

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

**Oggetto: [ID: 5534] Progetto Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto Tratto Bologna Borgo Panigale-Bologna San Lazzaro - Potenziamento in sede del sistema autostradale e Tangenziale di Bologna - Svincolo San Donato - Modifica configurazione di progetto.
Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006.
Nota Tecnica.**

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. ASPI/14017 del 08/09/2020, acquisita al prot. MATTM-72035 del 16/09/2020, la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, per il progetto *“Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto Tratto Bologna Borgo Panigale-Bologna San Lazzaro - Potenziamento in sede del sistema autostradale e Tangenziale di Bologna - Svincolo San Donato - Modifica configurazione di progetto”*.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, oggetto dell'istanza presentata è la modifica del progetto dello Svincolo di San Donato al km 17+016 della Tangenziale di Bologna. Il progetto definitivo originario dello svincolo di cui trattasi è stato approvato nell'ambito del progetto definitivo *“Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto Tratto Bologna Borgo Panigale-Bologna San Lazzaro - Potenziamento in sede del sistema autostradale e Tangenziale di Bologna”* sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale, conclusasi con il decreto di compatibilità ambientale dall'esito positivo, subordinato al rispetto di specifiche condizioni ambientali, D.M. 133 del 30/03/2018, attualmente all'esame della Conferenza dei Servizi per la conformità urbanistica.

La Società proponente riferisce che nel corso della prima seduta della Conferenza dei Servizi, gli Enti hanno richiesto di integrare il progetto definitivo approvato in sede di V.I.A. con alcune ottimizzazioni progettuali tra cui figura la soluzione progettuale proposta dal Comune di Bologna per la quale la Società proponente ha presentato l'istanza di cui trattasi. La modifica progettuale proposta consiste nella chiusura completa dello svincolo della tangenziale n. 9 San Donato (in luogo della soluzione prevista dal progetto definitivo approvato con il sopra richiamato decreto di

ID Utente: 6838
ID Documento: CreSS_05-Set_04-6838_2020-0043
Data stesura: 10/11/2020

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.
Ufficio: CreSS_05-Set_04
Data: 10/11/2020

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

compatibilità ambientale D.M. 133 del 30/03/2018 che ne prevedeva una parziale chiusura) e nella realizzazione di una bretella di collegamento allo svincolo 8bis.

Secondo quanto riportato dal proponente finalità della modifica progettuale proposta è rendere compatibile l'assetto stradale con l'inserimento lungo la Via San Donato della nuova linea Tramviaria, prevista negli strumenti di pianificazione comunale, agevolandone la realizzazione con i conseguenti benefici sul traffico locale ed, inoltre, garantire il collegamento dello svincolo di San Donato allo svincolo 8bis attraverso un percorso più breve ed ottimizzato rispetto a quanto previsto nel progetto definitivo approvato in sede di V.I.A..

L'intervento in valutazione si configura come "*modifica*" di una tipologia di opera ricadente nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 10) "*autostrade [...]*".

Analisi e valutazioni

Da quanto riportato nella documentazione trasmessa dal soggetto proponente emerge quanto segue.

Lo svincolo n. 9 San Donato è situato lungo l'asse autostradale della A14 Bologna-Bari-Taranto, a nord-est dell'area urbana di Bologna, al km 17+016, in Comune di Bologna. Oggetto della presente valutazione preliminare è la nuova configurazione dello svincolo proposta dal Comune di Bologna in sede di Conferenza di Servizi in luogo della soluzione progettuale prevista dal progetto definitivo approvato in sede di V.I.A..

Confronto tra progetto definitivo approvato e modifica progettuale proposta



Fig. 1: Planimetria progetto approvato (Fonte: Tavola 3)

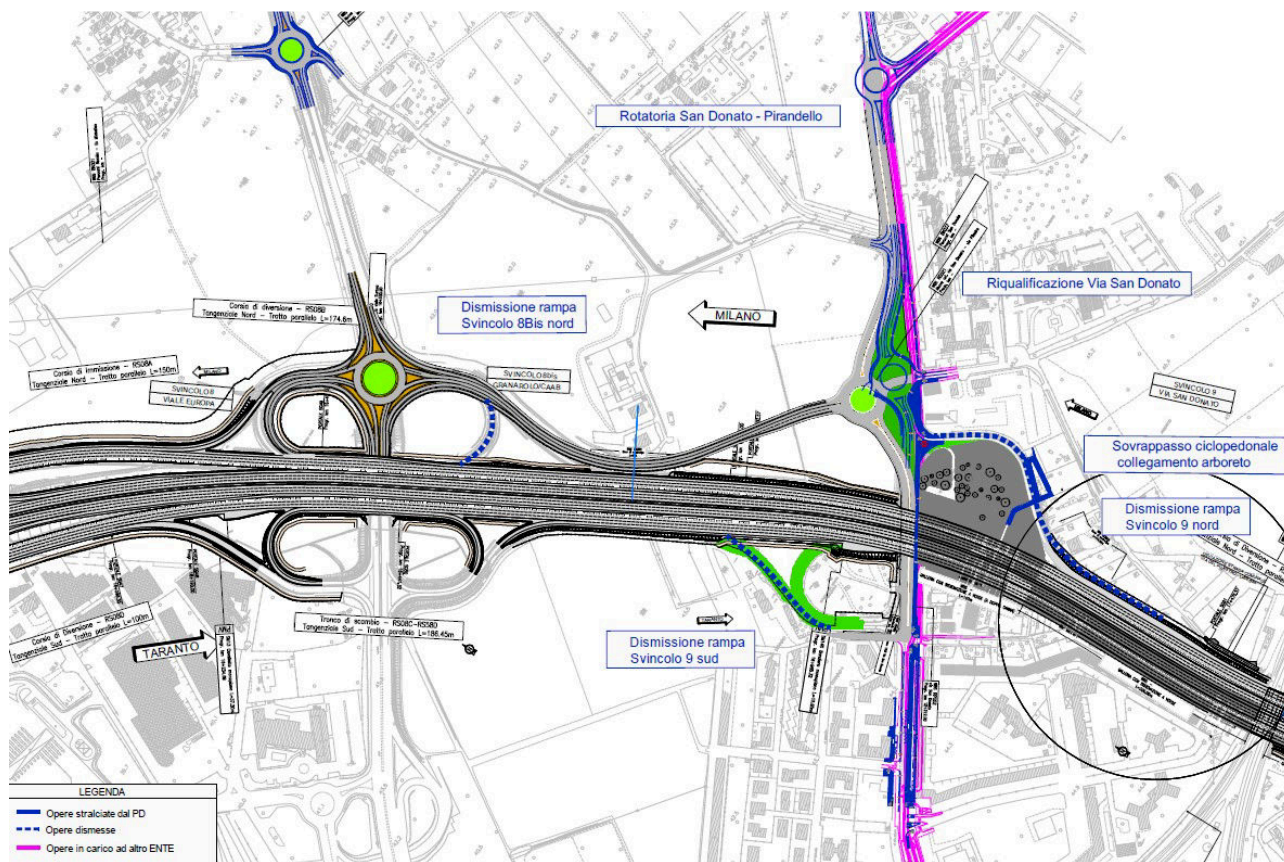


Fig. 2: Planimetria progetto di chiusura totale e realizzazione nuova bretella (Fonte: Tavola 2)

La soluzione proposta dalla Amministrazione Comunale in sede di Conferenza di Servizi, consiste nella chiusura totale dello svincolo 9 San Donato, sia in carreggiata nord che in carreggiata sud, e nel ripristino della piena accessibilità da e per tutte le direzioni tramite la realizzazione di una bretella di collegamento tra Via San Donato e Viale Europa, con caratteristiche geometriche e funzionali di strada di categoria E Urbana di Quartiere, a ridosso della carreggiata nord della Tangenziale, di lunghezza complessiva di circa 620 metri, dei quali circa 280 metri ottenuti dalla sovrapposizione con il sedime della esistente rampa di svincolo n. 8bis in carreggiata nord. Gli innesti su Viale Europa e su Via San Donato sono previsti tramite rotatorie:

- la realizzazione della rotatoria per l'innesto su Viale Europa permetterebbe la dismissione delle rampe 8bis nord, garantendo l'accessibilità da e per tutte le direzioni sia per Via San Donato che per Viale Europa;
- la rotatoria per l'innesto su Via San Donato, già prevista in corrispondenza di Via del Pilastro, viene leggermente traslata verso ovest per le esigenze di inserimento della linea tranviaria.

Il proponente riferisce che la soluzione progettuale individuata comporta notevoli benefici in termini di impatto sul traffico e, di conseguenza, in termini di impatto ambientale. Rispetto alla soluzione approvata, la modifica progettuale proposta presenta i seguenti principali vantaggi:

- il ripristino dei collegamenti da e per tutte le direzioni tra la Tangenziale e Via San Donato, minimizzando le percorrenze aggiuntive dei veicoli e quindi gli impatti sul territorio;

- il corretto inserimento della linea tramviaria lungo Via San Donato, eliminando tra l'altro qualsiasi interferenza tra il tram ed i veicoli in ingresso o in uscita dalla Tangenziale;
- l'eliminazione dell'interferenza tra la rampa di svincolo San Donato nord e la Galleria Fonica prevista in progetto, permettendo un uso più funzionale del collegamento con il Parco Arboreto;
- l'eliminazione delle interferenze tra la pista ciclabile esistente lungo Via san Donato ed i veicoli in entrata o in uscita dagli svincoli della Tangenziale.

La soluzione progettuale proposta necessita di ulteriori espropri per un'area complessiva di circa 9.500 mq per la realizzazione della nuova bretella, in larga parte compensata dal recupero di circa 6.700 mq per la dismissione di due rampe di svincolo esistenti e la mancata realizzazione di una rampa di svincolo e due rotonde previsti nel progetto approvato.

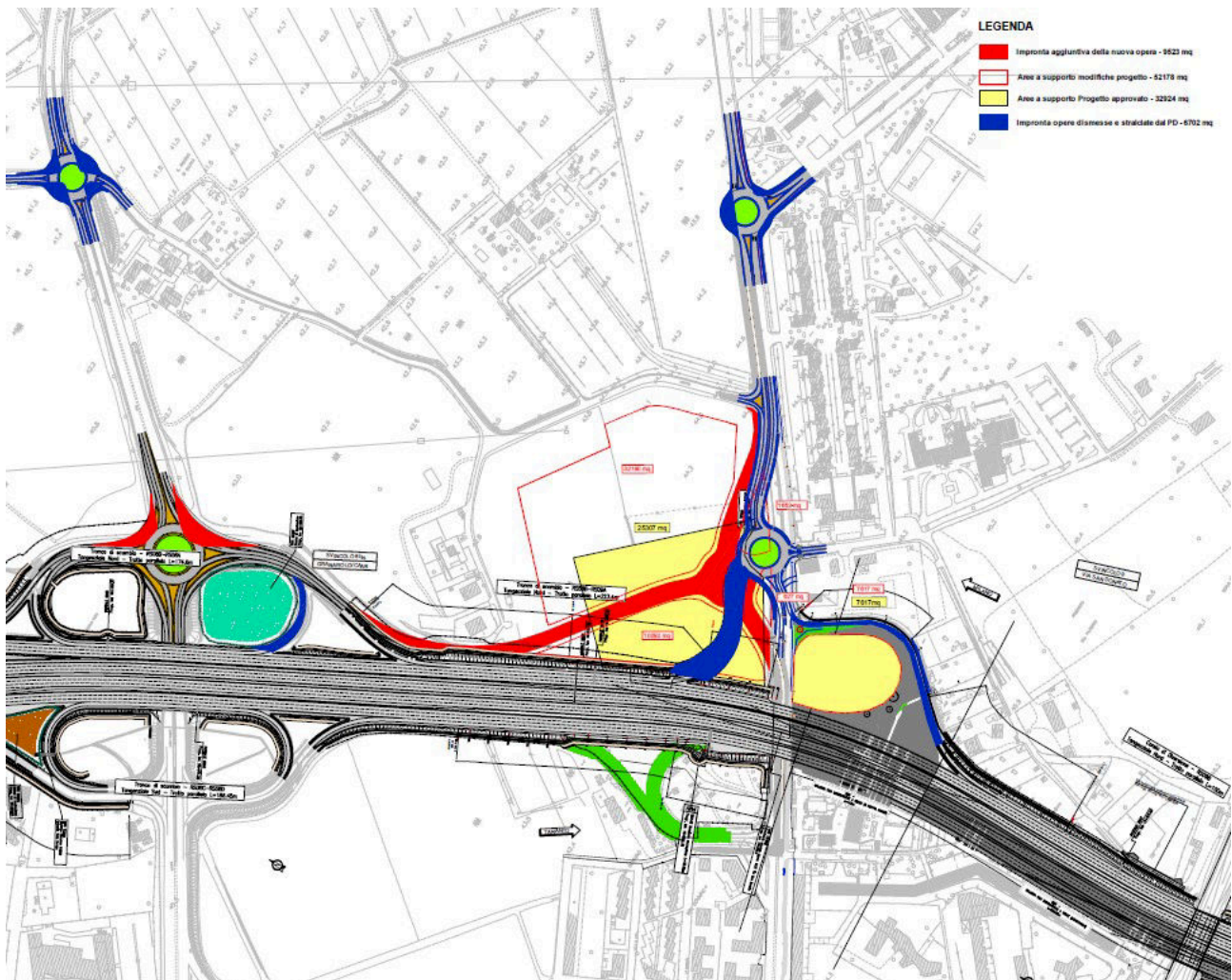


Fig. 3: Planimetria occupazione di suolo definitivo e aree temporanee a supporto dei lavori: raffronto tra progetto approvato e progetto di chiusura progetto di chiusura totale e realizzazione nuova bretella (Fonte: Tavola 4)

Il proponente, inoltre, nella lista di controllo dichiara che il Piano di Utilizzo approvato, ai sensi del DM 161/2012, con Determina Direttoriale prot. DVA-DEC-409 del 06/12/2017, non è oggetto di alcuna modifica sostanziale in quanto eventuali variazioni di volumi saranno contenute nei limiti previsti; restano confermati inoltre i siti di destinazione e deposito temporaneo e le tecnologie di scavo; è confermato il riutilizzo nello stesso intervento del 90% circa degli scavi previsti. Per ulteriori tipologie di rifiuti (calcestruzzi e altri materiali da demolizioni, conglomerati bituminosi) il proponente riferisce che, laddove possibile, i volumi saranno conferiti ad impianti di riutilizzo.

Per quanto attiene agli impatti in fase di cantiere, il proponente dichiara che la modifica progettuale conferma tutti i presidi ambientali e le misure gestionali già assunte nel progetto definitivo approvato. Il progetto, inoltre, conferma l'inserimento del Capitolato Ambientale nel quale sono indicate le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti in fase di costruzione impartite all'impresa esecutrice, compresi quelli connessi all'utilizzo, allo stoccaggio, al trasporto, alla movimentazione di sostanze o materiali utilizzati nella realizzazione dell'opera.

Il progetto approvato prevedeva due aree di cantiere nelle immediate vicinanze dello svincolo. La nuova bretella di collegamento interferisce con una di dette aree, che è stata pertanto suddivisa in quattro aree che, prese singolarmente presentano una superficie inferiore, ma, complessivamente, presentano una superficie superiore, a compensazione della minor efficacia dovuta alla frammentazione della stessa; l'altra area è rimasta invariata. Dette aree cantiere saranno oggetto di interventi di ripristino al termine della fase realizzativa.

Nella lista di controllo il proponente riferisce che la modifica progettuale non determinerà variazioni significative delle emissioni acustiche ed atmosferiche rispetto a quanto valutato con il richiamato decreto di compatibilità ambientale D.M. 133 del 30/03/2018. A seguito della realizzazione dell'intervento solo un recettore, per il quale già il progetto originario prevedeva l'installazione di una barriera acustica, risulterà più vicino all'infrastruttura. Tale intervento di mitigazione verrà ottimizzato al fine di garantire il raggiungimento dei livelli acustici approvati in sede di V.I.A. nella successiva fase progettuale.

Per quanto riguarda *“Zone umide, riparie, foci dei fiumi”*, *“Zone montuose forestali”* e *“Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)”* gli interventi in progetto non ricadono all'interno di tali aree.

Per quanto attiene a zone in cui si è verificato, o nelle quali si ritiene si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti alla legislazione comunitaria, il Passante di Bologna ricade in:

- zone di territorio designate come vulnerabili da nitrati di origine agricola (individuate nel Piano di Tutela delle Acque della Regione Emilia Romagna, DCR 40/05);
- aree di superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D.Lgs. 155/2010.

A tale riguardo il proponente dichiara che la ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone.

Con riferimento a “*Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica*” l’intervento proposto non interessa dette zone.

Per quanto riguarda i “*Siti contaminati*” (Parte Quarta, Titolo V del D.lgs. 152/2006) l’area di intervento non interessa siti contaminati.

Per quanto attiene alla classificazione sismica del territorio regionale, ai sensi della O.P.C.M. 3274/2003 e della O.P.C.M. 3519/2006, l’area di intervento ricade in zona sismica 3.

Con riferimento alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) ed alle aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, il proponente nella lista di controllo riporta che le opere in progetto non interferiscono con tali aree.

Inoltre, con riferimento alle aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni ecc.), la ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con le fasce di rispetto.

Con riferimento alla cantierizzazione, i rumori e le vibrazioni prodotte, il proponente riferisce che si estingueranno nel raggio di 200 m dal punto di emissione non causando impatti sui recettori presenti.

Per quanto riguarda il Piano di Utilizzo approvato, ai sensi del D.M. 161/2012, nell’ambito del procedimento di V.I.A., con Determina Direttoriale DVA-DEC-409 del 06/12/2017, nella lista di controllo il proponente riferisce che non sarà oggetto di alcuna modifica sostanziale in quanto eventuali variazioni di volumi saranno contenute nei limiti previsti. restano confermati inoltre i siti di destinazione e deposito temporaneo e le tecnologie di scavo; si conferma il riutilizzo nello stesso intervento del 90% circa degli scavi previsti, minimizzando quindi la produzione di rifiuti derivanti dagli scavi.

Conclusioni

Oggetto della presente Valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, è la modifica del progetto dello Svincolo di San Donato al km 17+016 della Tangenziale di Bologna, il cui progetto definitivo originario è stato approvato nell’ambito del progetto definitivo “Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto Tratto Bologna Borgo Panigale-Bologna San Lazzaro - Potenziamento in sede del sistema autostradale e Tangenziale di Bologna” sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale, conclusasi con il decreto di compatibilità ambientale dall’esito positivo, subordinato al rispetto di specifiche condizioni ambientali, D.M. 133 del 30/03/2018. Nel corso della prima seduta della Conferenza dei Servizi, gli Enti hanno richiesto di integrare il progetto definitivo approvato in sede di V.I.A. con alcune ottimizzazioni progettuali tra cui figura la soluzione progettuale proposta dal Comune di Bologna per la quale la Società Autostrade per l’Italia S.p.A. ha presentato l’istanza di cui trattasi.

La modifica progettuale proposta consiste nella chiusura completa dello svincolo della tangenziale n. 9 San Donato (in luogo della soluzione prevista dal progetto definitivo approvato con il sopra richiamato decreto di compatibilità ambientale D.M. 133 del 30/03/2018 che ne prevedeva una parziale chiusura) e nella realizzazione di una bretella di collegamento allo svincolo 8bis.

La finalità dell'intervento proposto è rendere compatibile l'assetto stradale con l'inserimento lungo la Via San Donato della nuova linea Tramviaria, prevista negli strumenti di pianificazione comunale, agevolandone la realizzazione con i conseguenti benefici sul traffico locale ed, inoltre, garantire il collegamento dello svincolo di San Donato allo svincolo 8bis attraverso un percorso più breve ed ottimizzato rispetto a quanto previsto nel progetto definitivo approvato in sede di V.I.A..

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente nella lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità dell'intervento proposto come sopra indicate, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, si ritiene che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio della soluzione progettuale presentata.

Pertanto, sulla base delle analisi e valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, è ragionevole sostenere che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), nel rispetto delle condizioni ambientali di cui al decreto di compatibilità ambientale D.M. 133 del 30/03/2018, con particolare riferimento a quelle inerenti allo svincolo in questione.

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

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