



DIREZIONE GENERALE CURA DEL
TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

IL RESPONSABILE

DOTT. VALERIO MARRONI

POSTA PEC

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

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la
Qualità dello Sviluppo (CRESS)
cress@pec.minambiente.it

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

CTVIA VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it

e p.c. Regione Emilia-Romagna

Servizio viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua

**Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la
protezione civile**

Servizio Area Romagna
stpc.romagna@postacert.regione.emilia-
romagna.it

**ARPAE SAC di Ravenna
ARPAE Sez. Territoriale di Ravenna**

aora@cert.arpa.emr.it

AUSL Ravenna Dipartimento Sanità Pubblica

ausl110ra.dsp@pec.ausl.ra.it

Provincia di Ravenna

Servizio territorio
provra@cert.provincia.ra.it

Comune di Ravenna

Area tutela ambientale e territorio
ambiente.comune.ravenna@legalmail.it

Consorzio della bonifica della Romagna

bonificaromagna@legalmail.it

ANAS SpA

anas.emiliaromagna@postacert.stradeanas.it

Bologna, 10/12/2020

Copia analogica a stampa tratta da documento informatico identificato dal numero di protocollo indicato, sottoscritto con firma digitale predisposto e conservato presso l'Amministrazione in conformità al DLgs 82/2005 (CAD) e successive modificazioni

Viale Della Fiera 8
40127 Bologna

tel 051.527.6953
fax 051.527.6095

Email: vipsa@regione.emilia-romagna.it
PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

ANNO	NUMERO	INDICE	LIV.1	LIV.2	LIV.3	LIV.4	LIV.5	ANNO	NUMERO	SUB
		Classif.	1331	550	180	10	50	Fasc.	2020	3

OGGETTO: Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell' art. 19, del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.. "S.S. 16 "Adriatica" - adeguamento tecnico e messa in sicurezza della "Tangenziale di Ravenna" dal km 148+800 fino all'innesto con la S.S. 3bis al km 154+800 - Proponente ANAS S.p.A. [ID_VIP: 5596]

Osservazioni e richiesta di integrazioni

In riferimento al progetto in oggetto, esaminata la documentazione di verifica di assoggettabilità a VIA per il progetto di “adeguamento tecnico e messa in sicurezza della SS16 Adriatica nel tratto dal km 148+800 al km 154+800” nel Comune di Ravenna proposto da Anas SpA e visti i contributi/osservazioni pervenuti da Arpa SAC di Ravenna, Comune di Ravenna e Consorzio di bonifica della Romagna, si esprimono le seguenti osservazioni e richieste di approfondimento al fine di poter valutare compiutamente i potenziali impatti ambientali significativi e definire le condizioni per prevenire o evitare i possibili impatti ambientali negativi del progetto.

Si premette che in base a quanto indicato dal proponente:

- il progetto prevede l'allargamento della piattaforma stradale della S.S. 16 al fine di raggiungere la categoria B ridotta per un tratto di circa 6 km tra il km 148+800 e il km 154+600 con in particolare la sistemazione dello svincolo a quadrifoglio tra la SS16 e via Savini e la sistemazione dello svincolo a trombetta presente all'ingresso/uscita della S.S. 33bis posto al km 154+550;
- gli interventi in progetto saranno realizzati in modo da aumentare la sicurezza per l'utenza nel percorrere la S.S. 16, che presenta dimensioni non adeguate all'intenso transito veicolare che la interessa, evitare problematiche di congestionamento del traffico, e conseguentemente ridurre le possibilità di incidenza e di impatti ambientali, correlati alla limitata distanza tra l'ingresso e l'uscita della S.S. 16 nei pressi degli svincoli esistenti

Sulla base dell'esame della documentazione si formulano le seguenti richieste di integrazione e chiarimento:

Aspetti progettuali

1. sono presenti all'interno degli elaborati elementi di incoerenza che determinano forti incertezze circa le opere che fanno effettivamente parte del progetto sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA. In generale, si ritiene possibile realizzare per stralci funzionali opere infrastrutturali lineari a condizione che il tratto di opera in esame sia completo e funzionale e vengano valutati i possibili effetti ambientali di tutti gli interventi e le opere connesse a tale stralcio. Nello specifico all'interno dello Studio preliminare ambientale viene dichiarato da Anas che *“l'allargamento delle opere strutturali principali, quali ponti e sottovia, non riguardano il progetto del presente studio ma saranno oggetto di una progettazione specifica futura. I ponti sui Fiumi Ronco e Montone, il cavalcavia denominato 'Faentina' e i sottopassi presenti (Via Quaroni, SP 27 ecc.), quindi, non verranno trattati in questo studio e in questo progetto.”*. Tale affermazione impedisce di valutare compiutamente gli impatti ambientali del tratto in oggetto in quanto non è possibile definire eventuali impatti significativi di tali opere strettamente connesse e funzionali al miglioramento del tratto di SS16, pertanto:

- 1.1. la documentazione deve essere integrata con i progetti degli allargamenti delle opere strutturali principali: i ponti sul Fiume Ronco km 153+350 e Montone Km 152+000, sullo Scolo Lama opera d'arte km 151+650, il sottopasso ciclabile al km 150+700, il sottopasso pedonale al km.153+600 e i sottopassi di via Quaroni km 151+900 e della SP 27 km 153+500. L'adeguamento di tali opere infrastrutturali non è sicuramente procrastinabile, ai fini della sicurezza della viabilità l'esecuzione di tali interventi deve avvenire contestualmente all'allargamento della piattaforma stradale per garantire la continuità della sezione stradale ed evitare di avere pericolose strettoie lungo la viabilità;
- 1.2. dovrà conseguentemente essere integrato lo studio preliminare ambientale con la valutazione degli effetti ambientali di tali interventi necessari a rendere il tratto stradale in oggetto completo, funzionale e sicuro;
- 1.3. esplicitare la definizione del tratto stradale oggetto di screening, ovvero indicare se l'inizio del tratto oggetto d'istanza sia quanto indicato in relazione (km 148.200) o quanto indicato nelle tavole di progetto (km 148.800), inoltre risulta necessario corredare l'istanza in oggetto da un adeguata planimetria di dettaglio che permetta la comparazione tra lo stato fatto e lo stato di progetto;
2. in merito all'intersezione a quadrifoglio al Km. 149+800 è prevista la demolizione delle rampe interne e l'utilizzo delle due rotonde presenti la Rotonda Portogallo e la Rotonda Scozia appartenenti alla viabilità in carico al comune di Ravenna, si segnala che tali rotonde sono dimensionate dal punto di vista geometrico e dal punto di vista strutturale esclusivamente per una viabilità locale. Nella nuova soluzione progettuale le due rotonde diventano parte integrante del nuovo svincolo che dall'attuale quadrifoglio diventa a rombo con le due annesso rotonde.
 - 2.1. è necessario rivedere la soluzione progettuale escludendo dall'utilizzo la Rotonda Portogallo ossia quella interna alla viabilità urbana al fine di evitare carichi di traffico impropri sulla viabilità interna al centro abitato, quali ad esempio quella proveniente dal comparto logistico posto immediatamente ad ovest della SS16;
 - 2.2. sulla base della soluzione individuata in accordo con il Comune di Ravenna, dovranno essere conseguentemente aggiornate le analisi di traffico e di impatto acustico indotti da tali modifiche sulla viabilità locale e sui recettori presenti;
3. nell'area è presente un comparto di logistica, caratterizzato dalla presenza di due importanti società di autotrasporto che movimentano giornalmente diverse centinaia di automezzi "pesanti" (autocarri, autoarticolati ed autotreni) e dalla struttura sanitaria - Centro Iberbarico che riceve anche veicoli in emergenza.
 - 3.1. tale comparto deve quindi essere necessariamente collegato alla viabilità statale in autonomia e senza gravare sulla viabilità urbana, per le seguenti motivazioni:
 - 3.1.1. esigenze di carattere circolatorio in quanto l'interferenza di tali mezzi sulla viabilità urbana (caratterizzata prevalentemente da autovetture e mezzi del trasporto pubblico locale) determinerebbe effetti estremamente negativi su quest'ultima con una forte riduzione sia del livello di servizio che del livello di sicurezza di tale viabilità. A tal proposito i dati dei flussi di traffico rilevati (anno 2019) in una postazione fissa prossima alla Rotonda Portogallo riportano un flusso giornaliero medio, in direzione sud (dir. Viale Randi) di circa 8500 veicoli ed in

direzione nord (dir. Via Faentina) di circa 8100 veicoli, con un'incidenza di veicoli pesanti inferiore al 2% in entrambe le direzioni;

3.1.2. esigenze di carattere ambientale legati all'inquinamento acustico ed atmosferico dovuto al transito (lento) di tali mezzi ed ai fenomeni di congestione che immancabilmente verrebbero a crearsi;

3.1.3. esigenze di carattere infrastrutturale in quanto la viabilità urbana ed in particolare la rotonda Portogallo non presentano, sia geometricamente che strutturalmente, caratteristiche idonee a tale scopo.

3.2. in relazione a quanto sopra riportato e considerato che il progetto in questione riguarda interventi di miglioramento e adeguamento di una infrastruttura esistente si richiede che tutti i collegamenti funzionali tra la SS 16 ed il comparto Logistico siano mantenuti e totalmente svincolati dalla viabilità urbana di Ravenna;

4. l'intervento proposto deve risultare coerente e compatibile con il previsto progetto di adeguamento e riqualificazione della SS 67 tratto Ravenna – Forlì con particolare riguardo al previsto nuovo svincolo tra la SS 16 e al SS 67 finalizzato anche a garantire il pieno adeguamento della SS 16 alle norme in tema di intersezioni stradali;
5. sebbene il proponente indichi che in base agli interventi previsti non si ipotizza un peggioramento dei dati di traffico, in considerazione del fatto che i dati utilizzati sono datati al 2012 e che nell'area sono in fase di valutazione ambientale altri progetti di adeguamento di strade statali proposti da Anas (SS67), è opportuno presentare una analisi previsionale del traffico integrata tra i due progetti considerando e valutando gli effetti cumulativi dell'incremento di flusso di traffico;
6. si ritiene inoltre che la presentazione dell'analisi dei flussi stradali generati dall'intervento dovrà comprendere anche l'analisi dei flussi della rete secondaria di progetto e della rete stradale esistente interessata dalle modifiche alle intersezioni e dalle chiusure degli attuali accessi.
7. in analogia con quanto presentato da Anas per la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA recentemente avviata e relativa al progetto di adeguamento della SS67 tra Classe e il Porto di Ravenna, risulta opportuno già in questa fase effettuare alcune considerazioni circa la fase di cantierizzazione in merito alla localizzazione delle aree di cantiere fisse, di quelle mobili/temporanee e delle aree di stoccaggio, inoltre elementi sulla gestione del traffico, dei materiali e delle varie fasi lavorative

Aspetti ambientali

8. in riferimento agli aspetti acustici:

8.1. l'intervento si configura come una modifica (o un potenziamento) di una infrastruttura stradale esistente e per tale motivo è necessario presentare una valutazione di impatto acustico con la quale venga verificato il rispetto dei limiti acustici previsti dalla normativa; in tal senso non pare quindi sufficiente rifarsi al Piano di risanamento acustico ed al Piano d'azione predisposti da Anas nel 2012 come sintetizzati nello Studio preliminare ambientale e dove si ipotizzano interventi nel tratto in oggetto con l'utilizzo di pavimentazione fonoassorbente e interventi diretti puntali. Rispetto a tali interventi non vengono forniti opportuni dettagli cartografici e/o progettuali;

- 8.2. si ritiene pertanto necessaria una valutazione acustica aggiornata, redatta ai sensi dell'art. 8 della L. 447/95, della L.R. 15/2001 e nelle modalità previste dal DM 16/03/98 e dalla D.G.R. 673/2004, che consenta di valutare:
 - 8.2.1. le immissioni sonore generate dall'infrastruttura allo stato attuale, ai sensi delle NTA della classificazione acustica di Ravenna nonché ai disposti dell'art. 6 del D.P.R. n. 142/2004, se risulteranno necessari;
 - 8.2.2. eventuali effetti negativi sul territorio e sui recettori presenti dovuti all'allargamento della carreggiata della SS16 e agli interventi previsti compresi gli effetti che le modifiche avranno sulla rete secondaria di progetto e sulla rete stradale esistente interessata dalle modifiche alle intersezioni e dalle chiusure degli attuali accessi;
- 8.3. individuazione su planimetria in scala adeguata delle barriere acustiche ove necessarie ai fini del rispetto dei limiti normativi, ai sensi di quanto previsto dalla D.G.R. 673/04;
- 8.4. si evidenzia sin da ora la situazione di criticità relativa alle due abitazioni poste a ridosso dello svincolo ESP (km 159+025-Km 151+500) dove è stato accertato già allo stato attuale che il superamento dei livelli acustici in corrispondenza delle due abitazioni è attribuibile al consistente volume di traffico di mezzi pesanti sulla stessa SS16 e per le quali dovranno quindi essere previsti gli opportuni interventi di mitigazione;
9. relativamente alle emissioni in atmosfera in fase di cantiere, nello studio preliminare ambientale, vengono elencate le mitigazioni in fase di cantiere da apportare al fine di ridurre le polveri associate alle fasi di lavorazione. Per quanto riguarda le recinzioni cattura polvere e le piantumazioni arboree indicate, non sono descritte né in termini di caratteristiche (in particolare l'altezza) né di localizzazione. Considerato che le recinzioni dovranno essere poste a protezione dei possibili recettori lungo il tracciato, si chiede di:
 - 9.1. esplicitare dove saranno localizzate le recinzioni e la barriera arborea anche in relazione alla ubicazione dei cantieri fissi e mobili e per quest'ultima descrivere il tipo di piante utilizzate, il sesto d'impianto e l'altezza delle piante nella fase di messa in posa;
 - 9.2. dall'analisi dei flussi stradali attuali e futuri si chiede di effettuare una stima del bilancio emissivo degli inquinanti atmosferici legati al traffico stradale (PM10, NOx, SOx, CO e CO2), nello stato di fatto e nello stato di progetto e considerando sia la strada statale in oggetto sia la viabilità comunale interessata dalle modifiche alle intersezioni e dalle chiusure degli attuali accessi;
10. in merito alla gestione delle acque meteoriche di dilavamento stradale, il progetto prevede un sistema di raccolta aperto, dove convogliano nei fossi di guardia le acque derivanti dalla piattaforma stradale, dalla scarpata e dalle canalette grigliate presenti; in particolare si prevede il trattamento delle acque meteoriche derivanti dalla sede stradale attraverso un sistema di fitodepurazione a flusso sommerso orizzontale all'interno dei fossi stessi rispetto al quale si esprimono le seguenti perplessità e richieste di chiarimento:
 - 10.1. esplicitare il motivo per cui nei due progetti di adeguamento di strade statali SS16 e SS67 in corso di valutazione, Anas ha adottato soluzioni differenti: in un caso sistema chiuso e nell'altro sistema aperto;
 - 10.2. non si prevede alcuna raccolta delle acque di prima pioggia e pertanto non risulta chiaro come esse possano essere trattate nel rispetto di quanto disposto dalla D.G.R. n.

286/2005 e in particolare a quanto riportato al punto 7 sulle soluzioni progettuali da adottare;

- 10.3. assenza di appositi manufatti di sedimentazione primaria prima della fitodepurazione, soprattutto in considerazione della bassa pendenza dei fossi;
 - 10.4. in relazione agli scarichi idrici in fase di cantiere, dallo studio preliminare ambientale, non si evince in alcun modo dove sarà collocata l'area di cantiere e di conseguenza non è possibile valutare gli impatti per tali aspetti;
 - 10.5. nello Studio preliminare viene indicato che vi è totale assenza di sostanze inquinanti pericolose nelle acque meteoriche di dilavamento derivanti dalla piattaforma stradale, tale affermazione non pare corretta in quanto dalla letteratura su casi studio analizzati e dalla D.G.R. n. 1860/2006 par. IV punto 1.2 emerge come le acque meteoriche di dilavamento derivanti dalle sedi stradali extraurbane siano caratterizzate da elementi "tossici" quali rame, zinco, piombo, etc., derivanti dalle parti usurabili dei veicoli e da altri fattori. I metalli sopraelencati sono compresi nelle sostanze elencate nella Tab. 5 All. 5 parte III del Dlgs n. 152/2006 s.m.i.;
11. il sistema di trattamento delle acque di prima pioggia prevede di utilizzare i fossi di guardia come vasche di fitodepurazione a flusso sommerso orizzontale ed in forza dell'affermazione sopra riportata (assenza di sostanze inquinanti pericolose), senza alcuna membrana di impermeabilizzazione nel fondo del bacino. Si osserva che il sistema a flusso sommerso orizzontale prevede che i reflui scorrano in senso orizzontale, in condizioni di saturazione continua, all'interno del bacino, condizione non attuabile durante i lunghi periodi siccitosi che caratterizzano la nostra zona geografica. L'assenza di qualsiasi impermeabilizzazione sul fondo del bacino cambia radicalmente la natura dell'impianto di trattamento, portandolo alla stregua di un pozzo perdente che permette l'assorbimento di qualsiasi inquinante nel terreno circostante. In relazione a quanto sopra si chiede pertanto:
- 11.1. valutare alternative a tale sistema e di riportare la progettazione dei sistemi contenimento e trattamento delle acque di prima pioggia a quanto previsto dalla D.G.R. n. 286/2005 e relativamente alla fitodepurazione (SFS-h o HF) a quanto previsto, come caratteristiche costruttive, dalla D.G.R. n. 1053/2003 o al Manuale e linee guida ISPRA 81/2012 "Guida tecnica per la progettazione e gestione dei sistemi di fitodepurazione per il trattamento delle acque reflue urbane";
 - 11.2. di relazionare in merito alla gestione dell'impianto di trattamento nel suo complesso nella fase di esercizio.
12. relativamente alle terre e rocce da scavo si dichiara che il Piano di Utilizzo sarà realizzato solo con il progetto definitivo. Viene stimato un quantitativo prodotto di 136.000 m³, per i quali non risulta specificato in che quota sarà riutilizzato in loco e nel dettaglio di quale/i normativa/e ci si avvarrà per la gestione di tali materiali, inoltre non viene chiarito se in tali quantitativi sono considerati i materiali da demolizione.

Si ritiene utile in questa sede anticipare, anche al proponente, alcune osservazioni pervenute dalle Amministrazioni locali (Comune di Ravenna e Consorzio di bonifica) che si possono configurare già come possibili prescrizioni per le successive fasi di progettazione e di approvazione del progetto e/o condizioni ambientali di cui tener conto.

1. in merito agli accessi e alla viabilità secondaria:

- 1.1. si richiede di verificare la scelta progettuale di chiusura della corsia di decelerazione di accesso all'area del comparto logistica al km 149+026 direzione sud e di mantenere la corsia dedicata all'accesso in quanto potrà garantire anche idonee condizioni di accessibilità all'area in occasione di interventi di manutenzione delle piattaforme stradali sia statali che comunali;
- 1.2. in merito alle proposte progettuali presentate relative alla soluzione di adeguamento degli accessi secondari si richiede di verificare, in accordo con gli uffici comunali, la fattibilità di adottare soluzioni, comunque funzionali in termini circolatori, che tengano in considerazione particolari aspetti e siano meno impattanti in termini di occupazione del suolo con particolare riguardo ai seguenti accessi:
 - Nuovo accesso al km 150+900 ditta SAF – potrebbero essere considerate soluzioni finalizzate ad assicurare comunque un adeguato accesso all'area privata ma prevedendo comunque interventi infrastrutturali caratterizzati da un minor sviluppo longitudinale e con una minore sezione utile anche in considerazione che tale accesso appare opportuno che sia posto in carico ai privati interessati;
 - Modifica viabilità secondaria di Via Fiume Abbandonato al km 150+650 (nome file 171-18_P_2_TR_EG_20.0_Accessi a e viabilità secondaria 1di2 particolare in alto al centro) - considerato che l'area in oggetto è interessata dal percorso di mezzi del trasporto pubblico locale occorrerà che la geometria della “racchetta” che si andrà a modificare sia compatibile con il transito e le manovre di tali mezzi, mediante l'adeguamento e l'ampliamento della sede stradale al fine di consentire le manovre ai mezzi del trasporto pubblico con lunghezza di 12 – 15 m.
 - Modifica viabilità secondaria - Via Fiume Abbandonato al km 150+650 (nome file 171-18_P_2_TR_EG_20.0_Accessi a e viabilità secondaria 1di2 particolare in alto a destra) si ritiene che la denominazione assegnata sia errata trattandosi di intervento che insite su Via Argine Destro Montone al km 152+100 circa. Si concorda con la soluzione progettuale proposta;
 - Realizzazione di nuovo accesso – Via Cella all'altezza del km 153+850 – l'intervento proposto prevede la realizzazione di un nuovo tratto stradale di collegamento tra la rotatoria esistente e l'area di parcheggio pubblico altrimenti interclusa. Rilevato che il nuovo tratto stradale si caratterizza per una sezione forse eccessiva, si evidenzia che la soluzione proposta determina interventi di modifica della circolazione ed incremento del traffico nell'area, caratterizzata dalla presenza di una scuola elementare, con conseguenti possibili problematiche di sicurezza. In relazione a ciò si chiede di valutare eventuali ipotesi alternative in grado di dare risposta all'esigenza segnalata. Qualora non fossero possibili soluzioni alternative a quella presente nel progetto si renderanno necessari interventi di adeguamento della viabilità esistente quali, ad esempio, riorganizzazione e nuova delimitazione degli spazi di sosta presenti in zona rotatoria e creazione di uno spazio pedonale rialzato e ben delimitato davanti all'ingresso della scuola;
 - Realizzazione di nuovo accesso – Via Argine destro Ronco Cella km 153+400 - considerato che la soluzione proposta prevede la realizzazione di un nuovo tratto stradale con immissione in una rotatoria, attualmente non ancora presente e la cui realizzazione spetterà al soggetto privato urbanizzate con tempistiche al momento

indefinite, occorrerà valutare soluzioni in grado di assicurare la piena funzionalità di tale opera anche a situazione invariata e che garantiscano adeguate condizioni di sicurezza per la circolazione relativamente all'innesto del nuovo tratto stradale sulla viabilità esistente.

2. il progetto dovrà essere integrato con la relazione tecnica del progetto stradale ed in particolare con l'analisi degli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza stradale rispetto ai disposti normativi in merito a norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade; inoltre dovrà essere affrontata la parte relativa alla pubblica illuminazione;
3. in relazione alle aree interessate dagli interventi si rileva come per alcuni dei mappali indicati nel piano particellare non è possibile fare l'esproprio in quanto appartenenti al demanio stradale del Comune di Ravenna, mentre per altri mappali è possibile l'esproprio, ma si chiede di commisurare l'indennità alla reale destinazione urbanistica (prima dell'apposizione del vincolo espropriativo);
4. di conseguenza, una volta verificato presso l'inventario strade del Comune di Ravenna, si dovranno escludere dal piano particellare di esproprio le particelle appartenenti al demanio strade e una volta verificata la destinazione urbanistica (D.P.R. n. 327/2001 e Legge 244/2007), definire la corretta indennità;
5. per i beni appartenenti al demanio strade bisognerà attivare la procedura per la concessione d'uso o, in alternativa, il passaggio fra demanio con il rimborso di tutti i costi sostenuti sia per il precedente esproprio che per la realizzazione;
6. in merito alla coerenza con la pianificazione comunale:
 - 6.1. le opere oggetto della progettazione di ANAS ricadono in gran parte all'interno delle fasce di rispetto stradale della Strada Statale 16 e dei relativi svincoli, indicate negli strumenti urbanistici comunali, in particolare nel Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE). Pertanto, ai sensi del comma 1 dell'articolo IV.2.3 delle Norme di Attuazione del RUE, gli adeguamenti dei tracciati della viabilità esistente ricadenti in fascia di rispetto stradale risultano conformi alla disciplina urbanistica;
 - 6.2. dalla documentazione fornita si deducono comunque alcuni punti in cui, specialmente per le opere connesse alle modifiche di accessi e di intersezioni con "viabilità secondaria", si presentano opere di progetto non ricadenti completamente nelle sopra citate fasce di rispetto stradale, per le quali occorrerà attivare procedura di approvazione con Variante agli strumenti urbanistici comunali vigenti. Vedi elaborati di progetto: (Accessi e viabilità secondaria e Relazione accessi);
 - 6.3. nello specifico, i principali elementi, desumibili dalla documentazione disponibile, che risultano, almeno parzialmente, esterni alle fasce di rispetto stradale indicate nel RUE sono i seguenti:
 - Nuovo accesso alla ditta "SAF" (accessi al km 150+840 e km 150+940) (vedi pag. 11, 12, 13 elaborato 171-18_P_2_TR_RE_04_0_Relazione_accessi). Il progetto prevede la realizzazione di una nuova strada di accesso lato città eliminando i due attuali (ingresso ed uscita) dalla SS16 direzione Nord;
 - Nuovo accesso alla ditta "Stufe Camini Design" (accessi al km 153+670 e km 154+000) (vedi pag. 22, 23, 24 elaborato 171-18_P_2_TR_RE_04_0_Relazione_accessi). I due accessi di entrata e uscita dalla

SS 16 direzione Nord vengono soppressi e sostituiti da un accesso tramite la realizzazione di nuova viabilità a collegamento con via Cella;

- Nuovo accesso a via Argine Destro Ronco in zona Madonna Dell'Albero (accesso al km 153+400) (vedi pag. 19, 20, 21 elaborato 171-18_P_2_TR_RE_04_0_Relazione_accessi). E' prevista da progetto la chiusura dell'accesso attuale in direzione sud da Via Argine Destro Fiume Ronco alla SS16, sostituito da un nuovo tratto di viabilità che collega la suddetta Via Argine Destro Ronco con la viabilità comunale esistente che sottopassa la SS16 (erroneamente denominata S.P. 27 negli elaborati); qualora, contestualmente all'intervento in oggetto, venisse realizzata la nuova viabilità di Madonna Dell'Albero con svincolo a rotatoria sulla stessa viabilità comunale (in previsione nel Comparto Urbanistico CoS11) il progetto prevede la connessione a detta rotatoria (quarto ramo della rotonda in progetto). Tale viabilità alternativa ricade in Fascia di Rispetto Fluviale, alla quale si applica inoltre la disciplina paesaggistica;
 - risultano inoltre parzialmente all'esterno della fascia di rispetto stradale della SS 16 le opere per la realizzazione dei fossi di guardia progettati sul retro dei distributori carburanti.
- 6.4. si osserva inoltre che dal km 152+800 al km 153+100 (Foglio 157 mappali 71 e 69) l'allargamento della SS16, pur in fascia di rispetto stradale, insiste su un'area classificata dal RUE come "boschi e pinete", di cui all'art. Art.V.2.1, per le quali il RUE prevede il mantenimento e la tutela del complesso boschivo; inoltre tale area è classificata come "area forestale" nella Carta Forestale del PTCP della Provincia di Ravenna; essa rientra pertanto nei territori coperti da foreste e da boschi in cui si applica la disciplina paesaggistica di cui al D.Lgs.42/2004 e s.m.i. (art.142 comma 1 lett. g);
- 6.5. risultano inoltre altre opere ricadenti in aree tutelate ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs.42/2004, alle quali si applica la disciplina paesaggistica di cui al Decreto stesso (ponti e opere stradali ricadenti sui fiumi Montone e Ronco e nelle relative fasce di 150 m dal piede arginale), pertanto, nelle successive fasi procedurali, per l'acquisizione degli atti autorizzatori necessari, dovranno essere redatti opportuni stralci cartografici progettuali delle aree soggette a vincolo in scala adeguata;
- 6.6. nelle successive fasi di approvazione del progetto ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ed ai fini dell'esecuzione delle opere pubbliche secondo la normativa vigente, dovranno essere prodotti elaborati contenenti la sovrapposizione delle opere in progetto con la cartografia degli strumenti urbanistici comunali, in particolare RUE e POC, allo scopo di verificare con precisione quali opere rientrano nelle fasce di rispetto e quali ne sono esterne. A tal proposito il Servizio Gestione Urbanistica del Comune di Ravenna si rende disponibile a fornire le basi cartografiche dei suddetti strumenti in formato digitale vettoriale georeferenziato, per facilitare l'elaborazione della sovrapposizione;
- 6.7. si segnala che la presenza di opere esterne alle fasce di rispetto stradale determinerà la necessità di approvare la localizzazione ed esecuzione delle opere in progetto mediante

le procedure previste per le opere pubbliche in variante agli strumenti urbanistici vigenti, pertanto nelle successive fasi dovranno essere prodotti gli elaborati di sovrapposizione delle opere in progetto, adeguate con le eventuali modifiche progettuali, con i contenuti degli strumenti urbanistici comunali;

- 6.8. si dovrà presentare una proposta di variante al Piano di Classificazione Acustica del Comune di Ravenna vigente. La variante risulta necessaria considerando le modifiche alla sede stradale ma, soprattutto, le modifiche alla conformazione degli innesti. La documentazione dovrà essere comprensiva di una breve relazione descrittiva che motivi la proposta di variante, corredata da elaborati grafici comparativi, sia per quanto riguarda le tavole di zonizzazione acustica che le tavole delle fasce di pertinenza infrastrutturali;
7. rispetto alle interferenze con la rete di bonifica consortile si rimanda al parere favorevole condizionato, che si allega, rilasciato dal Consorzio di bonifica della Romagna in data 27/11/2020 nel quale:
 - 7.1. si esprimono prescrizioni e indicazioni per le successive fasi progettuali e di rilascio delle autorizzazioni;
 - 7.2. ai fini dell'invarianza idraulica dei corpi idrici recettori, l'Ente si riserva la possibilità di valutare il corretto dimensionamento e l'efficacia dei sistemi di laminazione nelle successive fasi autorizzative;

Cordiali saluti

Dott. Valerio Marroni
(nota firmata digitalmente)

PROT. N. (vedi segnatura)

Ravenna, lì

OGGETTO: Procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D.lgs n.152/2006 e s.m.i. – "S.S. 16 Adriatica – adeguamento tecnico e messa in sicurezza della Tangenziale di Ravenna dal Km 148+800 fino all'innesto con la S.S. 3bis al Km 154+800". Proponente: ANAS S.p.A. (id_VIP:5596)

Parere di competenza.

Spett.le

Regione Emilia-Romagna

Servizio Valutazione Impatto e
Promozione Sostenibilità Ambientale
Direzione Generale Cura del
Territorio e dell'Ambiente
V.le Della Fiera, 8
40127 – Bologna (BO)

PEC vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

mail ruggero.mazzoni@regione.emilia-romagna.it

Al Proponente
ANAS S.p.A.

PEC anas.emiliaromagna@postacert.stradeanas.it

- In riferimento alla nota della Regione Emilia-Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale del 27-10-2020, acquisita agli atti consorziali con Prot.n.32342/RA in pari data,
- vista la documentazione caricata sul sito web del Ministero dell'Ambiente (MATTM) relativa al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA di cui in oggetto;

Io scrivente, a seguito di esame istruttorio, esprime ***parere favorevole condizionato*** all'attuazione del progetto "S.S. 16 Adriatica – adeguamento tecnico e messa in sicurezza della Tangenziale di Ravenna dal Km 148+800 fino all'innesto con la S.S. 3bis al Km 154+800", presentato da ANAS S.p.a. a condizione che vengano recepite tutte le indicazioni e prescrizioni riportate nel seguito.

Si riporta di seguito l'elenco delle interferenze con la rete idraulica di bonifica consorziale, nonchè le prescrizioni di cui si dovrà tener conto nelle successive fasi progettuali.

Vista la mancanza di elaborati di dettaglio si informa che le tabelle schematiche di seguito riportate potrebbero risultare incomplete.

❖ **INTERVENTO "I". Individuazione canali consorziali interessati dall'allargamento della piattaforma stradale della S.S. 16 "Adriatica" nel tratto compreso tra il Km 148+800 e il Km 154+600.**

Da verifica d'archivio è stato riscontrato che gli esistenti manufatti stradali di attraversamento degli scoli consorziali di bonifica risultano privi di regolare Concessione ex R.D. n.368/1904.



Cesena

Sede Legale

Via R. Lambruschini, 195

47521 Cesena (FC)

Tel 0547/327441 • Fax 0544/249888

Ravenna

Sede Amministrativa

Via Angelo Mariani, 26

48121 Ravenna (RA)

Tel 0544/249811 • Fax 0544/249888

Forlì

Sede Operativa

Via P. Bonoli, 11

47121 Forlì (FC)

Tel 0543/373111 • Fax 0544/249888

Rimini

Sede Operativa

Via G. Oberdan, 21

47921 Rimini (RN)

Tel 0541/441611 • Fax 0544/249888

N° ord	sub	Km	Tipo Interferenza	Nome canale cons.le	Classificazione
1		148+800	Opere in fascia di rispetto	Via Cupa	Principale
2	a	148+900	Prolungamento tombinamento	Drittolo	Principale
	b	148+900	Scarico diretto acque meteoriche	Drittolo	Principale
3	a	150+600	Allargamento su tombinamento esistente	Fiume Abbandonato	Secondario
	b	150+600	Scarico diretto acque meteoriche	Fiume Abbandonato	Secondario
4	a	151+650	Allargamento ponte a travata	Lama Inferiore II°Ramo	Principale
	b	151+650	Scarico diretto acque meteoriche	Lama Inferiore II°Ramo	Principale
5		152+100	Prolungamento tombinamento	Canaletta Inferiore Destra	Secondario
6	a	152+700	Prolungamento tombinamento	Lama Vecchia	Principale
	b	152+700	Scarico diretto acque meteoriche	Lama Vecchia	Principale
7	a	152+830	Prolungamento tombinamento	Prevosture	Secondario
	b	152+830	Scarico diretto acque meteoriche	Prevosture	Secondario
8	a	153+670	Allargamento su tombinamento esistente	Arcabologna Chiavichetta	Principale
	b	153+670	Scarico diretto acque meteoriche	Arcabologna Chiavichetta	Principale

❖ ***INTERVENTO "II". Individuazione canali consorziali interessati dalla modifica dello svincolo al Km 154+500 dell'intersezione tra la S.S. 16 e la S.S.3 bis.***

N° ord	sub	Km	Tipo Interferenza	Nome canale cons.le	Classificazione
1		154+500	Scarico diretto acque meteoriche	Arcabologna Chiavichetta	Principale

1) Prescrizioni ai sensi del R.D. n.368/1904 e del Regolamento di Polizia Idraulica Consorziale vigente.

a) In riferimento all'elaborato n. T00EG00TRARE04 "Piano Particellare di Esproprio" Rev.A, si precisa che le aree di sedime dei canali di bonifica sono **inalienabili** e non possono formare oggetto di diritti a favore di terzi (art.823 c.c.).

Occorrerà pertanto **rettificare** il citato documento relativamente alle particelle 100-602-36 del Fg.124 Sez. A ed alla particella 638 Fg.125 Sez. A, in quanto le aree in questione costituiscono pertinenza funzionale ad opera pubblica di bonifica e nella fattispecie del canale demaniale denominato Lama Inferiore II°Ramo.

b) Il Regolamento consorziale vigente prevede per i canali consorziali (sia "Principali" che "Secondari"), una fascia di rispetto stabilita in m 10 dal ciglio canale o piede scarpata esterno dell'argine, in dx e sx idraulica. Qualora i limiti di proprietà demaniale/consorziale risultassero più ampi, la fascia di rispetto dovrà essere riferita al **confine di proprietà**.

La realizzazione di opere all'interno delle fasce di rispetto è subordinata obbligatoriamente alla richiesta di Concessione e/o Autorizzazione da parte del Consorzio.

L'osservanza delle suddette fasce resta valida anche in presenza di canali tombinati.

Tutte le opere incidenti su canali e pertinenze di bonifica dovranno risultare conformi alle disposizioni del vigente Regolamento di Polizia Idraulica Consorziale e dovranno essere supportate da idonea progettazione idraulica di dettaglio, garantendo il rispetto dei diritti consorziali e di terzi. Al riguardo si evidenzia che:

– La progettazione degli allargamenti dei manufatti idraulici sui canali consorziali di bonifica dovrà avvenire nel rispetto di quanto disposto dell'Art.7 del Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico dell'Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli e con le modalità indicate nella specifica Direttiva Idraulica all'art.4 "Prescrizioni particolari per gli attraversamenti", tenendo conto altresì dei requisiti fissati dal Regolamento di Polizia Idraulica del Consorziale e/o comunque richiesti nei casi specifici dal Consorzio di Bonifica.

L'allargamento dei sovrappassi con ponte a travata (es. scolo Lama Inferiore II°Ramo) dovrà essere progettato evitando riduzioni della sezione idraulica del cavo di bonifica,

Il prolungamento dei tombinamenti a suo tempo eseguiti con posa di condotte in acciaio ondulato od altri materiali (es. canali Drittolo, Canaletta Inferiore Destra, Lama Vecchia e Prevosture) potrà avvenire solo a seguito di verifica dell'ufficiosità idraulica della sezione esistente per un tempo di ritorno non inferiore al massimo tra la portata con tempo di ritorno Tr30 del canale su cui l'attraversamento insiste e l'ufficiosità del canale stesso alla Sezione Qs.

Stesso dicasi per gli allargamenti stradali su tombinamenti esistenti (es. canali cons.li Fiume Abbandonato e Arcabologna Chiavichetta).

Qualora la verifica idraulica fornisca esito positivo, resteranno comunque in carico al proponente tutti i compiti e gli oneri relativi al monitoraggio, alla manutenzione strutturale conservativa ed al rifacimento per sopraggiunta inadeguatezza strutturale e normativa dell'opera esistente.

– Le fasce di transito di m. 5,00 di cui all'art. 5 del Regolamento di Polizia Idraulica **dovranno essere sempre rese disponibili** per consentire il passaggio dei mezzi per la manutenzione ordinaria e straordinaria dei canali ed il deposito dei materiali di risulta provenienti dai lavori di manutenzione.

Tali zone dovranno obbligatoriamente restare accessibili e libere da vincoli ed ingombri, garantendone la percorribilità e la continuità di transito.

I manufatti di allargamento degli attraversamenti esistenti dovranno essere prolungati al fine di ottenere una **larghezza utile di passaggio non inferiore a m 5,00**, sia sul lato di monte, sia su quello di valle, mentre gli innesti dei fossi di guardia della piattaforma stradale dovranno avvenire tramite la posa di tubazioni di scarico di adeguata portanza, anch'esse aventi lunghezza non inferiore a m 5,00 m.

- Gli innesti delle acque meteoriche all'interno dei cavi di bonifica dovranno avvenire per mezzo di chiaviche a sezione triangolare, poste internamente alla sponda del canale, prevedendo altresì l'esecuzione di rivestimento in pietrame di caratteristiche non gelive, con dimensioni da valutare in fase di autorizzazione consorziale.

Qualora sussistano rischi di allagamento per rigurgito, le immissioni dovranno essere presidiate da idonei sistemi antiriflusso.

- L'esecuzione di sbancamenti e rilevati permanenti, dovrà avvenire al di fuori dalla fascia di rispetto cons.le (m 10) per i canali principale, ovvero a distanza non inferiore di m 6,00 per i canali secondari.

Per la costruzione di manufatti tecnici interrati (es. vasche di prima pioggia) la distanza minima da osservare è di m 5,00.

- Eventuali attraversamenti con tubazioni fognarie o sottoservizi dovranno, per quanto possibile, essere previsti all'interno delle carreggiate stradali o staffati a manufatti esistenti o di progetto, senza interferire con la sezione idraulica degli stessi.

Eventuali attraversamenti in sub-alveo dovranno essere eseguiti avendo cura di mantenere un franco minimo di m 1,00 tra la quota di fondo canale originaria e l'estradosso del tubo-camicia. Tale franco verrà maggiorato di m 0,50 qualora la posa della tubazione avvenga con tecnica del microtunneling o spingitubo.

Per indicazioni di maggior dettaglio occorre far riferimento a quanto previsto nell'Allegato Tecnico al Regolamento consorziale vigente.

- Nelle varie fasi di cantiere, nessun ostacolo dovrà essere posto al libero deflusso delle acque, nessun turbamento idraulico dovrà essere apportato alla rete consorziale di bonifica, garantendo altresì la funzionalità di scolo della rete privata esistente in zona.

Eventuali interferenze tra le opere provvisorie di cantiere ed il reticolo di bonifica consorziale dovranno essere preventivamente richieste in fase esecutiva ed autorizzate dal Consorzio.

A lavori ultimati tutte le pertinenze consorziali dovranno garantire le piene condizioni di esercizio secondo la regola d'arte, in conformità alle vigenti disposizioni regolamentari dell'Ente.

2) Invarianza Idraulica (Art. 9 del Piano Stralcio per il rischio idrogeologico disposto dalla competente Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli)

Ai fini dell'invarianza idraulica l'intervento in parola, sulla base delle superfici indicate nella Relazione Idraulica – Parte 3 "Descrizione del sistema di smaltimento" p.to 3.2 "Bacini afferenti", viene classificato quale intervento di "*Significativa impermeabilizzazione potenziale*" ($1 > Ha < 10$), così come indicato al paragrafo 7.1 della Direttiva idraulica dell'Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli.



Cesena

Sede Legale

Via R. Lambruschini, 195

47521 Cesena (FC)

Tel 0547/327441 • Fax 0544/249888

Ravenna

Sede Amministrativa

Via Angelo Mariani, 26

48121 Ravenna (RA)

Tel 0544/249811 • Fax 0544/249888

Forlì

Sede Operativa

Via P. Bonoli, 11

47121 Forlì (FC)

Tel 0543/373111 • Fax 0544/249888

Rimini

Sede Operativa

Via G. Oberdan, 21

47921 Rimini (RN)

Tel 0541/441611 • Fax 0544/249888

La portata **massima** scaricabile dall'intervento (ovvero il volume unitario accettabile dalla rete di bonifica consorziale), non dovrà risultare superiore a **10 l/sec per ettaro** di superficie complessivamente drenata, come previsto nel Cap. "Linee guida per la progettazione dei dispositivi di invarianza idraulica" di cui all'Allegato Tecnico al Regolamento consorziale.

Dall'esame della "Relazione Idraulica" e della "tavola "Planimetria smaltimento acque" si desume che è stata prevista la realizzazione di volumi di stoccaggio senza tuttavia che venga data evidenza del dimensionamento e della localizzazione di sezioni di scarico adeguatamente dimensionate (strozzature) al fine di regolare la portata rilasciata in conformità ai limiti normativi suddetti. Dette sezioni strozzate andranno di norma collocate all'innesto tra i fossati di guardia ed i canali di bonifica interessati, ma si riscontra la sola verifica dei volumi d'invaso.

L'assenza di tale misura rende pertanto **inefficace** l'azione di laminazione, infatti il dimensionamento delle luci di scarico, viene identificato quale parametro fondamentale dalla Direttiva idraulica di Bacino ai paragrafi 7.2. e 7.3.

In conclusione si evidenzia che quanto dichiarato in relazione circa l'assenza di eventuali apporti idrici sui fossi di guardia di progetto provenienti dai terreni limitrofi dovrà essere opportunamente dettagliato nelle successive fasi progettuali dandone evidenza in uno specifico elaborato.

Alla luce di quanto sopra il Consorzio di Bonifica si riserva pertanto di valutare il corretto dimensionamento e l'efficacia dei sistemi di laminazione nelle successive fasi autorizzative.

3) Esigenze irrigue.

Gli scoli consorziali Fiume Abbandonato, Prevosture e Arcabologna Chiavichetta, allo stato attuale convogliano esclusivamente acque di bonifica senza alcuna funzionalità irrigua, mentre gli scoli Drittolo, Lama Inferiore II°Ramo e Lama Vecchia, rivestono funzione promiscua, ovvero assolvono sia allo scolo sia al vettoriamento di acque ad uso irriguo.

Considerando che ad oggi le linee guida di cui all'art.4, comma 5 della L.R.4/2007 non sono ancora state definite, dovranno essere adottate le migliori tecnologie affinché l'intervento non modifichi la qualità delle acque presenti nella rete dei canali consorziali.

Il presente parere non deve intendersi quale autorizzazione all'esecuzione delle opere.

Il proponente, dovrà perfezionare le opportune istanze autorizzative (una per ciascun canale) tramite apposita modulistica scaricabile dal sito www.bonificaromagna.it.

Gli elaborati allegati alle istanze dovranno risultare conformi alle disposizioni del vigente Regolamento Consorziale di Polizia Idraulica, nonché recepire tutte le prescrizioni impartite nel presente parere.

Le prescrizioni già impartite, all'atto della formalizzazione definitiva delle richieste autorizzative, di competenza dello scrivente, potranno essere ulteriormente integrate.

Nel rimanere a Vs. disposizione per eventuali chiarimenti, con l'occasione si porgono distinti saluti.

IL CAPO SETTORE T6

Concessioni e Parere Tecnici

(Firmato digitalmente Ing. Alberto Vanni)