



Ministero della Transizione Ecologica

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

*** * ***

Parere n. 272 del 7 giugno 2021

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>S.S. 16 "Adriatica" - Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la S. S. 495 e Ponte Bastia, dal km 101+330 al km 120+238.</p> <p>Stralcio 1° : dallo svincolo di Argenta al km 120+238 - Svincolo San Biagio</p> <p>ID_VIP: 5431</p>
Proponente:	ANAS S.p.A.

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

Sottocommissione VIA

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante *Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*.
- I Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

Ricordata la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati.
- Il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal d.lgs 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 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*”, e in particolare:
- l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;

- l'art. 19, recante 'Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA', e in particolare il comma 5, secondo cui "L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi" (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante "*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*" e V, recante "*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19*";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante "Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116".
- Il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale".
- Il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164".
- Le Linee Guida "*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*" (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU).
- Le Linee Guida "*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*".
- Le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019.
- Le linee guida del Sistema Nazionale della Protezione Ambientale sull'applicazione della disciplina per l'utilizzazione delle terre e rocce da scavo. SNPA, 22/2019.

DATO ATTO che:

- la Società ANAS S.p.A (d'ora innanzi Proponente), con nota prot.n.358084 del 16/07/2020, ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto "S.S. 16 "Adriatica" Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la S. S. 495 e Ponte Bastia, dal km 101+330 al km 120+238. Stralcio 1: dallo svincolo di Argenta al km 120+238 - Svincolo San Biagio".
- La domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot. MATTM/57578 in data 23/07/2020.
- la domanda è stata successivamente perfezionata con nota del 04/11/2020, acquisita con prot.MATTM/90047 del 04/11/2020;

- La Divisione con nota prot. MATTM/93529 del 13/11/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. CTVA/3675 in data 16/11/2020 ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con nota prot.n. MATTM/93529 del 3/11/2020, ha comunicato alle Amministrazioni ed agli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;
- con la nota prot. MATTM/93684 del 16/11/2020, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA/3503 in data 04/11/2020 è stata formalizzata l'assegnazione al Gruppo Istruttore 3 dell'istruttoria in oggetto;
- la Regione Emilia-Romagna con nota del 17/11/2020 acquisita al prot. MATTM/96545 del 23/11/2020, trasmessa alla CTVA con nota MTTM/12475 DEL 7/12/2020 e acquisita con prot. CTVA/4107 del 9/12/2020, ha manifestato il concorrente interesse regionale nell'ambito del procedimento in oggetto e, pertanto, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS è integrata con un Commissario Regionale.

RICORDATO che:

Il progetto in esame è relativo allo Svincolo di San Biagio, opera prevista all'interno del più ampio Progetto Definitivo della S.S. 16 "Adriatica" Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la S.S. 495 e Ponte Bastia, dal km 101+330 al km 120+238. 1° Stralcio: dallo svincolo di Argenta al km 120+238.

L'intervento stradale complessivo rientra nell'aggiornamento del Contratto di Programma 2016-2020 approvato dal CIPE il 24 luglio 2019.

In data 09.04.1998 la Provincia di Ferrara e l'ANAS di Bologna, stipularono un apposito accordo di programma per rielaborazione progettuale; sulla base del quale fu redatto un progetto definitivo generale dell'intero tratto in variante, suddiviso in due lotti funzionali, alcuni dei quali già realizzati, così denominati:

1. "Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la SS 495 e Ponte Bastia dal km 101+330 al km 120+238":
 - a. 1° Stralcio: dallo svincolo di Argenta al km 120+238: intervento che comprende le opere oggetto della presente procedura;
 - b. 2° Stralcio: dal km 101+330 allo svincolo di Argenta: intervento aperto al traffico nel 2014;
2. "Variante nel tratto compreso tra il km 120+238 ed il km 147+420":
 - a. 1° stralcio: *intervento aperto al traffico nel 2010*;
 - b. 2° stralcio: Variante di Alfonsine (loc. Taglio Corelli): intervento in fase di progettazione.

Il progetto di ammodernamento del tratto in esame, tra l'innesto con la SS 495 e Ponte Bastia, è già stato oggetto di una procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di competenza regionale conclusa con esclusione dalla VIA con Delibera della Giunta Regionale n° 719 del 2001.

Per problematiche inerenti l'appalto, il Proponente ha predisposto un nuovo progetto preliminare, redatto sulla base degli studi già svolti in sede di progettazione definitiva ed esecutiva, approvato dal CdA ANAS il 30/07/2008. Su tale nuovo progetto, con provvedimento di silenzio della Regione Emilia-Romagna emesso in data 6/8/2012, viene reiterata, di fatto, l'esclusione del progetto dalla ulteriore procedura di VIA.

Nel corso degli anni e con la progettazione definitiva dell'intervento ANAS ha sviluppato opportuni approfondimenti tecnici che hanno confermato sostanzialmente il tracciato del progetto preliminare a meno di alcune modifiche ed ottimizzazioni derivanti da adeguamenti normativi, recepimento di prescrizioni, affinamenti tecnici ed esigenze funzionali, tra cui lo svincolo iniziale di via del Fitto, il nuovo svincolo di San Biagio, l'interferenza con la SP10 e il viadotto sul Reno.

Tale progetto è stato quindi sottoposto a Verifica dell'Ottemperanza alle prescrizioni della Delibera della Giunta Regionale dell'Emilia Romagna n° 719 del 2001, presentando istanza alla Regione Emilia-Romagna in data 15/02/2018; con nota PG/2018/0419369 del 7/06/2018, la Regione Emilia-Romagna ha comunicato l'esito positivo con prescrizioni della suddetta Verifica dell'Ottemperanza, prendendo atto che oltre al nuovo svincolo di Bastia c'erano alcune ottimizzazioni progettuali per rispetto delle norme e dello stato dei luoghi.

Successivamente, sempre per il progetto in argomento, con nota ANAS del 9/10/2018 è stata presentata alla Regione Emilia-Romagna - Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale istanza di Valutazione d'Incidenza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997, procedimento concluso positivamente con rilascio di prescrizioni.

Il Proponente con nota prot.n. 0584821-P del 18/10/2019, acquisita al prot.n.MATTM/20307 del 01/08/2019, successivamente perfezionata con nota prot. CDG-0510158-P del 10/09/2019, acquisita con prot.n.MATTM/22935 del 11/09/2019 e con nota prot. CDG-0584821-P del 18/10/2019, acquisita con prot.n.MATTM/27620 del 21/10/2019, ha presentato domanda ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. per il progetto in argomento; tale procedura è stata conclusa con provvedimento prot.n.MATTM/31391 del 02/12/2019 con il quale è stato ritenuto quanto segue:

“Gli interventi di ammodernamento della S.S. 16 “Adriatica” nel tratto compreso tra lo svincolo di Argenta e il km 120+238, oggetto dell’istanza presentata dalla Società ANAS S.p.a. si estendono per circa 8,2 km, su nuova sede, poiché, come rappresentato nella Lista di controllo, “[...] l’intensa urbanizzazione sviluppatasi lungo la statale ha sconsigliato, sotto il profilo tecnicoeconomico, l’adeguamento del sedime esistente [...]”. Nella Relazione generale allegata alla Lista di controllo il proponente riporta che l’intervento di progetto “[...] eredita le scelte progettuali di tracciato [...] della precedente versione di progetto, la quale aveva ottenuto i pareri autorizzativi da parte degli organi di competenza (anni 2006-2008). Pertanto l’asse stradale si inserisce nel corridoio individuato dal Progetto Preliminare, per il quale si sono rese necessarie alcune modifiche, non sostanziali [...]” e che “[...] le scelte di tracciato sono state effettuate in continuità con quanto previsto dal Progetto Preliminare [...].

Il progetto definitivo oggetto dell’istanza di valutazione preliminare presentata si differenzia, tuttavia, dal progetto preliminare, già oggetto della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA presso la Regione Emilia Romagna (Delibera di Giunta Regionale n. 791/2001 e provvedimento di silenzio-assenso del 07/08/2006), prevedendo anche la realizzazione ex novo dello svincolo a livelli sfalsati in località San Biagio, nel Comune di Argenta, che comporta un parziale incremento del consumo di suolo.

Con riferimento alla gestione dei materiali di scavo, nella Lista di controllo predisposta dal proponente non viene, altresì, data evidenza sia dei quantitativi dei materiali di scavo che

verranno movimentati per la realizzazione degli interventi oggetto dell'istanza, sia del loro eventuale riutilizzo.

Considerato, inoltre, che gli interventi in progetto attraversano il SIC/ZPS IT 4070021 "Biotipi di Alfonsine e Fiume Reno", oggetto dello Studio di valutazione di incidenza svolto presso la Regione Emilia Romagna di cui alla citata nota prot. 0741419 del 13/12/2018, in esito alle valutazioni svolte, per le motivazioni sopra ricordate, si ritiene necessario lo svolgimento di una adeguata valutazione ambientale dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi attraverso, quantomeno, la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19, del D.lgs n. 152/2006 e s.m.i., integrata con l'aggiornamento della Valutazione di Incidenza, redatta ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/1997.

Si richiede, pertanto, al proponente di provvedere a presentare allo scrivente Ministero l'istanza secondo le modalità indicate dal citato art.19, D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., corredata della documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all'art.33 del menzionato decreto legislativo.";

CONSIDERATO che:

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, è costituita da:
 - o Studio preliminare ambientale
- La verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nell'Allegato II-bis - Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza statale (allegato introdotto dall'art. 22 del d.lgs. n. 104 del 2017).

EVIDENZIATO che:

- la verifica di assoggettabilità a VIA viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono di seguito sintetizzati.

TENUTO CONTO delle osservazioni, espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle Regioni, delle Province autonome, degli Enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

- Provincia di Ferrara, osservazioni acquisite con prot.n.MATTM/107339 in data 21/12/2020;
- Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara, osservazioni acquisite con prot.n.MATTM/108025 in data 22/12/2020;
- Unione dei Comuni Valli e Delizie Argenta Ostellato Portomaggiore, osservazioni acquisite con prot.n.MATTM/109295 in data 28/12/2020;

- Regione Emilia Romagna, osservazioni e richiesta di integrazioni acquisita con prot.n.MATTM/110553 del 31/12/2020;

In particolare:

- la Provincia di Ferrara non osserva nulla relativamente allo Svincolo di San Biagio - Svincolo di via Fitto; mentre relativamente all'Interferenza con la SP10 osserva che: *“al fine di valutare la coerenza con il PTCP, ed in particolare con il citato art. 24 co. 2, si ritiene opportuno che il progetto dell'intersezione con la SP10 venga incluso nello Studio Preliminare Ambientale contemplando soluzioni atte a mantenere l'andamento sia planimetrico che altimetrico originario per il relitto stradale inerente il tracciato storico.”*;
- il Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara osserva che le opere fuori terra provvisorie (barriere antipolvere), il deposito di materiali previsto nell'area del campo base e la piantumazione di alberi, in fregio alla linea demaniale denominata “Scolo Galvino, dovranno rispettare la distanza minima di metri 6,00 dal ciglio del canale al fine di consentire il transito dei mezzi operativi consorziali per l'esercizio delle attività di bonifica; osserva inoltre che eventuali opere provvisorie fuori terra (barriere antipolvere) nonché il deposito di materiali nell'area del campo base dovranno rispettare la distanza minima di metri 6,00 dal ciglio degli Scoli Burioni Lama e Tampellina, al fine di consentire il transito a lato dei canali dei mezzi operativi consorziali per l'esercizio delle attività di bonifica;
- l'Unione dei Comuni Valli e Delizie Argenta Ostellato Portomaggiore riporta le seguenti osservazioni:
 - o in riferimento all'uscita di San Biagio prevedere dei punti di verifica dell'impatto acustico simulato anche in corrispondenza degli svincoli, in particolare in prossimità di Via Morari (R-057) e dei ricettori più a nord (R-069);
 - o si chiede di valutare la fattibilità di spostare il punto di monitoraggio della componente atmosfera (ATM-01) dal lato dello svincolo che si estende verso Via Morari e non lato campagna;
 - o non essendo previste misure di mitigazione acustica nell'attraversamento della SS 16 con Via Patuzza in San Biagio, Via del Fitto e Via Bulgarina in Argenta, si chiede di prevedere una simulazione anche in quelle zone con individuazione di punti di monitoraggio post operam.

L'Unione rileva infine che sulle essenze da mettere a dimora nei sestri d'impianto sono previste specie appartenenti al genere Crataegus vietate dalla Regione Emilia Romagna anche per l'annualità 2020 con Determinazione n. 127 del 09/01/2020 e che pertanto è meglio sostituire con essenze autoctone, facendo fede al vigente regolamento del Verde Pubblico e Privato, allegato D al Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune di Argenta approvato con DCC n.90 del 5/10/2009 e s.m.i.;

- la Regione Emilia-Romagna formula le seguenti richieste di integrazione e chiarimento:

“Aspetti programmatici e progettuali

1. Con riferimento alla coerenza del progetto con il PTCP di Ferrara si evidenzia che:

1.1. Svincolo di San Biagio - Svincolo di via Fitto

Le aree interessate dalle opere e dalle operazioni di cantiere (Svincolo San Biagio) ricadono nei sistemi: Unità di Paesaggio (UP) n. 6 “della Gronda” (art. 8 delle norme di piano) e Sistema delle zone agricole (art. 11 delle norme di piano).

In considerazione di quanto sopra, per queste modifiche progettuali, non si rilevano elementi di incompatibilità con il PTCP vigente e la pianificazione di settore;

1.2. Interferenza con la SP10

Le aree interessate dalle opere di variante ricadono nei seguenti sistemi:

Unità di Paesaggio (UP) n. 4 “delle Valli del Reno” (art. 8 delle norme di piano);

Dossi di rilevanza storico documentale e paesistica (art. 20 c. 2 lett. a delle norme di piano) per i quali, al co. 3, si rimanda alle disposizioni dell'art. 19 co. 4. Tale articolo prescrive che “Le seguenti infrastrutture: a. linee di comunicazione viaria, ...sono ammesse nelle aree di cui al primo comma esclusivamente qualora siano previste in strumenti di pianificazione sovracomunali ovvero, in assenza di tali strumenti, previa verifica della compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche descritte nella Unità di Paesaggio di riferimento, fermo restando l'obbligo di rispettare le condizioni ed i limiti derivanti da ogni altra disposizione del presente Piano e la sottoposizione alla valutazione d'impatto ambientale della opere per le quali essa sia richiesta da disposizioni comunitarie, nazionali o regionali”;

Strade storiche (art. 24, co. 1, lett. a delle norme di piano) per le quali, al comma 2, si dispone “Per i tracciati storici di cui alla lettera a. del precedente primo comma, la pianificazione urbanistica comunale dovrà ... mantenere l'andamento sia planimetrico che altimetrico originario, fatte salve le migliorie ai fini della sicurezza della circolazione, che dovranno però essere previste all'interno di un progetto complessivo per l'intero itinerario storico, accompagnate da valutazioni di impatto riferite ai valori storico/documentali del sito e con diverse opzioni di soluzione. (P) Tali progetti dovranno essere preventivamente sottoposti a specifico nulla-osta della Provincia.”;

Aree di attenzione per la localizzazione a condizione degli impianti per l'emittenza radio e televisiva (art. 5 co. 2 PLERT)

Al fine di valutare la coerenza con il PTCP, ed in particolare con il citato art. 24 co. 2, si ritiene opportuno che il progetto dell'intersezione con la SP10 venga incluso nello Studio Preliminare Ambientale contemplando soluzioni atte a mantenere l'andamento sia planimetrico che altimetrico originario per il relitto stradale inerente il tracciato storico;

Aspetti ambientali

2. in riferimento all'uscita di San Biagio si chiede di prevedere dei punti di verifica dell'impatto acustico simulato anche in corrispondenza degli svincoli, in particolare in prossimità di Via Morari (R-057) e dei ricettori più a nord (R-069);

3. si chiede di valutare la fattibilità di spostare il punto di monitoraggio della componente atmosfera (ATM-01) dal lato dello svincolo che si estende verso Via Morari e non lato campagna;

4. non essendo previste misure di mitigazione acustica nell'attraversamento della SS 16 con Via Patuzza in San Biagio, Via del Fitto e Via Bulgarina si chiede di prevedere una simulazione anche in quella zona con individuazione di punti di monitoraggio post operam;

5. si rileva infine che sulle essenze da mettere a dimora nei sestri d'impianto sono previste specie appartenenti al genere Crataegus vietate dalla Regione Emilia-Romagna anche per

l'annualità 2020 con Determinazione n. 127 del 09/01/2020 e che pertanto è necessario sostituire con essenze autoctone, facendo riferimento al vigente regolamento del Verde Pubblico e Privato, allegato D al Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune di Argenta approvato con DCC n.90 del 5/10/2009 e s.m.i.;

6. dovranno essere realizzati gli interventi di mitigazione e inserimento ambientale sia per le fasi di cantiere sia per l'opera in esercizio, così come indicati nello Studio preliminare ambientale (capitolo 15);

7. relativamente alle terre e rocce da scavo si rileva un volume significativo di materiali da scavo in esubero da trasportare all'esterno del cantiere in qualità di rifiuto, in siti di produzione di recupero o discarica, pari a circa 232.264 mc. Si chiede di approfondire tale aspetto con particolare riferimento ai possibili siti di destinazione di tali materiali e alle viabilità interessate da tali trasporti al fine di valutare gli aspetti connessi al traffico dei mezzi pesanti e dei relativi impatti adottando nel caso, eventuali misure di mitigazione e compensazione in accordo con i Comuni interessati;

8. rispetto alle interferenze con la rete di bonifica consortile si rimanda al contributo rilasciato dal Consorzio di bonifica pianura di Ferrara in data 17 dicembre 2020 e trasmesso anche al Ministero dell'Ambiente, che segnala alcuni aspetti circa le interferenze con gli scoli Galvino, Burioni Lama e Tampellino di cui si dovrà tener conto nelle successive fasi autorizzative.”;

CONSIDERATO e VALUTATO che:

I contenuti dello Studio Preliminare Ambientale presentato sono quelli previsti dall'Allegato IV bis della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale.

Le osservazioni espresse, ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte dalla Regione Emilia-Romagna e dai soggetti sopra riportati. sono state tenute in debita considerazione nella presente analisi, per quanto di pertinenza ambientale.

La direttrice Adriatica costituita dalla Strada Statale n. 16 rappresenta, per la realtà economica delle Province di Ferrara e Ravenna, un'asse viario di primaria importanza.

Lungo il suo percorso si sviluppano i traffici intermodali tra il Porto di Ravenna e le aree produttrici della Provincia di Ferrara, oltre a quelli turistici e commerciali da e per le costiere adriatiche (Lido di Spina, degli Scacchi, ecc.).

Il progetto in procedura ricade all'interno del comune di Argenta (FE). L'opera stradale nel suo complesso ricade prevalentemente nel territorio comunale di Argenta e per un breve tratto, quello terminale di raccordo con la SS 16 esistente, nel comune di Alfonsine (RA) .

Il presente Studio Preliminare Ambientale è relativo al Progetto Definitivo dello Svincolo di San Biagio opera prevista all'interno del più ampio Progetto Definitivo della S.S. 16 “Adriatica” Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la S.S. 495 e Ponte Bastia, dal km 101+330 al km 120+238. 1° Stralcio: dallo svincolo di Argenta al km 120+238.

Nel corso degli anni e con la progettazione definitiva dell'intervento ANAS ha sviluppato opportuni approfondimenti tecnici rispetto al progetto preliminare iniziale che hanno confermato sostanzialmente il tracciato del progetto preliminare a meno di alcune modifiche ed ottimizzazioni derivanti da adeguamenti normativi, recepimento di prescrizioni, affinamenti tecnici ed esigenze funzionali, tra cui lo svincolo iniziale di via del Fitto, il nuovo svincolo di San Biagio, l'interferenza con la SP10 e il viadotto sul Reno.

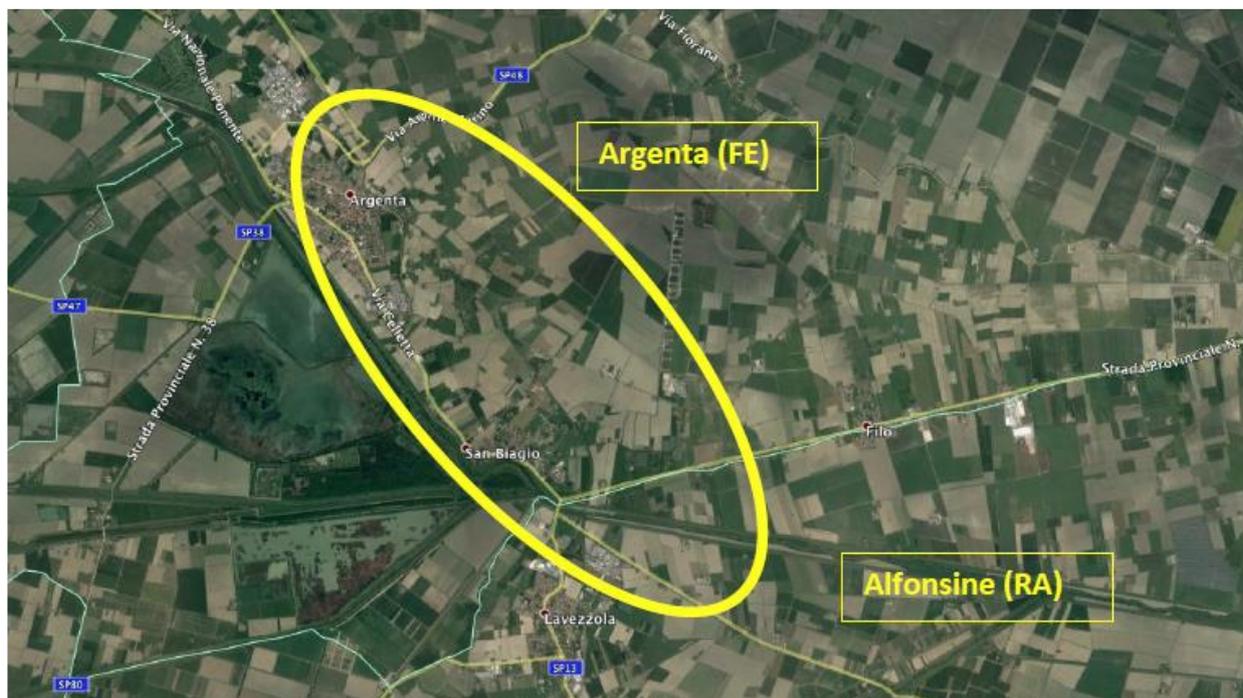


Figura 1 – Inquadramento territoriale dell'intero intervento

Il tracciato stradale ricalca sostanzialmente le scelte progettuali previste nel precedente Progetto Preliminare. Trattasi di strada extraurbana secondaria corrispondente ad una tipologia C1 secondo il DM 05/11/2001, per una complessiva larghezza della sede stradale di 13,50 metri, con intervallo di velocità di progetto 60-100 km/h. L'intero tracciato è sostanzialmente su nuova sede, molto basso sul piano campagna e con tre svincoli a livelli sfalsati:

- Svincolo di "Via del Fitto" (Comune di Argenta)
- **Svincolo di "San Biagio" (Comune di Argenta) oggetto del presente studio preliminare ambientale**
- Svincolo con la S.S. 16 esistente (Comune di Lavezzola)

Le scarpate, sagomate con pendenza 2/3, verranno seminate e piantumate con essenze autoctone al fine di assicurare il continuum rurale e paesaggistico.

Sono presenti numerose opere d'arte da realizzarsi lungo tutto il tracciato, per superare i frequenti fossi irrigui e consorziali caratteristici della pianura ferrarese, che permetteranno, tra l'altro, alla fauna locale di ricercare i naturali paesaggi interpoderali.

Per lo svincolo di inizio intervento (Via Fitto), il Proponente riporta che sono state studiate diverse soluzioni tra cui mantenere la rotonda recentemente realizzata, sulla quale innestare i diversi rami di svincolo ma si renderebbe necessaria la realizzazione di un viadotto ulteriore sull'asse principale, soluzione altimetrica comunque in continuità con le opere d'arte di attraversamento idraulico già presenti a monte e a valle dello svincolo. Alla luce di diverse considerazioni, è previsto uno schema di svincolo analogo a quanto redatto nel Progetto Preliminare, con la sola differenza della configurazione delle rampe di immissione come previsto dalla normativa cogente; rimane imprescindibile la demolizione della rotonda recentemente realizzata e la realizzazione di un'opera di scavalco (cavalcavia). Pertanto non è

oggetto della presente verifica di assoggettabilità. Il consumo di suolo tra le due versioni risulta pressochè uguale con una riduzione dell'ingombro delle due rotatorie di innesto che hanno visto, nel passaggio dal Preliminare al Definitivo, una diminuzione del diametro.

Lo svincolo di San Biagio, oggetto della presente procedura, ricade a circa metà tracciato, in territorio del comune di Argenta, ad est della ferrovia e della frazione di San Biagio. Non era previsto in progetto preliminare e prevede le 4 rampe (due di innesto e due di uscita) oltre alla rampa di scavalco dell'asse stradale principale (quest'ultimo già previsto nel progetto preliminare). Per il cavalcavia, l'impalcato della campata centrale di 40 m ha una larghezza complessiva di 11,00 m con piattaforma stradale di 9,50 m. La tipologia è quella dei nuovi cavalcavia della rete ANAS con struttura portante formata da due telai affiancati.



Figura 2 – Inquadramento territoriale svincolo di San Biagio

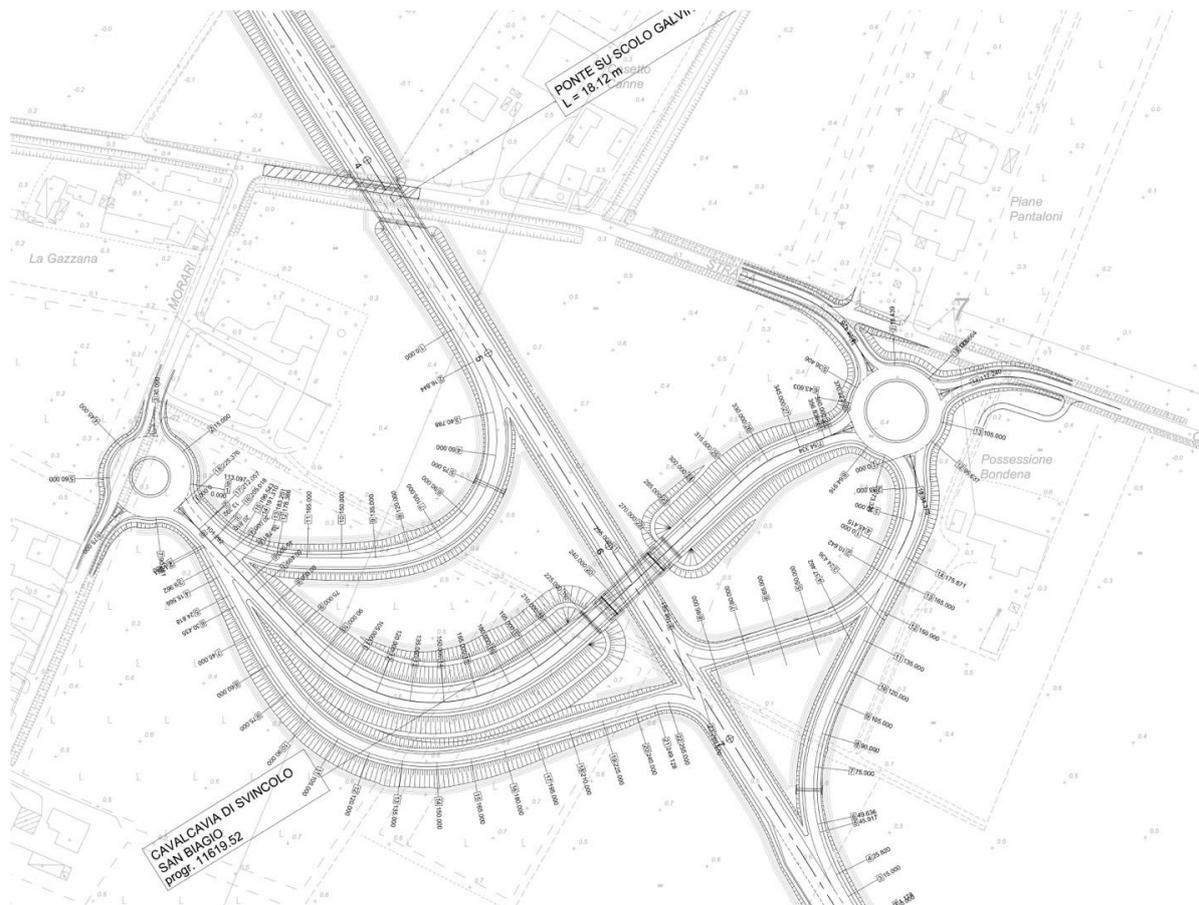


Figura 3 – Svincolo di San Biagio

Dall'esame delle planimetrie di confronto tra progetto preliminare e progetto definitivo, si evidenziano ulteriori modifiche, non riportate in relazione, ma già oggetto di verifica di ottemperanza da parte della Regione, che riguardano la realizzazione di ponti in acciaio corten invece che in c.a.p. e ottimizzazioni di tracciato di due cavalcavia.

Per lo svincolo di fine intervento, di raccordo con la SS 16, è stata mantenuta la soluzione propria del Progetto Preliminare (configurazione a trombetta) rendendola compatibile con il Progetto del 2° Stralcio (conosciuto come Variante di Alfonsine). Oltre a rendere le manovre rispondenti alla normativa tecnica stradale la soluzione studiata permette di ridurre la lunghezza del viadotto sul fiume Reno, ed eliminare il tratto di uscita dalla rampa (direzione Est) su opera d'arte (rampa di svincolo su viadotto). Anche in questo caso, è stato ridotto l'ingombro della rotonda di raccordo con la SS 16.

Maggiore attenzione merita la variazione in corrispondenza della interferenza con la SP10 rappresentata. Nel tratto in esame, l'infrastruttura, generalmente in rilevato basso, deve superare il Reno con un ponte e quindi scavalca la SP10. Per ottimizzare questo cavalcavia, viene modificato leggermente il tracciato della SP10 (Figura 4).

La variante ha permesso di mantenere leggermente più bassa la livelletta del rilevato di approccio al viadotto Reno, utilizzando per il sottovia un punto in cui il rilevato avesse le altezze giuste per la realizzazione del sottovia. La variante interessa aree a seminativo. Il tratto dismesso della SP 10 verrà riqualificato con una sistemazione a verde non riportata negli elaborati presentati.

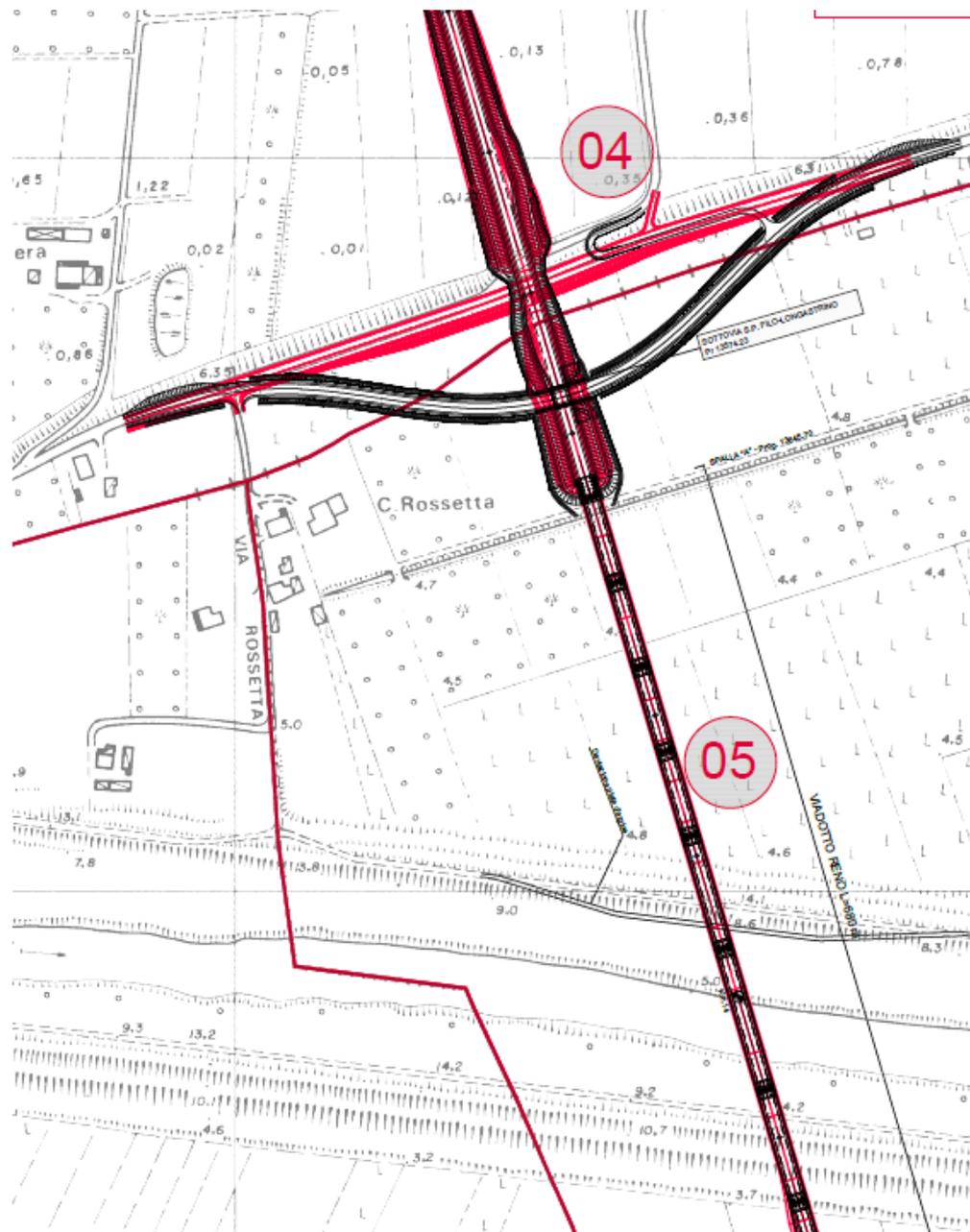


Figura 4 – Interferenza con SP10 e viadotto Reno

Per il viadotto sul fiume Reno, che interessa l'area SIC-ZPS IT4070021 "Biotopi di Alfonsine e Fiume Reno", non ci sono state variazioni sostanziali Rispetto al progetto preliminare del viadotto che possano generare eventuali nuove interferenze con l'area SIC/ZPS: le modifiche hanno riguardato la lunghezza del viadotto che nel progetto definitivo è stata ridotta. Inoltre, sfruttando le pendenze, è prevista la raccolta e l'allontanamento delle acque di piattaforma oltre il viadotto, in entrambe le direzioni, che pertanto non vengono smaltite all'interno dell'area SIC/ZPS. Infine, nel Progetto Preliminare erano previste campate centrali con luce pari a 45m (in acciaio) e campate laterali con luce pari a circa 30 m (in c.a.p.). Nel Progetto definitivo, si prevedono campate con luci pari a 60 m, 80 m e 100 m, con una riduzione del numero di pile; in prima istanza è stata prevista per l'impalcato una struttura continua con l'impiego di travi in acciaio ma è in corso di valutazione l'impiego di una struttura in c.a.p. con l'impiego di cavi di precompressione.

Considerata la delicatezza dell'area dovranno essere attuate le misure di precauzione e mitigazione in fase di cantiere già individuate in sede di Valutazione di Incidenza (VINCA) a livello di screening. La durata delle lavorazioni non è dichiarata esplicitamente e non è presente, tra gli elaborati, il Cronoprogramma. Da quanto descritto in merito al Monitoraggio Ambientale si evince una durata di 900 giorni, presumibilmente per l'intero intervento

La cantierizzazione per l'opera "Svincolo di San Biagio" si inserisce nella più complessa cantierizzazione dell'intera opera stradale.

Le aree di cantiere individuate per l'esecuzione dell'infrastruttura stradale da realizzare si dividono in cantiere (campo) base e cantieri operativi.

Il campo base, con superficie pari a circa mq 8.550 è ubicato in corrispondenza dello Svincolo San Biagio, contiene i baraccamenti per i servizi delle maestranze, gli uffici e tutti i servizi logistici necessari per il funzionamento del cantiere. Esso è ubicato in posizione baricentrica rispetto all'estensione del lotto e dei cantieri operativi che ad esso fanno riferimento.

Per l'intero intervento stradale sono stati individuati 8 cantieri operativi, di cui uno, il CO04 (con superficie pari a mq 2.500), ubicato in corrispondenza dello Svincolo di San Biagio.

La viabilità di cantierizzazione si basa su Piste di cantiere nuove provvisorie da realizzare lungo il tracciato, su ambo i lati del tracciato, ad uso esclusivo dei mezzi pesanti di cantiere per il tempo necessario all'esecuzione dei lavori e quindi oggetto di esproprio temporaneo e tratti di viabilità secondaria, locale, rurale ed interpodereale esistente e percorribile dai mezzi pesanti di cantiere a meno di qualche ridotto intervento di adeguamento/allargamento da prevedersi. Tale viabilità di servizio è adeguatamente riportata negli elaborati.

Con riferimento alla stima dei volumi di scavo e riporto, la documentazione presentata per lo svincolo di San Biagio riporta una sintesi di quanto trattato nella Relazione "Piano gestione materie", contenuto nella sezione "Geologia" del progetto, come riportato anche dal Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici Terza Sezione del 30/06/2020 sull'intero Progetto definitivo "S.S. n.16 "Adriatica": Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la S.S. n. 495 e Ponte Bastia, dal km 101+330 al km 120+238. 1" stralcio: dallo svincolo di Argenta al km 120+238.

La Relazione descrive le modalità operative di gestione delle terre e rocce da scavo nel rispetto del D.Lgs. 152/ 2006 e del Capo IV "Terre e rocce da scavo prodotte in cantieri di grandi dimensioni non sottoposti a VIA e AIA" del D.P.R. 120/2017. Il predetto parere non tiene conto della procedura in corso ai fini della determinazione della tipologia di cantiere, prendendo come riferimento le precedenti procedure già espletate in Regione Emilia-Romagna,

L'intero progetto prevede lo smaltimento di terre e rocce non riutilizzabili per circa 232.264 mc in banco corrispondenti a circa 301.943 mc di smosso. Il fabbisogno di materiale per la formazione dei rilevati e dello strato di bonifica risulta pari a circa 791.086 mc.

Per i fabbisogni di calcestruzzi e miscele bituminose è previsto l'impiego di prodotti preconfezionati. Il bilancio complessivo dei materiali risulta essere quello riportato nelle tabelle seguenti:

Riepilogo bilancio materie (mc)		
a	Volume geometrico complessivo di materiale di scavo (smosso)	369.061
b	Volume complessivo di materiale da smaltire nei siti di deposito (discariche e/o siti di recupero) allo stato smosso	301.943
c	Fabbisogno complessivo di <i>terre per la formazione dei rilevati</i> (determinato geometricamente)	659.236
d	Fabbisogno complessivo di <i>terre per la bonifica del piano di posa dei rilevati</i> (determinato geometricamente)	131.850
Volumi di materiali da approvvigionare da cava (in banco)		
e= c+d	Volume di materiale per rilevati e bonifica piano di posa	791.086
f	Volume di inerti per fondazione stradale	50.421
g	Volume di inerti per i neri	30.824
Volumi di materiale da smaltire		
i	Materiale da smaltire come terre e rocce (smosso)	301.943

Nella Relazione già citata è trattata anche l'analisi dei siti di approvvigionamento e dei siti di conferimento dei materiali di scavo e demolizione non riutilizzati, in un ambito territoriale di raggio massimo pari a 50-60 km dal sito dell'intervento.

Per quanto riguarda l'approvvigionamento di materiale da cava, per un fabbisogno di circa 841.507 mc, sono stati individuati n. 3 impianti identificati con schede di dettaglio dei rispettivi dati tecnici e amministrativi.

Per quanto riguarda il conferimento dei materiali non riutilizzati (provenienti in gran parte dalla bonifica del piano di posa dei rilevati, dallo scotico, in minima parte dagli sterri e in piccolissima percentuale da materiali di demolizione) sono stati individuati n. 2 impianti identificati, anche in questo caso, con schede di dettaglio dei rispettivi dati tecnici e amministrativi.

Nell'ambito del progetto della Variante di Argenta, è stata effettuata una campagna di indagini ambientali così articolata:

- prelievo di campioni di terreno da n. 9 sondaggi geognostici verticali a carotaggio continuo finalizzati alla definizione della sequenza stratigrafica
- prelievo di campioni di terreno da n. 2 pozzetti esplorativi spinti alla profondità di 2 m dal piano di campagna
- prelievo di n. 2 campioni di acqua sotterranea da n. 2 piezometri esistenti
- prelievo di n. 4 campioni di terreno e di n. 2 campioni di acqua sotterranea finalizzati alla determinazione dell'aggressività al calcestruzzo.

Nell'area dello svincolo di San Biagio è stato effettuato il campionamento nel sondaggio S24, per il quale non si sono verificati superamenti.

Nella totalità dei campioni di terreno prelevati ai fini ambientali (n. 22) sono stati ricercati i parametri indicati dalla Tabella 4.1 dell'Allegato 4 al D.M. 120/2017. Sono stati riscontrati n. 1 superamento dei limiti di cui a colonna A per il cobalto, 3 per il nichel, 1 per il cromo totale e 2 per il cromo esavalente. tutti i campioni di terreno analizzati rispettano la Colonna B di cui alla Tabella 1, dell'Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta del D.Lgs. 152/06. aree di progetto, in quanto previste dagli strumenti di pianificazione urbanistica come zone destinate alla viabilità stradale, sono classificabili come "Siti ad Uso Commerciale e Industriale".

Ad oggi non è stato comunque redatto un Piano di Utilizzo delle Terre che dovrà essere redatto in sede di progettazione esecutiva e presentato alle autorità competenti nei modi e termini di cui al D.P.R. 120/2017. Le indagini dovranno essere completate nei modi e tempi di legge.

Con riferimento alla gestione delle terre e rocce da scavo, fatto salvo quanto previsto dal D.P.R. 120/2017, con riferimento alle opzioni a disposizione del produttore per la corretta gestione delle terre e rocce da scavo in opere non soggette alla procedura di VIA o di AIA, si ricordano al proponente le indicazioni e le buone pratiche di cui alle specifiche Linee guida del Sistema nazionale della protezione ambientale (SNPA, 22/2019).

Coerenza con la programmazione e pianificazione

Con riferimento al Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), approvato con la deliberazione del Consiglio regionale 28 gennaio 1993, n. 1338, l'area dello svincolo di San Biagio non ricade in aree tutelate dal PTPR.

Con riferimento alla coerenza del progetto con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Ferrara, approvato con D.G.R. n. 20 del 20.01.1997 e successive varianti, di cui l'ultima risulta essere con D.C.P n. 80 del 28.07.2010, le aree interessate dalle opere e dalle operazioni di cantiere dello Svincolo San Biagio ricadono nei sistemi: Unità di Paesaggio (UP) n. 6 "della Gronda" (art. 8 delle norme di piano) e Sistema delle zone agricole (art. 11 delle norme di piano). Per le modifiche progettuali presentate, non si rilevano elementi di incompatibilità con il PTCP vigente e la pianificazione di settore.

Per quanto concerne la pianificazione comunale del Comune di Argenta, sia il Piano Regolatore Generale (ancorchè superato dalle successive pianificazioni), il Piano Strutturale e il Piano Operativo Comunale vigenti includono il completamento della nuova variante del tratto "argentino" della Statale 16. Non risulta specificatamente riportato lo svincolo di San Biagio, comunque richiesto dal Comune di Argenta, e che dovrà pertanto essere oggetto di variante agli strumenti urbanistici a seguito dell'approvazione in Conferenza dei Servizi.

Per quanto riguarda la interferenza con la SP10, la Provincia di Ferrara e la Regione Emilia-Romagna hanno evidenziato che le aree interessate dalle opere di variante ricadono nei seguenti sistemi:

- Unità di Paesaggio (UP) n. 4 "delle Valli del Reno" (art. 8 delle norme di piano); Dossi di rilevanza storico documentale e paesistica (art. 20 c. 2 lett. a delle norme di piano) per i quali, al co. 3, si rimanda alle disposizioni dell'art. 19 co. 4. Tale articolo prescrive che *"Le seguenti infrastrutture: a. linee di comunicazione viaria, ...sono ammesse nelle aree di cui al primo comma esclusivamente qualora siano previste in strumenti di pianificazione sovracomunali ovvero, in assenza di tali strumenti, previa verifica della compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche descritte nella Unità di Paesaggio di riferimento, fermo restando l'obbligo di rispettare le condizioni ed i limiti derivanti da ogni altra disposizione del presente Piano e la sottoposizione alla*

valutazione d'impatto ambientale della opere per le quali essa sia richiesta da disposizioni comunitarie, nazionali o regionali";

- Strade storiche (art. 24, co. 1, lett. a delle norme di piano) per le quali, al comma 2, si dispone *"Per i tracciati storici di cui alla lettera a. del precedente primo comma, la pianificazione urbanistica comunale dovrà ... mantenere l'andamento sia planimetrico che altimetrico originario, fatte salve le migliorie ai fini della sicurezza della circolazione, che dovranno però essere previste all'interno di un progetto complessivo per l'intero itinerario storico, accompagnate da valutazioni di impatto riferite ai valori storico/documentali del sito e con diverse opzioni di soluzione. (P) Tali progetti dovranno essere preventivamente sottoposti a specifico nulla-osta della Provincia."*;
- Aree di attenzione per la localizzazione a condizione degli impianti per l'emittenza radio e televisiva (art. 5 co. 2 PLERT)

e ritengono opportuno che "il progetto dell'intersezione con la SP10 venga incluso nello Studio Preliminare Ambientale contemplando soluzioni atte a mantenere l'andamento sia planimetrico che altimetrico originario per il relitto stradale inerente il tracciato storico". Considerata la normativa vigente in merito alla Verifica di Assoggettabilità che non prevede una richiesta di integrazioni specifica, valutato altresì che la richiesta procedurale riguarda esclusivamente lo svincolo di San Biagio in quanto le restanti modifiche sono già state oggetto di verifica di ottemperanza in sede regionale, si ritiene che tale criticità possa essere affrontata in sede di progettazione esecutiva, attraverso una adeguata sistemazione del tracciato storico, da concordare con le amministrazioni interessate.

L'area di interesse non ricade all'interno di aree incendiate o percorse dal fuoco.

Non si rilevano particolari criticità lungo il tratto di strada oggetto di intervento in merito ad aree a rischio, sia dal punto di vista naturale, sia dal punto di vista antropico (aree a rischio incidente rilevante).

Nell'intorno dell'intervento sono presenti le seguenti aree SIC / ZPS:

- IT4070021 SIC-ZPS "Biotopi di Alfonsine e Fiume Reno;
- IT4070019 ZPS "Bacini di Conselice";
- IT4060001 SIC-ZPS "Valli di Argenta".

In particolare, il viadotto sul fiume Reno, non oggetto della presente procedura, attraversa il SIC-ZPS "Biotopi di Alfonsine e Fiume Reno-

Aspetti ambientali

Con riferimento alla componente atmosfera sono stati sviluppati studi finalizzati ad analizzare le ricadute relative al transito veicolare sulla SS 16 Variante di Argenta, in corrispondenza dello svincolo San Biagio.

L'area di interesse, ai sensi della zonizzazione regionale, ricade nella zona denominata Pianura Est.

La simulazione è avvenuta mediante il software AERMOD View, in concomitanza con AERMET View per gli input meteorologici, mentre per la valutazione dei fattori di emissione medi è stato utilizzato il software COPERT 5.

notevolmente i livelli di rumore ai ricettori. Generalmente i livelli di rumore prodotto dai cantieri sui ricettori si mantengono al di sotto del valore di 70 dB(A) indicato come limite dalla D.G.R. 45/2002. In fase di esecuzione dei lavori, in caso di valori più elevati, il Proponente dovrà richiedere al Comune di Argenta l'autorizzazione ai lavori in deroga ai limiti normativi e agli orari di operatività.

Con riferimento all'ambiente idrico, l'area interessata dal Progetto della S.S. n.16 della variante di Argenta (Figura 10-1) ricade nel territorio di competenza dell'ex Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Reno, oggi confluita nell'Autorità Distrettuale del Fiume Po. Escludendo il Fiume Reno, la restante rete idrografica interferente l'opera in progetto rientra nella rete di canali gestita dal Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara.

La zona d'interesse per l'analisi idrologico-idraulica si estende dall'argine in sinistra idraulica del Fiume Reno all'opera stradale in progetto. I canali di bonifica hanno, in accordo con lo sviluppo altimetrico dell'area, una direzione di drenaggio prevalentemente Sud-Ovest – Nord-Est (Figura 10-4) dal Fiume Reno all'impianto idrovoro Bando, per poi dirigersi verso la zona a nord delle Valli di Comacchio. Solo lo Scolo Mantovana sottopassa la strada in progetto in verso contrario (Nord-Est – Sud-Ovest), per poi confluire nello Scolo Burioni Lama più a valle. Lo Svincolo di San Biagio rientra all'interno del bacino del canale Galvino.

Per quanto riguarda le interferenze dirette delle opere con la rete dei canali irrigui presenti lungo il tracciato si evidenzia che tutti gli attraversamenti idraulici sono stati dimensionati per valori di portata con tempo di ritorno, Tr, pari a 200 anni. Lo svincolo di San Biagio non presenta interferenze con il reticolo idrografico naturale e artificiale

Anche le attività di cantiere per la realizzazione delle opere di svincolo non interferiscono con la rete di drenaggio superficiale e nello specifico non interferiscono con il Canale Galvino.

Rispetto alle interferenze con la rete di bonifica consortile si rimanda al contributo trasmesso dal Consorzio di bonifica pianura di Ferrara e acquisito con prot.n.MATTM/108025 in data 22/12/2020, che segnala alcuni aspetti circa le interferenze con gli scoli Galvino, Burioni Lama e Tampellino di cui si dovrà tener conto nelle successive fasi autorizzative. In particolare il Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara osserva che le opere fuori terra provvisorie (barriere antipolvere), il deposito di materiali previsto nell'area del campo base e la piantumazione di alberi, in fregio alla linea demaniale denominata "Scolo Galvino", dovranno rispettare la distanza minima di metri 6,00 dal ciglio del canale al fine di consentire il transito dei mezzi operativi consorziali per l'esercizio delle attività di bonifica; osserva inoltre che eventuali opere provvisorie fuori terra (barriere antipolvere) nonché il deposito di materiali nell'area del campo base dovranno rispettare la distanza minima di metri 6,00 dal ciglio degli Scoli Burioni Lama e Tampellino, al fine di consentire il transito a lato dei canali dei mezzi operativi consorziali per l'esercizio delle attività di bonifica.

Il potenziale impatto generato durante la fase di cantierizzazione, ovvero la modifica delle caratteristiche qualitative dei ricettori, risulta legato alla possibile presenza di acque meteoriche di dilavamento sui piazzali e alla produzione di acque relative alle attività di cantiere. L'impatto quindi, considerati tali fattori, riguardanti aree di limitata estensione e di influenza temporanea, può essere ritenuto trascurabile.

Rispetto alle previsioni generiche di progetto, secondo le quali, relativamente alle fasi realizzative delle palificate, dal punto di vista operativo si potrà valutare la possibilità di realizzazione dei pali con tubo camicia e dunque senza fanghi bentonitici, si conferma la scelta di evitare l'utilizzo di fanghi bentonitici.

Inoltre, considerata la destinazione d'uso dei terreni circostanti la zona di intervento, e da scongiurare la possibilità che si verifichino sversamenti di sostanze inquinanti che possano raggiungere la falda. Saranno quindi predisposti per l'intero periodo di lavorazione adeguati interventi di mitigazione.

Per quanto riguarda la componente suolo, è presente un inquadramento dell'area vasta. Per la fase di esercizio è stato valutato il consumo di suolo in conseguenza della realizzazione dello svincolo. la realizzazione dell'opera nel suo complesso e, dello svincolo di San Biagio nello specifico, determineranno un consumo di suolo prevalentemente di tipo agricolo.

E' previsto il progetto di inserimento ambientale delle aree intercluse dello svincolo e quelle nell'immediato intorno delle rampe, con specifici interventi di ripristino e riqualificazione ambientali, ripristinando gli ecosistemi (siepi, filari, prati fioriti) e favorendo le connessioni ecologiche urbano/rurali (siepi, filari, aree arbustive).

Le opere a verde previste nell'ambito del presente progetto prevedono in generale l'utilizzo di specie vegetali autoctone. Si rileva però, che tra le essenze da mettere a dimora nei sestri d'impianto sono previste specie appartenenti al genere *Crataegus* vietate dalla Regione Emilia-Romagna anche per l'annualità 2020 con Determinazione n. 127 del 09/01/2020; pertanto dovranno essere sostituite con essenze autoctone, facendo riferimento al vigente regolamento del Verde Pubblico e Privato, allegato D al Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune di Argenta approvato con DCC n.90 del 5/10/2009 e s.m.i.



Figura 5 – Fotosimulazione sistemazione dello svincolo di San Biagio

Con riferimento al paesaggio, lo svincolo si inserisce in un contesto agricolo di pianura, senza particolari elementi significativi. E' stata effettuata una analisi di intervisibilità. Essendo in un ambito di pianura, in aree caratterizzate da assenza di quinte di vegetazione o di elementi morfologici rilevanti (rilevati arginali o rilevati stradali e ferroviari preesistenti) che permettono di ridurre il bacino percettivo, le opere relative allo svincolo, trattandosi di rampe per l'innesto

sul rilevato stradale della Variante e dell'opera di scavalco (cavalcavia), risulteranno con visibilità alta. La scelta di adottare intersezioni a livelli sfalsati, in contrasto con la possibilità di conseguire una maggiore permeabilità territoriale per mezzo di intersezioni a raso, appare molto opportuna al fine di conferire valide condizioni di continuità ai flussi di traffico e maggiore sicurezza intrinseca all'infrastruttura, considerato anche il limitato sviluppo dell'intero lotto in progetto e la breve distanza tra le intersezioni, come anche evidenziato nel parere del CSLP (Protocollo 39/2019 del 30/06/2020).

Valutazione di Incidenza

Da una verifica dei perimetri vigenti della Rete Natura 2000 della Regione Emilia Romagna aggiornati a seguito della Deliberazione della Giunta Regionale n. 1572 del 9 novembre 2020 e vigenti alla data del presente parere, si evidenzia come, nell'intorno dell'intervento complessivo siano presenti le seguenti aree SIC / ZPS:

- IT4070021 SIC-ZPS "Biotopi di Alfonsine e Fiume Reno;
- IT4070019 ZPS "Bacini di Conselice";
- IT4060001 SIC-ZPS "Valli di Argenta".

In particolare, lo svincolo di San Biagio si trova a più di un chilometro dal più vicino IT4060001 SIC-ZPS "Valli di Argenta",

A seguito di apposita istanza del Proponente del 9/10/2018, la Regione Emilia-Romagna - Servizio aree protette foreste e sviluppo della montagna ha svolto la Valutazione di incidenza relativa al progetto "SS16 Adriatica. Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la SS495 e Ponte Bastia dal km 101+330 al km120+238. Primo stralcio: dallo svincolo di Argenta al km.120+238" che include lo svincolo di San Biagio qui in esame.

Alla luce della documentazione presentata, la Regione Emilia-Romagna si è espressa come segue:

"Espletata la procedura di Valutazione di Incidenza, dalla quale si evince che il progetto oggetto dell'autorizzazione non determina incidenza negativa significativa sul sito di Rete Natura 2000 interessato, con la presente si comunica l'esito positivo della pre-valutazione di Incidenza, in quanto gli interventi previsti risultano compatibili con la corretta gestione dei siti della Rete Natura 2000 a condizione che vengano rispettate le seguenti prescrizioni:

- *limitare il più possibile l'area di cantiere e la durata dei lavori;*
- *posizionare le aree di cantiere in zone non sensibili dal punto di vista ambientale;*
- *adottare sistemi di abbattimento delle polveri nelle aree di cantiere.*
- *l'eliminazione delle piante interferenti con il viadotto non dovrà essere eseguita nell'ambito del periodo riproduttivo per la fauna selvatica (15 marzo -15 luglio), al fine di non compromettere le eventuali nidificazioni in atto;*
- *non danneggiare la vegetazione arboreo-arbustiva presente in loco, se non strettamente necessario all'esecuzione dell'intervento;*
- *predisporre la cattura e il trasporto in aree più idonee, dello stesso fiume, della fauna ittica eventualmente presente nell'area interessata dai lavori;*
- *l'alimentazione del carburante ed il rabbocco dei lubrificanti devono avvenire in sicurezza in apposite aree adottando adeguati sistemi di raccolta dei liquidi per impedire sversamenti accidentali e a distanza di sicurezza dal corpo idrico;*

- al termine dei lavori provvedere al ripristino dell'area di cantiere ed all'eliminazione dei rifiuti eventualmente prodotti o rinvenuti in loco;
- ripristinare l'eventuale vegetazione interferita; si precisa che la vegetazione asportata dovrà essere compensata attraverso la piantumazione di essenze arboree ed arbustive autoctone compatibili con la presenza del viadotto e con le esigenze di tipo idraulico; qualora il mantenimento-ripristino delle aree arbustate-alberate lungo la sponda del fiume comporti problemi dovrà essere individuata un'area alternativa al sito dove realizzare la rinaturalizzazione.

Si precisa che le prescrizioni sopra riportate, da esplicitare nel provvedimento autorizzativo rilasciato, sono vincolanti per il soggetto proponente”

Si evidenzia che il viadotto e il fiume di cui trattasi riguardano altra parte del tracciato e non lo svincolo di San Biagio.

Nonostante il Proponente non abbia riportato esplicitamente un aggiornamento della VINCA come richiesto in sede di verifica preliminare dalla Direzione, riporta la situazione della Rete Natura 2000 nell'area interessata e le risultanze delle VINCA già effettuata dalla Regione Emilia-Romagna nel 2018 quale autorità competente.

Si prende pertanto atto dello svolgimento e delle risultanze della Verifica di screening di cui sopra e delle condizioni applicate che si intendono qui riproposte per quanto pertinente al tratto in esame e, in particolare, per la fase di cantiere.

Stante la validità temporale della VINCA, fissata in 5 anni, qualora i lavori eccedessero l'anno 2023, la procedura dovrà essere aggiornata, verificando eventuali modifiche della situazione.

DATO ATTO che :

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata (Cons. St. 5379/2020);
- che dette prescrizioni non rappresentano un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di sorveglianza ambientale, da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio, in quanto circoscritte a: mitigazioni e raccomandazioni esecutive e cantieristiche utili anche al proponente, in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; a monitoraggi (prescrizioni che impongono il controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione “ante opera”) e ad atti procedurali (quali provvedimenti che dispongono la trasmissione di documentazione tra Enti ed Amministrazioni interessate alla realizzazione dell'opera).

Tutto ciò accertato e valutato, in base alle risultanze dell'istruttoria,

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

che il progetto denominato "S.S. 16 "Adriatica" - Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la S. S. 495 e Ponte Bastia, dal km 101+330 al km 120+238. Stralcio 1° : dallo svincolo di Argenta al km 120+238 - Svincolo San Biagio" non determina potenziali impatti ambientali e incidenza significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., fatti salvi l'ottenimento di autorizzazioni necessarie e pareri di competenza e le seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale 1	
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà aggiornare il Piano di Monitoraggio ambientale (PMA) in accordo con ARPAE.</p> <p>Il PMA dovrà essere conforme alle Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) – agg. 2014 e dovrà essere trasmesso alla CTVA prima dell'approvazione del progetto esecutivo.</p> <p>Il Piano dovrà contenere anche le indicazioni delle misure mitigative che si intendono adottare in caso di superamenti non previsti.</p> <p>Per quanto riguarda il monitoraggio Acustico, si dovranno prevedere dei punti di verifica dell'impatto acustico simulato anche in corrispondenza degli svincoli, in particolare in prossimità di Via Morari (R-057) e dei ricettori più a nord (R-069); inoltre, non essendo previste misure di mitigazione acustica nell'attraversamento della SS 16 con Via Patuzza in San Biagio, Via del Fitto e Via Bulgarina si chiede di prevedere una simulazione anche in quella zona con individuazione di punti di monitoraggio post operam.</p> <p>Per la componente aria, valutare la fattibilità di spostare il punto di monitoraggio della componente atmosfera (ATM-01) dal lato dello svincolo che si estende verso Via Morari e non lato campagna.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo. Durante il cantiere ed all'entrata in esercizio
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	Regione Emilia-Romagna - Arpa Emilia-Romagna

Condizione ambientale	2
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Mitigazione e inserimento ambientale
Oggetto della prescrizione	In sede di progettazione esecutiva, dovranno essere specificati e dettagliati gli interventi di mitigazione e inserimento ambientale sia per le fasi di cantiere sia per l'opera in esercizio, così come indicati nello Studio preliminare ambientale
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	Regione Emilia-Romagna

Condizione ambientale	3
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Opere a verde
Oggetto della prescrizione	Con riferimento alle essenze da mettere a dimora nei sestri d'impianto, sostituire le specie appartenenti al genere Crataegus vietate dalla Regione Emilia-Romagna con essenze autoctone, facendo riferimento al vigente regolamento del Verde Pubblico e Privato, allegato D al Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune di Argenta approvato con DCC n.90 del 5/10/2009 e s.m.i..
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	Regione Emilia-Romagna

Condizione ambientale	4
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Natura 2000

Oggetto della prescrizione	Visto l'attraversamento del SIC-ZPS IT4070021 "Biotopi di Alfonsine e Fiume Reno" con viadotto, in sede di progettazione esecutiva la individuazione delle modalità di realizzazione (travi in acciaio vs struttura in c.a.p.) dovrà tener conto della valutazione dei potenziali impatti in fase di cantiere al fine di adottare la soluzione progettuale che rechi minor disturbo all'ambiente fluviale, ferme restando le condizioni imposte in tal senso dal parere VINCA della Regione Emilia-Romagna - Servizio aree protette foreste e sviluppo della montagna .
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	Regione Emilia-Romagna

Condizione ambientale	5
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ambiente idrico e cantieri
Oggetto della prescrizione	In sede di progettazione esecutiva dovranno essere dettagliate le modalità di scavo delle fondazioni profonde dei cavalcavia al fine di evitare eventuali impatti sulla falda. Le modalità di realizzazione dovranno escludere l'utilizzo di fanghi bentonitici.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	Regione Emilia-Romagna

Condizione ambientale	6
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ambiente idrico e cantieri
Oggetto della prescrizione	Nel progetto di cantierizzazione, rispetto alle interferenze con la rete di bonifica consortile, le opere fuori terra provvisorie (barriere antipolvere), il deposito di materiali previsto nell'area del campo base e la piantumazione di alberi, in fregio alla linea demaniale denominata "Scolo Galvino", dovranno rispettare la distanza minima di metri 6,00 dal ciglio

	del canale al fine di consentire il transito dei mezzi operativi consorziali per l'esercizio delle attività di bonifica; inoltre eventuali opere provvisorie fuori terra (barriere antipolvere) nonché il deposito di materiali nell'area del campo base dovranno rispettare la distanza minima di metri 6,00 dal ciglio degli Scolli Burioni Lama e Tampellina, al fine di consentire il transito a lato dei canali dei mezzi operativi consorziali per l'esercizio delle attività di bonifica.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	Regione Emilia-Romagna
Enti coinvolti	Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara

Condizione ambientale	7
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva – Preliminarmente all'avvio del cantiere
Ambito di applicazione	Gestione terre
Oggetto della prescrizione	In sede di progettazione esecutiva dovranno essere dettagliati i siti di destinazione dei rifiuti e gli eventuali riutilizzi delle terre scavate, nonché predisposto il relativo PUT nelle modalità e termini di cui al D.P.R. 120/2017. Prima dell'inizio dei lavori, si dovrà provvedere a comunicare all'Autorità competente la nomina del responsabile del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo insieme alla comunicazione di inizio attività ed alla versione finale del PUT medesimo.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	Arpa e Emilia-Romagna (autorità competente per il PUT in assenza di VIA)

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla