

■ Soggetto attuatore



INTERPORTO
BOLOGNA SPA

SOCIETA'
INTERPORTO
BOLOGNA s.p.a.

40100 Bentivoglio (BO)
Palazzina Doganale Interporto
Tel. 051 2913011
Fax 051 221505

CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA

COMUNE DI BENTIVOGLIO

POC Stralcio

■ Progetto

Realizzazione nuovo asse stradale e relativa rotatoria di innesto sulla Via Rotonda Segnatello (Accesso SUD area interportuale di Bologna)

Convenzione vigente tra Interporto Bologna s.p.a. ed il Comune di Bentivoglio aggiornata come da DDC n.46 del 18-12-2018

■ Tecnici

PROGETTAZIONE URBANISTICA

Arch. Alessandro Gaiani
Via Roma 110 40057 Granarolo Emilia (BO)
Tel. 051 763055



CONSULENZA URBANISTICA

Arch. Piero Vignali

PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO

Studio Tecnico Associato Scuderi e C.
Geom. Massimiliano Scuderi

INDAGINI GEOLOGICHE

Geologo Claudio Cinti
Via Roma n. 57/b, 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Tel. 051 6255377 - Cel. 3394797646

VALUTAZIONI AMBIENTALI ED ACUSTICHE

Sogesca srl
Via Pitagora n.11/A, 35030 Rubano (PD)
Tel. 049 8592143 - Fax: 049 8988470

RELAZIONE IDRAULICA

Ing. Angelo Zanotti
via XXIX Settembre n. 66, 40036 Monzuno (BO)
Tel. 051 6773020 - Cel. 338 3365529

INDAGINI ARCHEOLOGICHE

SAP Società Archeologica srl
Via Fienili n. 39/a, 46020 Quingentole (MN)
Tel. +39 0386 42591 - Fax +39 0386 42591

■ Spazio riservato all'ufficio tecnico

■ Oggetto dell'elaborato

SINTESI NON TECNICA

■ Elaborato n.

VU.03

MAGGIO 2019

PREMESSA	pag. 3
INQUADRAMENTO TERRITORIALE ED ASSETTO URBANISTICO DELL'AREA	pag. 4
VERIFICA DI CONFORMITA' DEI VINCOLI E PRESCRIZIONI	pag.9
CONCLUSIONI	pag.12

PREMESSA

Il presente documento di “Sintesi non tecnica” riguardante la previsione di una nuova viabilità d’accesso sud all’Interporto, è redatto ai sensi dell’art. 9, comma 6 del D.Lgs 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i. e costituisce un elaborato annesso al documento di Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (Valsat).

La Sintesi non Tecnica è il documento divulgativo dei contenuti della Valsat ed il suo obiettivo è quello di rendere più facilmente comprensibile, anche ad un pubblico di non addetti ai lavori, il processo di valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale, riportando appunto una sintesi di quanto riportato in modo più dettagliato nel Rapporto Ambientale della Valsat.

Le valutazioni sono state redatte sulla base degli specifici studi effettuati sulle varie matrici ambientali riguardanti l’opera prevista a cui il Rapporto Ambientale/Valsat e la presente Sintesi non Tecnica fanno riferimento.

In particolare, al fine di verificare le condizioni di sostenibilità ambientale e territoriale dell’opera citata, è stato fatto riferimento, in modo descrittivo e sintetico, a ciascun condizionamento descritto nel Rapporto ambientale, così come riportato nelle relative tabelle di valutazione, che viene posto a confronto con le previsioni progettuali dell’opera, in base agli specifici elaborati di approfondimento redatti, per verificarne la sostenibilità, descrivendo le modalità e le misure adottate ai fini del rispetto delle condizioni stesse.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE ED ASSETTO URBANISTICO DELL'AREA

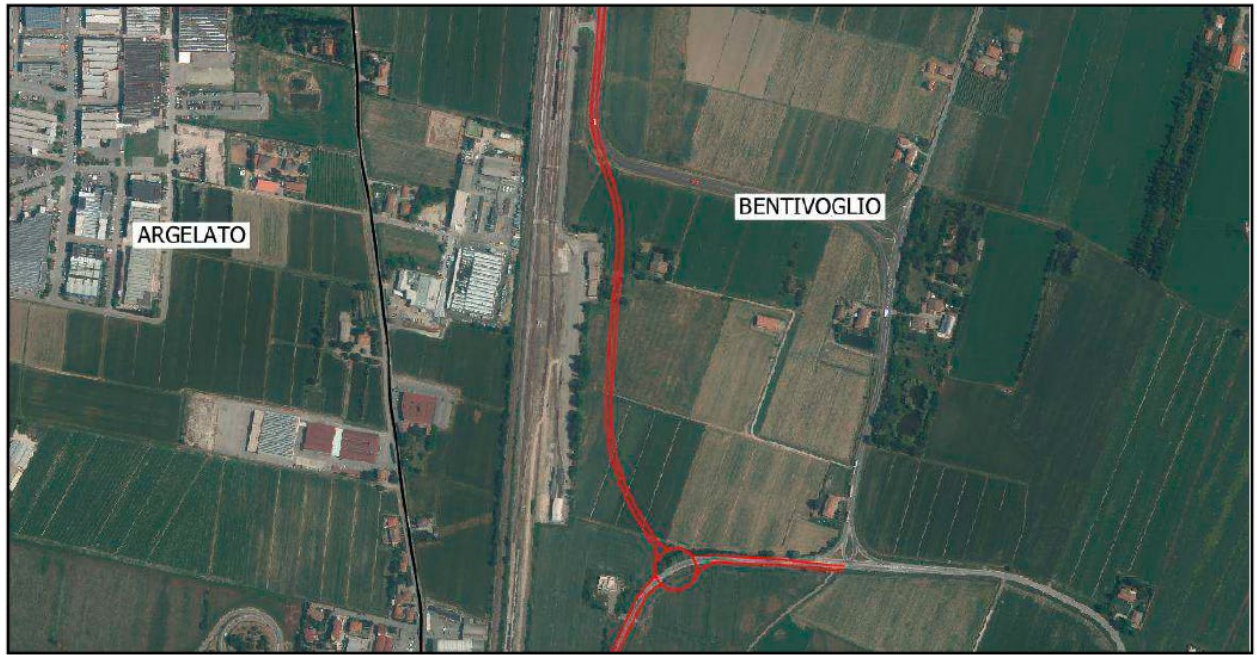
Descrizione sommaria dell'ambito

L'area interessata dalla nuova infrastruttura è ubicata all'estremità sud dell'attuale insediamento interportuale ad est dell'area ferroviaria di pertinenza dell'Interporto.

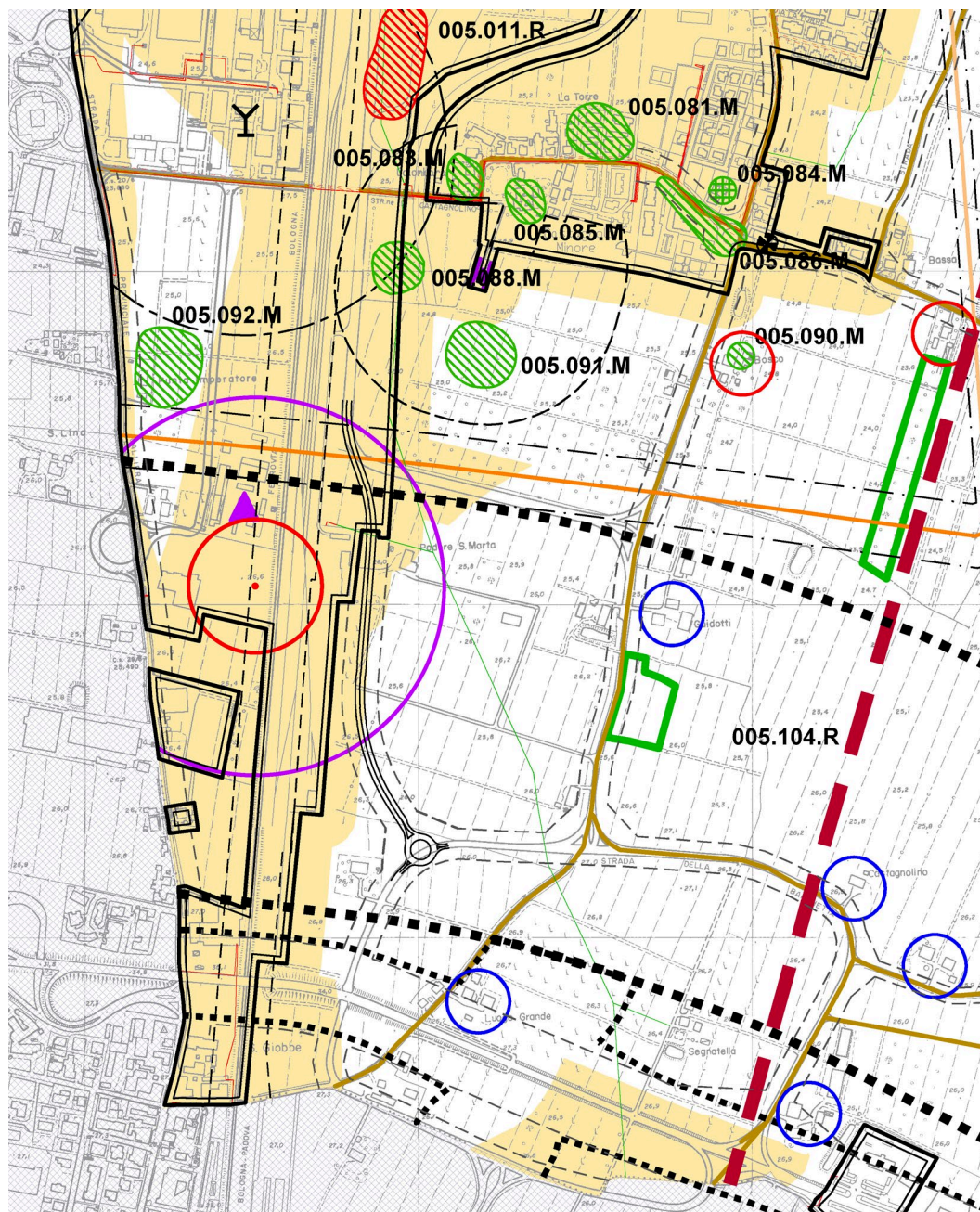
La tipologia dell'opera consiste in una infrastruttura stradale per la realizzazione di un nuovo accesso sud all'Interporto, in sostituzione dell'attuale, che consente di allontanare il traffico in entrata ed uscita al polo logistico dal Centro abitato di Castagnolino senza interessamento della viabilità comunale di via Santa Maria in Duno.

Il nuovo tratto stradale sarà costituito da due corsie per senso di marcia con relative banchine, per una larghezza totale di mt 14,50 e lunghezza di circa 750 mt, con velocità di progetto di tra 40 e 60 Km/h.

Localizzazione percorso nuova viabilità



Stralcio Tavola dei vincoli – Modifica da POC Stralcio



VERIFICA DI CONFORMITA' DEI VINCOLI E PRESCRIZIONI

Di seguito vengono descritti sinteticamente i potenziali impatti che significativamente possono incidere sull'ambiente in relazione alla realizzazione dell'opera in oggetto e specificati gli accorgimenti e le misure da adottare, e previste, per garantire la sostenibilità ambientale e territoriale dell'opera prevista.

Per ciascuna matrice viene riportata, in modo descrittivo e sintetico, la "Verifica di compatibilità ambientale e territoriale – Valutazione di compatibilità" contenuta nella Valsat, evidenziandone criticità e mitigazioni.

Matrici e tematismi ambientali trattati e sintesi delle valutazioni

Invarianza idraulica

Dalle risultanze dello studio idraulico emerge che la nuova infrastruttura sarà dotata di condotte opportunamente dimensionate per favorire il deflusso delle acque dei campi agricoli circostanti evitandone l'accumulo ovvero l'aggravio delle condizioni di pericolosità/rischio di allagamento. Inoltre per non aumentare la pericolosità idraulica si garantirà l'invarianza idraulica del sistema, provvedendo alla demolizione del tratto di strada attualmente utilizzato, (di dimensioni del tutto paragonabili alla nuova infrastruttura); si precisa che la nuova strada ed il tratto che andrà dismesso gravitano sullo stesso bacino idrografico dello scolo Calcarata.

Reti infrastrutturali (acquedotto, fognature, gas)

L'opera non interferisce con opere infrastrutturali a rete

Ai fini esecutivi dell'opera, sono comunque coinvolti per le verifiche necessarie gli Enti erogatori di servizi delle reti infrastrutturali.

Sistema depurativo

Il tematismo non riguarda la tipologia dell'opera prevista

Sistema della Mobilità

L'inserimento della nuova strada di accesso all'Interporto in coerenza con il PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2020) migliora l'accessibilità all'area di interesse fluidificando il sistema infrastrutturale stradale in termini trasportistici e conseguentemente di sicurezza e ambientali.

Il traffico veicolare, in particolare relativo ai mezzi pesanti viene deviato sulla nuova strada accorciando il percorso o comunque creando un'alternativa alla viabilità esistente; le comunità presenti nell'area risulteranno meno coinvolte dal traffico di mezzi pesanti evitando una commistione tra i due flussi (urbano e mezzi pesanti) determinando un miglioramento generale del traffico.

Sistema delle reti ecologiche

Non sono presenti né previste reti ecologiche nell'area interessata dall'opera.

Inquinamento acustico ed atmosferico

Inquinamento atmosferico

L'inserimento della nuova strada di accesso all'Interporto fluidifica il traffico permettendo ai mezzi in entrata all'interporto di creare meno congestioni di traffico. In tal modo diminuiscono le

emissioni localizzate sulle aree dove prima dell'inserimento della nuova strada rimanevano incolonnati i mezzi e diminuiscono anche le emissioni globali sull'area dato che il percorso è più breve.

In prossimità della nuova strada c'è solo un recettore sensibile come viene indicato dalla figura successiva, nei pressi dei quali può essere incrementata la piantumazione perimetrale come misura mitigatrice.

Inquinamento acustico

Dalla specifica relazione denominata "*Documentazione previsione impatto acustico nuova strada di accesso*" appositamente redatta si evidenzia che i limiti normativi previsti dal D.P.R. 142/04 e della zonizzazione acustica saranno rispettati sia per il periodo di riferimento diurno sia per il notturno; per raggiungere tale obiettivo sarà necessario realizzare una barriera meccanica antirumore, le cui caratteristiche dovranno essere analizzate e descritte in fase di progettazione esecutiva;

Vegetazione ecosistemi e paesaggio

Dallo studio preliminare ambientale ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA rispetto alla componente paesaggio, vegetazione ed ecosistemi si evince che la caratterizzazione dello stato attuale dell'area non ha evidenziato elementi di interesse o sensibilità significative. Non sono presenti in un intorno discreto dell'opera né Siti Natura 2000 né altre aree tutelate.

Elettromagnetismo

La tipologia dell'opera non genera fattori di inquinamento elettromagnetico e non interferisce con linee od impianti generatori di elettromagnetismo.

Limitazioni geotecniche e sismiche

Dall'analisi geologica, geotecnica emerge che i *"terreni in sito in particolare nella zona nord, adiacente all'attuale viabilità di accesso all'interporto, e nella zona a sud, in prossimità del Circuito Segnatello hanno caratteristiche prestazionali piuttosto scarse, che migliorano sensibilmente nella parte centrale del futuro tracciato; tuttavia i limiti legati alla puntualità dell'indagine eseguita in questa sede non consentono evidentemente di delineare un quadro esaustivo delle caratteristiche prestazionali del sottofondo, sull'intero sviluppo dell'infrastruttura.*

Per tali motivi si suggerisce di procedere, preliminarmente all'inizio dei lavori, all'esecuzione di prove di carico su piastra per accertare, con maggiore dettaglio, l'idoneità del sottofondo, al fine di poterne trarre le opportune valutazioni in merito alla possibilità di eseguire eventuali trattamenti di miglioramento tramite stabilizzazione del terreno di sottofondo.

L'analisi sismica rileva, per l'area indagata, il rischio elevato di potenziale liquefazione

Viene quindi rimandata al progettista dell'opera ogni decisione in merito all'eventuale adozione di sistemi di miglioramento/consolidamento degli strati sabbiosi, in relazione ai costi di attuazione di tali interventi e al carattere strategico dell'opera; in conclusione, dall'indagine eseguita, salvo quanto segnalato, non si rinvergono criticità geologiche, geotecniche e sismiche che ostino all'attuazione della nuova viabilità e delle infrastrutture relative".

Requisiti tecnici delle opere edilizie

Secondo quanto riportato negli elaborati progettuali, l'opera risponde a tutte le norme di riferimento per la progettazione ed esecuzione delle strade citate nel rapporto ambientale.

Compatibilità archeologica

Dall'indagine archeologica effettuata risulta che, sebbene il tracciato in progetto non intercetti evidenze archeologiche note in modo diretto, è comunque da confermare un rischio archeologico alto e medio-alto lungo l'intero tracciato.

Si rimanda, per quanto di competenza, al parere della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e

Paesaggio per la città Metropolitana di Bologna e per le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara”.

Sicurezza della navigazione aerea

L'opera non genera altezze determinanti contrasto od ostacolo alla navigazione aerea.

Rischio di incidenti rilevanti

L'area è in parte interessata dall'area di danno per lesioni irreversibili determinata dalla presenza, ad ovest della ferrovia, della ditta Brenntag classificata a rischio di incidente rilevante.

Ai fini della verifica dell'adozione di tutti gli accorgimenti in caso di incidente rilevante, è fatto riferimento al Piano per l'Emergenza Esterna redatto dalla ditta medesima, approvato con decreto prot. 659/2015/A5.3/Prot.Civ. del 5 marzo 2015.

CONCLUSIONI

Attraverso le argomentazioni svolte nel presente “Rapporto Ambientale” di Valsat, redatto ai sensi del D.Lgs 152/2006 modificato dal D.Lgs 4/2008, ed ai sensi dell’art. 18 della L.R. 24/2017, con l’analisi degli approfondimenti tematici svolti in sede progettuale e delle valutazioni sopra riportate, si ritiene che il progetto per la realizzazione del nuovo accesso stradale sud dell’Interporto, risponda in modo esauriente alle limitazioni ed ai condizionamenti posti dal PSC ed alla Tavola dei Vincoli riguardanti i vari tematismi concernenti la sostenibilità ambientale e territoriale dell’opera.