 ÷ 40%. Il restante materiale, escluso il terreno vegetale proveniente dallo scavo di “scotico”, potrà essere eventualmente posto in opera, per la costruzione dei nuovi rilevati, previo trattamento con legante idraulico [...].

Procedura per la stabilizzazione con legante idraulico

Il trattamento con legante idraulico di una terra è finalizzato al miglioramento delle sue caratteristiche di lavorabilità e di resistenza meccanica in opera e quindi per conferire al materiale le caratteristiche geotecniche, compreso il grado di umidità, necessarie per conferire all'opera la portanza richiesta. La risposta dei terreni al trattamento dipende essenzialmente dalla quantità e natura dei minerali argillosi e della silice amorfa in essi contenuta. I principali aspetti positivi legati al trattamento con legante idraulico delle terre sono:

- incremento della capacità portante della terra sia a breve sia a lungo termine sotto le azioni cicliche veicolari anche in presenza di acqua;
- aumento del modulo elastico della eventuale base granulare sovrastante lo strato stabilizzato;
- la sostanziale riduzione delle deflessioni in fase di esercizio del piano viabile o rotabile sovrastante sottofondazioni o fondazioni stabilizzate.

La scelta progettuale porta notevoli vantaggi, tra i quali:

- importante risparmio nello sfruttamento degli inerti provenienti da cava;
- eliminazione del traffico veicolare di cantiere sulla viabilità ordinaria (il trasporto del materiale dallo scavo alla sistemazione avverrà all'interno del lotto sfruttando le piste di cantiere o la stessa autostrada esistente)” (4.1.4 Formazione rilevati e rimodellamenti).

VISTA la Delibera n. 54/2019 del 09/05/2019 del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente concernente “Linea guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo”.

VALUTATO che quanto previsto dal Proponente in materia di *trattamenti a calce o legante idraulico* nel *Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo* risulta coerente con le condizioni stabilite nel Cap. 6.5, su “Trattamento a calce”, e con gli accorgimenti definiti nell'Allegato 1, recante “Misure per la mitigazione degli effetti del trattamento a calce sull'ambiente”, di cui alle “Linea guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo”, approvate con la suddetta Delibera n. 54/2019 del 09/05/2019 del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente.

CONSIDERATO che, nella documentazione esaminata dalla Commissione, il Proponente ha fornito riscontri e approfondimenti ai fini della Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni in oggetto.

VALUTATO che il Proponente ha recepito le indicazioni contenute nelle prescrizioni a), b), c), d), e) di cui al Decreto Direttoriale DVA/2011/12952 del 30/05/2011.

VALUTATO che le soluzioni progettuali e le attività di gestione, pianificazione e monitoraggio previste dal Proponente nell'“*Abaco Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*”, nelle relazioni tecniche del *Progetto Definitivo* e nei relativi allegati appaiono in generale adeguate, condivisibili e coerenti con quanto stabilito nelle prescrizioni.

VALUTATA la consistenza della documentazione trasmessa dal Proponente, giudicata utile per le attività istruttorie relative alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni in argomento, pur non risultando esaustiva.

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

RITIENE:

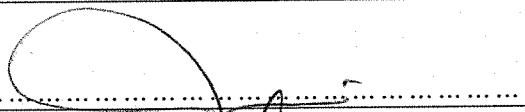
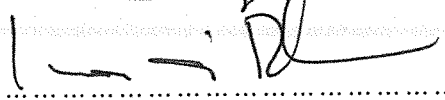
- **OTTEMPERATA** la prescrizione a);
- **NON OTTEMPERATA** la prescrizione b), non essendo stati forniti gli approfondimenti richiesti sulla geologia del territorio e sui fronti di scavo delle cave attive e dismesse in relazione alla vicinanza dell'opera, con riferimento agli aspetti di sismicità e stabilità dei terreni;
- **NON OTTEMPERATA** la prescrizione c), la cui verifica di ottemperanza è rimandata alla Progettazione Esecutiva;
- **NON OTTEMPERATA** la prescrizione d), in attesa dell'attuazione e degli esiti delle campagne di indagine previste dal *Piano di monitoraggio ambientale* nelle fasi ante operam, in corso d'opera, post operam e post mitigazioni;
- **NON OTTEMPERATA** la prescrizione e), la cui verifica di ottemperanza è rimandata alla Progettazione Esecutiva,

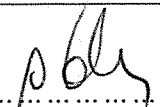
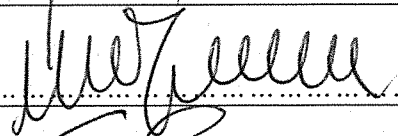
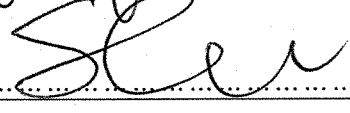

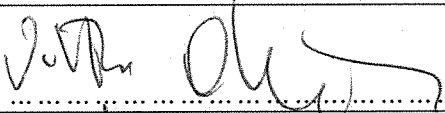
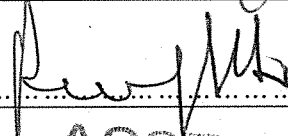
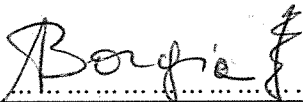


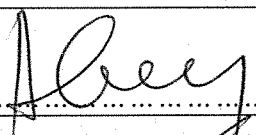
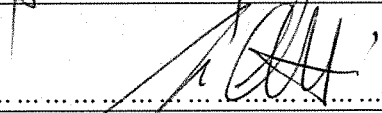
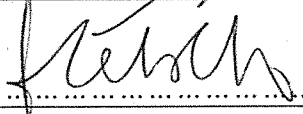
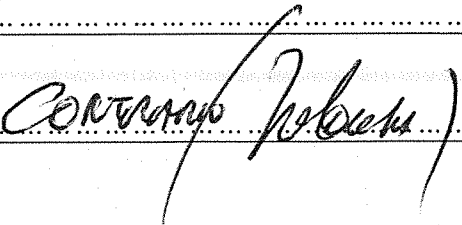
ed inoltre

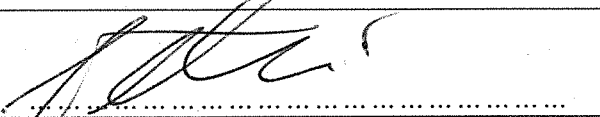
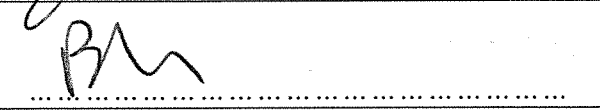
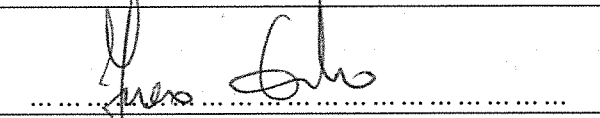
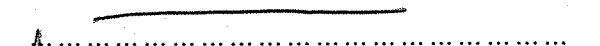
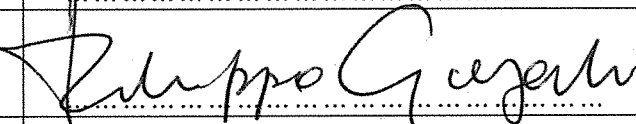
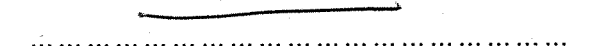

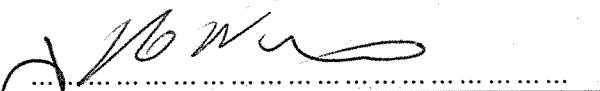

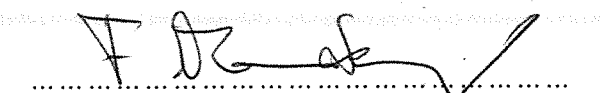
RIMANDA:

- agli esiti della Conferenza dei Servizi per la verifica di ottemperanza alla prescrizione f);
- agli esiti della verifica di ottemperanza di competenza della Regione Emilia Romagna per la prescrizione g)
-

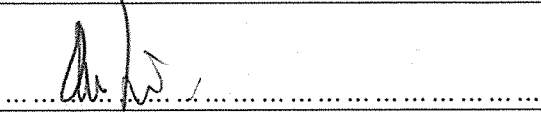
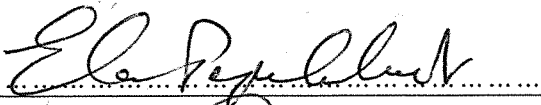

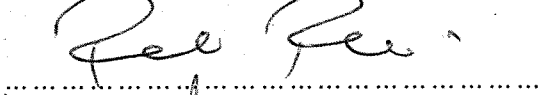
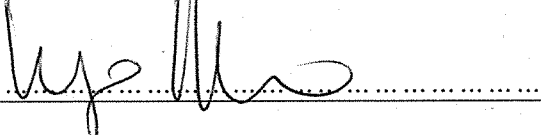
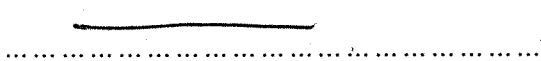
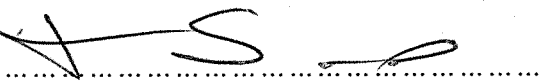
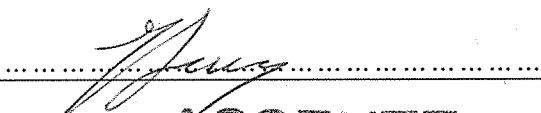
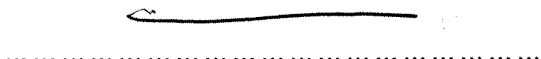
di cui al Decreto Direttoriale DVA/2011/12952 del 30/05/2011, con riferimento al progetto definitivo denominato “*Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto, tratto Bologna S. Lazzaro-Nuovo Svincolo di Ponte Rizzoli - Complanare di Bologna, tratto Bologna San Lazzaro-Ponte Rizzoli, carreggiata nord dal km 21+717,49 al km 29+000*” presentato dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. (“*Proponente*”).

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)	

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	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Cons. Giuseppe Caruso	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	

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

ID_VIP 4049 Autostrada A14 BO-BA-TA, tratto Bologna S. Lazzaro - nuovo svincolo Ponte Rizzoli, complanare di Bologna tratto Bologna San Lazzaro-Ponte Rizzoli carreggiata nord dal km 21+717,49 a km 29+000, Decreto Direttoriale DVA/2011/12952, del 30/5/2011, prescrizioni nn. a), b), c), d) e)

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