



*Ministero della Transizione Ecologica*

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

\* \* \*

**Parere n. 251 del 17 maggio 2021**

|                    |  |
|--------------------|--|
| <b>Progetto:</b>   | <p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p><b>Lavori di miglioramento del collegamento tra la S.S. 16 “Adriatica” e la S.S. 309 dir “Romea”</b></p> <p><b>ID_VIP: 5596</b></p> |
| <b>Proponente:</b> | <p><b>ANAS S.p.A.</b></p>  |

## **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.478391 del 22/09/2020, 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" - 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”, da realizzarsi nel Comune di Ravvena.
- 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.n.MATTM/82868 in data 16/10/2020.
- La Divisione con nota prot.n.MATTM/85422 del 23/10/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot.n.CTVA/3355 in data 23/10/2020 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/11697 del 04/02/2021, ha comunicato alle Amministrazioni ed agli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione all’indirizzo <https://va.minambiente.it/IT/Oggetti/Documentazione/7612/11022>;
- la Società ANAS S.p.A, con nota prot.n.159721 del 16/03/2021, acquisita con prot.n.MATTM/31007 del 24/03/2021, ha trasmesso la documentazione progettuale predisposta volontariamente in riscontro alla richiesta di integrazioni della Regione Emilia Romagna acquisita con prot.n.MATTM/104819 del 14/12/2020;
- ai sensi dell’art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con nota prot.n.MATTM/33280 del 30/03/2021, acquisita con prot.n.CTVA/1601 in data 30/03/2021, ha comunicato alla Commissione, alle Amministrazioni ed agli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione integrativa sopracitata;

#### **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 Elaborati del progetto definitivo
  - o Studio preliminare ambientale
  - o documentazione integrativa volontaria in riscontro alla richiesta di integrazioni della Regione Emilia Romagna.
- Il Proponente con nota prot.n.268492 del 29/05/2020, acquisita al prot.n.MATTM/44675 del 15/06/2020, 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/56394 del 20/07/2020 con il quale è stato ritenuto necessario lo svolgimento di una adeguata valutazione ambientale dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione dell’intervento proposto, 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.. Tale pronuncia si basa sulle seguenti motivazioni:

*“La proposta progettuale oggetto dell’istanza presentata dalla Società ANAS S.p.a. prevede l’ampliamento della sede stradale della S.S. 16 “Adriatica” dal km 148+800 fino all’innesto con la S.S. 3bis al km 154+800, per una lunghezza complessiva di circa 6 km, nel Comune di Ravenna, dagli attuali 16,50 – 17,00 m di larghezza sino alla larghezza di 21,50, come previsto dalla categoria B ridotta del D.M. 05/11/2001. Il progetto comprende, inoltre, anche gli interventi di chiusura e successiva modifica dello svincolo a quadrifoglio con via Savini, localizzato al km 149+800, e di chiusura e successiva modifica dello svincolo a trombetta con la S.S.33bis, posto al km 154+550.*

*Gli interventi si estendono per una lunghezza complessiva di circa 6 km. Nella documentazione progettuale presentata a corredo dell’istanza non sono fornite informazioni, neanche preliminari, in ordine ai quantitativi di terre e rocce da scavo che verranno movimentati per la realizzazione degli stessi, la loro eventuale utilizzazione e i*

*potenziali siti di destinazione, né vi sono riferimenti alla durata delle fasi di cantiere. In merito alla gestione del materiale da scavo, negli elaborati progettuali trasmessi, il Proponente si limita a rappresentare che “[...] terre e rocce da scavo verranno gestite nel rispetto della normativa vigente. In particolare, è prevista la redazione di uno specifico Piano di utilizzo dei materiali scavati [...]”.*

*Con riferimento agli interventi di chiusura e modifica dello svincolo a quadrifoglio al km 149+800 e dello svincolo a trombetta al km 154+500, si rileva che negli elaborati progettuali presentati gli interventi di demolizione/chiusura delle rampe di ingresso/uscita non sono trattati in maniera esaustiva, né sono rappresentati in dettaglio i progetti di realizzazione delle nuove opere (due rotatorie e una nuova opera di immissione nello svincolo) incluse negli interventi previsti per i due svincoli sopra riportati.”.*

- 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).
- Il progetto definitivo “Lavori di miglioramento del collegamento tra la S.S. 16 “Adriatica” e la S.S. 309 dir “Romea”, ricade all’interno del comune di Ravenna. Il progetto è caratterizzato da due distinti interventi:
  - il primo prevede l’allargamento della piattaforma stradale esistente della S.S. 16 per un tratto di circa 6 km;
  - il secondo la sistemazione dello svincolo a trombetta presente all’ingresso/uscita della S.S. 33bis.

L’allargamento delle opere strutturali principali, quali ponti e sottovia, i ponti sui Fiumi Ronco e Montone, il cavalcavia denominato ‘Faentina’ e i sottopassi presenti (Via Quaroni, SP 27 ecc.), non sono oggetto del progetto definitivo presentato in quanto saranno oggetto di una specifica progettazione futura;

**EVIDENZIATO** che gli interventi di progetto previsti hanno la finalità di:

- aumentare la sicurezza per l’utenza nel percorrere la S.S. 16, che allo stato attuale risulta di dimensioni non adeguate all’intenso transito veicolare che la interessa;
- evitare problematiche di congestionamento del traffico,
- 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.

**EVIDENZIATO** inoltre 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:

- Osservazioni del MIBACT acquisita al prot. MATTM/2020/0102727 del 09.12.2020;
- Osservazioni e richiesta di integrazioni della Regione Emilia Romagna acquisita al prot. MATTM/2020/0104819 del 14/12/2020;
- Osservazioni della Regione Emilia Romagna del 07/05/2021, acquisite al prot. CTVA-2416 del 10.05.2021, in merito alle integrazioni richieste e trasmesse dal Proponente, per le quali la Regione Emilia Romagna osserva quanto segue:

*Il proponente ha prodotto una tabella sintetica di riscontro alle singole osservazioni/richieste di integrazioni predisponendo anche elaborati con approfondimenti specifici e studi specialistici su temi progettuali, trasportistici e ambientali:*

- *sono state condivise con l’Amministrazione comunale di Ravenna le soluzioni progettuali per risolvere le criticità sugli svincoli esistenti prevedendo opportune riconfigurazioni e su alcune viabilità secondarie interferite dal progetto. In particolare, sono stati integrati gli elaborati per tutte le lavorazioni previste sia sulla sede stradale sia sui manufatti presenti lungo la stessa, compresi i ponti sul fiume Ronco e Montone;*
- *sono state condotte analisi di traffico ed è stato aggiornato lo studio acustico con l’individuazione e il dimensionamento delle barriere acustiche necessarie e l’adozione di asfalto fonoassorbente su tutta la tratta stradale;*
- *è stata effettuata una stima del bilancio emissivo degli inquinanti atmosferici confrontando la situazione attuale con quella di progetto. Si indica che il progetto, tende a ridurre gli inquinanti emessi in quanto gli interventi proposti portano ad una maggiore fluidità di scorrimento, con una diminuzione delle emissioni atmosferiche che vanno da un 4,5% per l’NOx fino a un 15% per CO e PM10. Il progetto prevede, inoltre, l’inserimento di fasce verdi al fine di mitigare l’impatto delle polveri prodotte dall’intenso traffico veicolare;*
- *è stato rivisto il sistema di raccolta delle acque meteoriche di dilavamento stradale utilizzando un sistema chiuso;*
- *inoltre, sono state aggiornate le analisi sulla gestione del cantiere e sulle terre e rocce da scavo rimandando aspetti di dettaglio connessi alle fasi autorizzative alla successiva fase di progettazione.*

*Sentite le amministrazioni locali interessate al progetto e fermo restando che in sede di conferenza dei servizi presso il Ministero dei trasporti per l’approvazione del progetto definitivo potranno essere richiesti approfondimenti specifici per consentire il rilascio degli atti, autorizzazioni e pareri di competenza, con particolare riferimento alle interferenze con il reticolo di bonifica, agli scarichi idrici, alla fase di cantiere e alla gestione delle terre e rocce da scavo, si ritiene che Anas SpA abbia risposto alle richieste di chiarimento formulate dalla Regione Emilia-Romagna, rimandando alla Direzione generale CRESS del Ministero della Transizione ecologica la determinazione di conclusione del presente procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA.*

**CONSIDERATO** che il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo- Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio Sezione V, con nota acquisita al prot. MATTM/2020/0102727 del 09.12.2020, ha trasmesso le proprie osservazioni ai sensi del

comma 8 dell’art. 19 del D.Lgs 152/2006 ritenendo che il progetto non sia da assoggettare a procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale a condizione che vengano ottemperate da parte del Proponente le seguenti prescrizioni durante le successive fasi di progettazione e approvazione dell’opera:

- 1. Per quanto concerne la tutela archeologica: dovranno essere rispettate le prescrizioni espresse dalla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna, Forlì – Cesena – Rimini alla Società ANAS SpA con nota prot. n. 7744 del 17/06/2020 e ribadita al Servizio II – Scavi e tutela del patrimonio archeologico di questa DG con nota prot. 34764 del 27.11.2020 sopra riportata;*
- 2. Per quanto concerne la tutela paesaggistica: dovranno essere create e aumentate, ove possibile, fasce verdi contigue al tracciato stradale, principalmente tenendo conto della contiguità con aree residenziali, con il fine di mitigare l’impatto della struttura nel contesto visivo con fitte barriere verdi agenti anche da riduttori naturali di polveri e rumori prodotti dall’intenso traffico veicolare.*

#### **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 del MIBACT (oggi MIC) e dalla Regione Emilia Romagna sono state tenute in debita considerazione nella presente analisi e si intendono qui condivise, per quanto di pertinenza ambientale.

Il progetto ricade all’interno del comune di Ravenna:



Figura 1 Progetto su ortofoto

Il progetto si articola in:

- Intervento I: allargamento della piattaforma stradale esistente della S.S. 16 per un tratto di circa 6 km, dal km 148+800, dove inizia/finisce il viadotto che sovrappassa il Canale Magni, al km 154+600, all’intersezione tra la S.S. 16 e la S.S. 3bis. La nuova sede stradale sarà realizzata in modo da possedere tutte le caratteristiche necessarie per rientrare nella “Categoria B per strade extraurbane principali a 2+2 corsie per senso di marcia”, ad eccezione delle dimensioni dello spartitraffico. La nuova piattaforma



rampa che permetta l'immissione nella S.S. 16 direzione nord, più a nord della rampa di uscita; in questo modo si avrà uno svincolo a trombetta eliminando i suddetti difetti. La rampa monodirezionale avrà una corsia di larghezza di 4,00 m, con entrambe le banchine esterne di larghezza pari ad 1,00 m. La piattaforma stradale avrà gli stessi strati e gli stessi spessori utilizzati per la ricostruzione della S.S. 16, ad eccezione della parte iniziale dove, vista la presenza dell'impalcato della struttura del cavalcavia, in progetto è previsto il solo rifacimento degli strati di conglomerato superficiali.

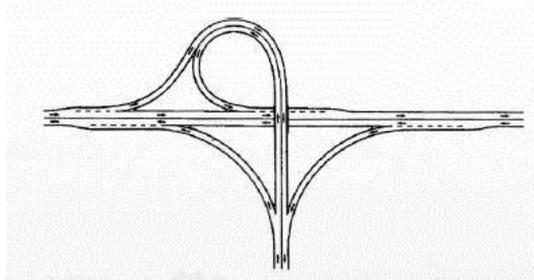


Figura 5 Intervento II

La finalità degli interventi è da una parte di aumentare la sicurezza per l'utenza nel percorrere la S.S. 16, che allo stato attuale presenta dimensioni non adeguate all'intenso transito veicolare che la interessa (basti pensare che la S.S. 16, denominata “Adriatica”, collega i maggiori capoluoghi della costa adriatica e, con i suoi circa 1.000 km di lunghezza, attraversa le regioni Veneto, Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia fino a raggiungere il Lungomare Terra d'Otranto, in provincia di Lecce.) e dall'altra di 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;

La durata delle lavorazioni necessarie a realizzare e completare l'allargamento e il miglioramento della sede stradale della S.S. 16 riportata nel Cronoprogramma (Elaborato 171-18\_P\_2\_TR\_RE\_07\_0) è ripartita in tre stralci di cui il primo stralcio (da km 148+800 a km 150+900) indicativamente ha una durata di 25 mesi, il secondo (da km 150+900 a km 153+300) di 48 mesi e il terzo stralcio (da km 153+300 a km 154+660) di 62 mesi, al momento previsti in successione temporale. Il progetto ipotizza organizzazioni diverse per ottimizzare i tempi di intervento, pur nell'ottica di ridurre le interruzioni del traffico veicolare.

Il progetto prevede circa 13.000 m<sup>3</sup> di materiale da cava per rilevato.. La pavimentazione stradale sarà realizzata con l'utilizzo di un conglomerato bituminoso per strato di Usura Drenante-Fonoassorbente con impiego di argilla espansa, provvisto di marcature CE. Nello studio preliminare ambientale non è riportata né la quantità di rifiuti prodotti per le lavorazioni previste, né la loro tipologia. Tali dati sono presenti nell'elaborato di progetto – Computo Metrico. Non è comunque indicata la loro destinazione finale.

L'area di interesse, dalla classificazione acustica del Comune di Ravenna, ricade in zone di Classe IV, area di intensa attività umana e aree di Classe III ovvero di tipo misto. A tal proposito il Proponente ha predisposto uno studio acustico ed ha previsto l'impiego di idonee barriere antirumore che, a seconda dei casi saranno barriere antirumore composte da pannelli in alluminio e barriere antirumore composte da pannelli trasparenti in PMMA incolore di spessore 15 mm.

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 (subsidenza ed erosione), sia dal punto di vista antropico (aree a rischio incidente rilevante).

L'area di interesse, ai sensi del Piano Provinciale di Tutela e Risanamento della qualità dell'Aria, ricade all'interno della classificazione di “Agglomerati”, dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme. L'intervento proposto verosimilmente, come dichiara il Proponente, ha la finalità di condurre ad una situazione migliorativa dell'attuale, comprensiva della qualità dell'aria.

La procedura di gestione delle terre e rocce da scavo è stata condotta ai sensi del D.P.R. 120/2017 e descritta all'interno dello Studio Preliminare ambientale (Elaborato 171-18\_P\_2\_AM\_RE\_08\_1). Al fine di procedere ad una corretta classificazione delle terre oggetto di scavo il Proponente ha eseguito indagini di caratterizzazione ambientale su n.12 campioni di terreno superficiale (prof. – 1 m da p.c.) per l'intervento I (con un passo di 500 m) e su n.7 per l'intervento II (con un passo di 500 m) i cui valori di concentrazione dai rapporti di Prova allegati (171-18\_P\_2\_AM\_RE\_09\_0 e 171-18\_P\_2\_AM\_RE\_06\_1) risultano inferiori ai valori delle CSC di Tab.1, col.A, Allegato 5, Parte IV del D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii. Sono stati prelevati altresì campioni di suolo profondo (prof. – 1,5 da p.c.), i cui valori di concentrazione risultano inferiori ai valori delle CSC di Tab.1, col.A, Allegato 5, Parte IV del D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii. e acque di falda da due piezometri (PZ3 e PZ5) i cui valori di concentrazione risultano inferiori ai valori delle CSC di Tab.2, Allegato 5, Parte IV del D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii. Il volume di terre e rocce da scavo è pari a circa 136.000 m<sup>3</sup>. Dalle caratteristiche analitiche delle terre oggetto di escavazione il Proponente prevede che siano riutilizzate per ripristini ambientali o per la realizzazione di rilevati, senza utilizzare in alcun modo i materiali di demolizione ottenuti dalle lavorazioni. Dichiaro che in sede di progetto esecutivo redigerà il PUT ai sensi di quanto previsto dalla norma di settore e lo sottoporrà all'autorità Competente ai fini della sua approvazione.

L'area di interesse ricade all'interno di aree nelle quali è presente una moderata (Tr=200 anni) e bassa (Tr=500 anni) possibilità di esondazione. Il tratto finale dell'intervento dalla cartografia dei Piani Stralcio di bacino rischio-idrogeologico ricade all'interno della Categoria P2 - aree di potenziale allagamento. E si nota l'intersezione della S.S. 16 con il fiume Montone ed il fiume Ronco. L'area di intervento fiancheggia, nella parte iniziale, aree a moderata probabilità di esondazione, e attraversa, in seguito, aree a bassa probabilità di esondazione ed infine, nei pressi del fiume Ronco, zone classificate di potenziale allagamento.

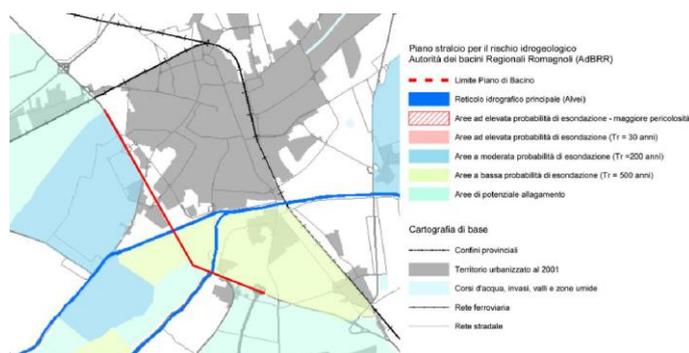


Figura 6 Estratto della Tavola B.1.1.1 del PTCP - Assetto e tutela della rete idrografica e rischio idraulico

L'area di interesse non ricade all'interno di zone a valore ambientale e naturale, aree protette, siti rete natura 2000, aree incendiate o percorse dal fuoco.

L'area di interesse non ricade all'interno di zone soggette a vincolo idrogeologico.

L'area oggetto di intervento non interessa aree soggette a tutela paesaggistica ad eccezione dell'attraversamento dei corsi d'acqua Montone e Ronco, individuati come aree di tutela ai sensi dell'art.142 comma 1 lettera c del D.Lgs. 42/2004 “Codice dei beni culturali e del paesaggio”. A

tal proposito il Proponente ha redatto la relazione paesaggistica semplificata ai sensi del DPR 31/2017 ai fini dell’autorizzazione paesaggistica da parte dell’Ente competente;

Il tratto di infrastruttura stradale oggetto di intervento dal PTCP interessa le seguenti aree vincolate:

- Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d’acqua, in corrispondenza dei Fiumi Montone e Ronco (art. 3.17 delle NTA);
- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d’acqua, in corrispondenza dei Fiumi Montone e Ronco (art. 3.18 delle NTA);
- Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale, in corrispondenza dei Fiumi Montone e Ronco (art. 3.19 delle NTA);
- Dossi di ambito fluviale recente, in corrispondenza del Fiume Ronco (art. 3.20 b delle NTA);
- Paleodossi di modesta rilevanza, localizzati lungo la SP68, a sud dello svincolo a quadrifoglio tra la S.S. 16 e via Savini (art. 3.20 c delle NTA).

Dalla carta forestale del PTCP della provincia di Ravenna l’area oggetto di intervento fiancheggia una zona forestale, precisamente al km 152+800, sul lato nord-est della S.S. 16, caratterizzata da rimboschimento recente, come riportato nella figura seguente.

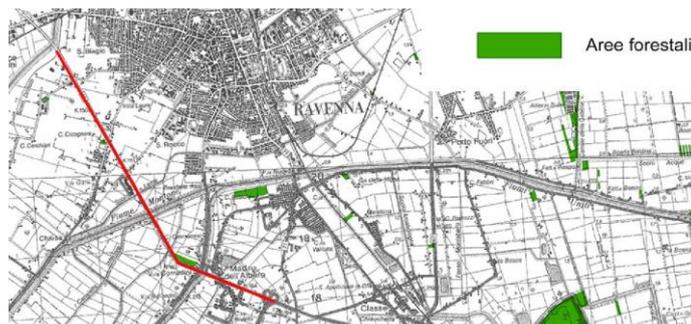


Figura 7 Estratto della Carta forestale della Provincia di Ravenna del PTCP

L’area di intervento non ricade all’interno di zone di rispetto delle risorse idriche superficiali o sotterranee.

L’asse viario attraversa ambiti rurali a prevalente vocazione produttiva agricola e territori urbanizzati, tra cui un polo funzionale e una grande struttura di vendita.

Il tratto di strada oggetto di intervento attraversa il contesto paesistico di area vasta n. 9 “La città e il porto di Ravenna” e per un breve tratto anche il contesto paesistico di area vasta n. 5 “La centuriazione e le ville del Ronco”. Nel tratto a nord del Fiume Montone, la strada attraversa un’area individuata come Connessione primaria di progetto ed alcune componenti isolate di siepi e filari della Rete ecologica. Tra i due Fiumi Montone e Ronco, classificati come ambiti di connessione primaria della Rete ecologica, è individuato un ganglio e componente isolata di progetto. Il tratto finale dell’arteria stradale in progetto è compreso tra le connessioni secondarie della Rete ecologica. Gli edifici o i complessi di valore storico o architettonico individuati in cartografia non sono interessati dal tratto di strada oggetto di intervento. Pertanto, lungo l’asse stradale oggetto di intervento sono individuate due aree in cui realizzare gangli della rete ecologica. In corrispondenza dei fiumi Montone e Ronco sono individuate come aree della rete ecologica di primo livello esistente delle fasce territoriali, da potenziare o riqualificare come *corridoi ecologici primari*. Il tratto di strada a nord del Fiume Montone ricade inoltre all’interno

di aree di riqualificazione mista ecologica-fruttiva e in fasce territoriali in cui realizzare *corridoi ecologici primari* della rete ecologica in progetto.

L'area di interesse è individuata come sistema della mobilità, ed attraversa territori definiti come spazio urbano, delle dotazioni territoriali ed aree rurali, oltre al sistema paesaggistico ambientale lungo i corsi d'acqua dei Fiumi Montone e Ronco.

La preparazione dei cantieri prevede, a seconda delle relative funzioni e dimensioni, attività che vanno annoverate tra le seguenti: scotico del terreno vegetale, con accatastamento sui bordi dell'area per creare una barriera visiva e/o antirumore o stoccaggio in siti idonei a ciò destinati; formazione di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico; delimitazione dell'area con idonea recinzione, che funga da mascheramento visivo del cantiere, e cancelli d'ingresso; installazione di provvedimenti atti a ridurre l'emissione di polveri degli impianti; dispositivi per il lavaggio degli pneumatici dei mezzi di trasporto al fine di evitare il rilascio di materiale sulle strade; installazione di idonea cartellonistica informativa e di segnalazione stradale; installazione di segnaletica luminosa, idonea anche in condizioni di nebbia; predisposizione degli allacciamenti alle reti dei pubblici servizi; realizzazione delle reti di distribuzione interna al campo (energia elettrica, rete di terra e contro le scariche atmosferiche, impianto di illuminazione esterna, reti di acqua potabile ed industriale, fognatura, telefoni, gas, etc.) e dei relativi impianti; installazione di rete antincendio ove prevista; realizzazione di una rete di canalizzazione e raccolta delle acque di scorrimento superficiali per evitare contaminazioni con la falda; installazione di impianti di trattamento delle acque reflue; eventuale costruzione di fosse settiche in caso di impossibilità di allaccio alla rete fognaria; costruzioni di basamenti degli impianti e dei fabbricati; montaggio dei magazzini, dei prefabbricati e degli impianti; utilizzo di apposite pratiche per evitare la dispersione del materiale nei corsi d'acqua;

Al termine dei lavori è previsto il ripristino delle aree di cantiere utilizzate riportandole alle condizioni ante – operam;

In particolare, nella fase di realizzazione dell'opera:

- il potenziale impatto sulla componente ambientale “atmosfera”, sarà principalmente ascrivibile, per il periodo di realizzazione degli interventi (pari a circa 7 anni) ripartiti in tre lotti funzionali, ad un aumento delle emissioni di sostanze quali NO<sub>x</sub>, SO, particolato e polveri dovuti alla circolazione di mezzi pesanti e macchine da cantiere che incrementeranno il flusso veicolare. Per prevenire e mitigare suddetti impatti, sono previste una serie di misure specifiche quali: umidificazione dei percorsi viabilistici e pulizia con getti d'acqua delle ruote degli automezzi prima dell'uscita dall'area di cantiere; impiego di teli di copertura per mezzi e cumuli provvisori e predisposizione di una recinzione cattura polvere lungo il perimetro del cantiere. In alcuni tratti più critici del tracciato, è prevista una messa a dimora di specie arboree al fine di contenere e di filtrare gli inquinanti emessi in atmosfera;
- per gli interventi interferenti con i due corsi d'acqua si determineranno impatti sulla morfologia dei due corsi d'acqua. Tali impatti sono ritenuti dal Proponente di intensità medio – bassa nell'adeguamento della sede stradale e trascurabili negli svincoli. Per prevenire e mitigare suddetti impatti, in prossimità degli attraversamenti dei corsi d'acqua, saranno adottate misure necessarie per prevenire sversamenti accidentali, saranno predisposti teli impermeabili per la raccolta delle acque di dilavamento dei materiali da demolizione; saranno realizzati dei fossi di guardia per la raccolta delle acque meteoriche e il loro trattamento sarà un trattamento di fitodepurazione;

- per la componente suolo, si determinerà un impatto negativo che il Proponente ritiene “basso” in riferimento alla superficie di suolo sottratta. Al fine di contenere gli impatti su suolo e sottosuolo, l’area di cantiere sarà organizzata in maniera tale da occupare spazi strettamente necessari alla gestione del cantiere stesso, da evitare eventuali sversamenti accidentali di sostanze pericolose e da gestire in modo corretto la produzione di rifiuti;
- gli impatti sulla componente vegetazione e fauna, secondo quanto dichiarato dal Proponente, sono considerati trascurabili poiché trattasi di un adeguamento di una infrastruttura esistente.
- l’impatto sul rumore, secondo quanto riportato nella matrice di impatti del Proponente, è stato valutato come negativo di intensità media. Al fine di contenere lo stesso sono previsti i seguenti accorgimenti: i macchinari e gli impianti fissi da utilizzare saranno conformi alle leggi nazionali di settore e saranno sottoposti a manutenzione periodica; silenziatori adeguati limiteranno la produzione sonora verso i recettori sensibili sia esterni che interni al cantiere, in modo da garantire condizioni di sicurezza per i lavoratori; barriere fonoassorbenti attorno a macchine operatrici e la predisposizione di barriere antirumore e piantumazione adeguata, con funzione di mitigazione acustico-visiva, permetteranno di garantire un ambiente acustico adeguato;
- gli effetti sul paesaggio sono stati ritenuti dal Proponente come trascurabili in quanto legati sia alla durata di realizzazione della stessa sia ad un valore paesaggistico allo stato attuale già alterato. Al fine di limitare l’impatto negativo sul paesaggio è prevista la realizzazione di una barriera di schermatura durante la fase di realizzazione degli interventi in progetto e tutte le recinzioni saranno opportunamente dotate di adeguata illuminazione in grado di renderle facilmente visibili da media distanza;
- gli interventi che interferiranno con la viabilità esistente, secondo quanto asserito dal Proponente, produrranno un impatto negativo basso. Gli interventi in oggetto determineranno criticità per il sistema territoriale, poiché produrranno perturbazioni sui volumi e flussi di traffico. La minimizzazione dei fattori di disturbo attesi nella fase di cantierizzazione, secondo il Proponente, sarà possibile a condizione che i lavori vengano realizzati nel rispetto delle seguenti fasi progressive: accantieramento con realizzazione della viabilità di servizio; adeguamento delle opere d’arte principali e secondarie; realizzazione del corpo stradale principale; costruzione delle opere di svincolo e della relativa viabilità; ripristino delle aree temporaneamente occupate.

Diversamente nella fase di esercizio dell’opera, secondo il Proponente:

- gli impatti sulla componente atmosfera sono da considerarsi positivi e di entità bassa, in quanto l’inserimento dell’ammodernamento della infrastruttura viaria porterà ad un decongestionamento del traffico;
- gli impatti sull’ambiente idrico saranno trascurabili o pressoché nulli;
- gli impatti su suolo e sottosuolo saranno permanenti e irreversibili in quanto trattasi di trasformazioni d’uso da forme naturali e seminaturali a forme antropiche;
- gli impatti su vegetazione e fauna saranno trascurabili per i suddetti motivi;
- gli impatti dovuti al rumore saranno alti, ma mitigabili dalla presenza di barriere antirumore fonoassorbenti e dall’adozione di uno strato per la pavimentazione stradale di Usura Drenante e Fonoassorbente con impiego di argilla espansa.
- gli impatti sul paesaggio saranno trascurabili grazie ai miglioramenti dei flussi di traffico derivanti dall’ammodernamento dell’infrastruttura viaria esistente

In ordine alle caratteristiche dell’impatto potenziale, gli impatti che l’intervento in progetto proposto provocherà saranno maggiormente nella fase di cantierizzazione/realizzazione dello stesso sulla maggior parte delle componenti ambientali, limitatamente alla durata temporale degli stessi e minimizzati attraverso l’adozione di una serie di misure di prevenzione e contenimento dell’impatto avanzate dal Proponente; diversamente nella fase di esercizio dell’opera gli impatti sulle stesse componenti ambientali saranno nel complesso poco significativi o nulli rispetto alla condizione ante operam.

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).

Si prende atto le condizioni ambientali espresse dal MIBACT (oggi MIC) nel parere acquisito al prot. MATTM/0102727 del 09/12/2020.

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 “*Lavori di miglioramento del collegamento tra la S.S. 16 “Adriatica” e la S.S. 309 dir “Romea”*” non determina potenziali impatti ambientali 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:

| <b>Condizione ambientale n. 1</b> |   |
|-----------------------------------|---|
| Macrofase                         | ANTE OPERAM   |
| Fase                              | Progettazione esecutiva   |
| Ambito di applicazione            | Aspetti progettuali/gestionali/mitigazioni  |
| Oggetto della prescrizione        | In sede di progettazione esecutiva, il Proponente dovrà dettagliare le modalità di realizzazione e le specie prescelte per le fasce arboree e arbustive previste lungo il perimetro delle aree di cantiere e nei tratti di tracciato che lo stesso Proponente indica, Queste dovranno avere caratteri |

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
|                                     | <p>morfologici (altezza a maturità delle specie arboree e arbustive e ampiezza delle fasce), fisiologici e funzionali in grado di rispondere alla finalità di mitigazione degli impatti individuati (rumore, polveri ed emissioni soprattutto in fase di cantiere)... La scelta delle specie, il tipo di materiale vivaistico, l'età e la dimensione delle piante dovrà essere conforme alle indicazioni fornite dalla letteratura scientifica in materia e adeguate all'area di intervento.</p> <p>Tali interventi dovranno essere in linea anche con quanto prescritto dal MIC rispetto alla tutela paesaggistica.</p> <p>Il progetto dovrà contenere la definizione delle modalità di gestione, manutenzione e monitoraggio al fine di valutare l'attecchimento delle specie e la loro conservazione nel tempo, a cura del Gestore della infrastruttura.</p> |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Prima dell'approvazione del Progetto Esecutivo  |
| Ente vigilante                      | MATTM - CTVA  |
| Enti coinvolti                      | Regione Emilia Romagna - Servizio regionale Aree protette e foreste della Regione e Comune di Ravenna   |

**Condizione ambientale n. 2**

|                            |   |
|----------------------------|---|
| Macrofase                  | ANTE OPERAM – IN CORSO D'OPERA – POST OPERAM  |
| Fase                       | Progettazione esecutiva – Preliminarmente all'avvio del cantiere  |
| Ambito di applicazione     | Monitoraggio ambientale   |
| Oggetto della prescrizione | <p>Prima dell'avvio dei lavori il Proponente dovrà predisporre un Piano di Monitoraggio ambientale (PMA) da concordare con l'ARPA.</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.</p> <p>Per quanto riguarda il monitoraggio Acustico, si dovrà prevedere almeno una campagna di misure acustiche in fase di cantiere, durante le lavorazioni ritenute più impattanti, e post operam ed in corrispondenza dei ricettori maggiormente esposti.</p> <p>Contestualmente dovranno essere previste anche misure di vibrazioni per le fasi di lavorazione più gravose per la generazione di vibrazioni.</p> <p>Il proponente, prima dell'inizio dei lavori, dovrà provvedere ad acquisire l'autorizzazione di impatto acustico presso il Comune, sulla base della regolamentazione regionale vigente, per l'attivazione del cantiere ed eventuale deroga rispetto ai limiti acustici comunali.</p> |

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
|                                     | Per quanto riguarda il monitoraggio della qualità dell’aria, si dovrà prevedere almeno una campagna di misure in fase di cantiere, in corso d’opera e post operam durante le lavorazioni ritenute più impattanti ed in corrispondenza dei ricettori maggiormente esposti ed effettuare i monitoraggi previsti, con la ricerca dei seguenti parametri: biossido di zolfo (SO <sub>2</sub> ), ossidi di azoto (NO, NO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> ) e ammoniaca (NH <sub>3</sub> ), particolato atmosferico (PM <sub>10</sub> , PM <sub>2.5</sub> ), monossido di carbonio (CO), ozono (O <sub>3</sub> ), benzene, toluene, xileni (BTX), black carbon. |
| 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 ER   |

### Condizione ambientale n. 3

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Macrofase                           | ANTE OPERAM – IN CORSO D’OPERA – POST OPERAM   |
| Fase                                | Progettazione esecutiva – Preliminarmente all’avvio del cantiere   |
| Ambito di applicazione              | Aspetti gestionali/monitoraggio ambientale   |
| Oggetto della prescrizione          | <p>Prima dell’avvio dei lavori il Proponente dovrà predisporre un Piano ambientale di cantierizzazione (PAC) nel quale siano riportati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Attraverso una o più planimetrie le informazioni riferite al contesto ambientale locale: la distribuzione interna dell’area di cantiere; la localizzazione e la dimensione degli impianti fissi di lavoro; la localizzazione e la dimensione degli impianti di abbattimento degli inquinanti; la localizzazione e la dimensione dei luoghi di deposito delle materie prime e rifiuti; la localizzazione delle reti di raccolta delle acque meteoriche e di lavorazione;</li> <li>– Attraverso apposita e dettagliata relazione: la descrizione precisa per dimensionamento e modalità di gestione degli impianti fissi di lavoro; la tipologia dei rifiuti prodotti e la loro gestione (deposito e/o stoccaggio, recupero e/o smaltimento); la descrizione precisa per dimensionamento e modalità di gestione degli impianti di trattamento e smaltimento controllato degli inquinanti provenienti dalle diverse lavorazioni; una valutazione tecnica finalizzata a garantire la verifica di capacità di trattamento di tali impianti e la loro efficacia nel tempo, con indicazione delle attività di manutenzione previste; una valutazione tecnica che sviluppi soluzioni atte a minimizzare l’impatto associato alle attività di cantiere (comprese eventuali limitazioni delle attività) in particolare per quanto riguarda le emissioni di polveri, l’inquinamento acustico e l’inquinamento delle risorse idriche</li> </ul> |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Prima dell’approvazione del progetto esecutivo. Durante il cantiere e all’entrata in esercizio   |

|                |                                  |
|----------------|----------------------------------|
| Ente vigilante | MITE - CTVA                      |
| Enti coinvolti | Regione Emilia Romagna - ARPA ER |

#### Condizione ambientale n. 4

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| 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.<br>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 Emilia Romagna (autorità competente per il PUT in assenza di VIA)  |

#### Condizione ambientale n. 5

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| Macrofase                           | ANTE OPERAM   |
| Fase                                | Progettazione esecutiva   |
| Ambito di applicazione              | Aspetti progettuali / mitigazioni   |
| Oggetto della prescrizione          | Si richiede che in sede di progettazione esecutiva, siano inseriti adeguati corridoi ecologici per la fauna in corrispondenza della Rete Ecologica individuata. |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Prima dell’approvazione del Progetto Esecutivo  |
| Ente vigilante                      | MATTM - CTVA  |
| Enti coinvolti                      |   |

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA**

**Avv. Paola Brambilla**