



Ministero della Transizione Ecologica

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

* * *

Parere n. 260 del 28 maggio 2021

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>S.S. 67 "Tosco-Romagnola" - Ampliamento della sezione stradale per adeguamento a categoria B del D.M. 5/11/2001 da Classe al Porto di Ravenna</p> <p>ID_VIP: 5567</p>
Proponente:	ANAS S.p.A.

La 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.472275 del 18/09/2020, 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. 67 "Tosco-Romagnola" - Ampliamento della sezione stradale per adeguamento a categoria B del D.M. 05/11/2001 da Classe al Porto di Ravenna", , da realizzarsi nel Comune di Ravenna.
- 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/76332 in data 30/09/2020.
- La Divisione con nota prot. MATTM/89394 del 3/11/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. CTVA/3503 in data 04/11/2020 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/89394 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/89393 del 3/11/2020, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA/3503 in data 04/11/2020 è stata formalizzata l'assegnazione al Gruppo Istruttore 3 – Referente prof. Ing. Monica Pasca dell'istruttoria in oggetto;
- la Regione Emilia-Romagna con nota del 5/11/2020 acquisita al prot. MATTM/92295 del 5/11/2020 e CTVA/3553 del 6/11/2020, 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;
- la Società ANAS S.p.A, con nota prot.n. 181223 del 24/03/2021, acquisita con prot. MATTM/35727 del 7/04/2021, ha trasmesso documentazione progettuale predisposta volontariamente in riscontro alla richiesta di integrazioni della Regione Emilia-Romagna acquisita con prot. MATTM-109001 del 24/12/2020;
- con nota prot. MATTM/37683 del 13/04/2021 acquisita dalla Commissione con nota prot. CTVA/1917 del 13/04/2021, la Divisione ha richiesto al Proponente il perfezionamento della documentazione trasmessa ai fini della pubblicazione della stessa sul portale Valutazioni Ambientali;
- con nota del 7/05/2021, acquisita con prot. CTVA\2415 del 10/05/2021, la Regione Emilia-Romagna ha trasmesso Comunicazione in merito alle integrazioni trasmesse da Anas SpA.

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 Istanza per l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.152/2006;
 - o Calcolo oneri istruttori
 - o Studio di fattibilità tecnico - economica
 - o Studio preliminare ambientale
 - o Documentazione integrativa volontaria in riscontro alla richiesta di integrazioni della Regione Emilia-Romagna, consistente in:
 - Riepilogo osservazioni-riscontri
 - Progetto definitivo (include Relazione ambiente e paesaggio, che costituisce aggiornamento dello Studio Preliminare Ambientale)
- Il Proponente con nota prot.n.267884 del 29/05/2020, acquisita al prot. MATTM/42736 del 09/06/2020, 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. MATTM/55570 del 16/07/2020 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. 67 “Tosco-romagnola”, dal km 218+550, nei pressi dello svincolo in località Classe, fino al km 223+700, in corrispondenza dello svincolo di Punta Marina/Marina di Ravenna, nel Comune di Ravenna, per una lunghezza complessiva di circa 5,5 km, dai 14 m attuali ai 22 m di progetto (fatta eccezione del viadotto sui Fiumi Uniti e dello svincolo per Porto Fuori che rimarranno di larghezza pari a 14 m), per conformarla alla tipologia B del D.M. 05/11/2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”.

Dagli elaborati progettuali presentati emerge che gli interventi di ampliamento, che interessano un tratto della S.S. 67 della lunghezza di circa 5,5 km, nel tratto sud attraversano parte del territorio della Stazione “Pineta di Classe e Salina di Cervia” del Parco Regionale del Delta del Po istituito con L.R. 27/1988 (area contigua). Con riferimento all'eventuale interferenza degli interventi di progetto con le “Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio Alluvioni”, inoltre, emerge che il progetto interessa in alcuni tratti aree a rischio.

Infine, si rileva che nella Lista di controllo né negli elaborati ad essa allegati vi è un riferimento ai quantitativi di terre e rocce da scavo che verranno movimentate per la realizzazione degli interventi oggetto dell'istanza presentata.”

- 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 “S.S. 67 "Tosco-Romagnola" - Ampliamento della sezione stradale per adeguamento a categoria B del D.M. 5/11/2001 da Classe al Porto di Ravenna”, ricade all'interno del comune di Ravenna. L'intervento prevede l'adeguamento della S.S.67 dallo svincolo presso la località Classe, sulla tangenziale di Ravenna, fino al porto, prevedendone l'ampliamento della sezione per conformarla alla tipologia B del D.M. 5/11/2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”, con sistemazione del tratto stradale esistente a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia.

Il tratto in oggetto ha inizio al km 218+550, immediatamente a valle dello svincolo di innesto con la S.S. 16 e termina in corrispondenza dello svincolo di Marina di Ravenna al km 223+700, per uno sviluppo complessivo di circa 5,15 km.

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

- creare una connessione funzionale con adeguato standard di sicurezza a servizio della città di Ravenna e dei centri urbani dell'entroterra ravennate, per le relazioni con l'area portuale
- aumentare la sicurezza per l'utenza nel percorrere la S.S. 76, che allo stato attuale risulta di dimensioni non adeguate all'intenso transito veicolare che la interessa;
- contribuire a potenziare il traffico delle merci in uscita direttamente dai luoghi di produzione verso i mercati regionali e verso le aree portuali più prossime (esistenti ed in programma), favorendo la crescita economica dei territori attraversati;

- Ridurre i tempi medi del trasporto passeggeri e merci lungo gli itinerari che interessano le principali direttrici stradali extraurbane.

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/102639 in data 09/12/2020;
- Osservazioni e richiesta di integrazioni della Regione Emilia-Romagna acquisita al prot. MATTM/109001 del 24/12/2020;
- Osservazioni della Regione Emilia-Romagna del 07/05/2021 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 proposte soluzioni progettuali per risolvere le criticità connesse alla realizzazione del percorso ciclopedonale, alla demolizione e ricostruzione del ponte su via Stradone e alle viabilità alternative previste per la soppressione di alcuni accessi alla SS67, in particolare sono state indicate proposte per quanto riguarda via Montebello;*
- *sono state condotte simulazioni del traffico ed è stato aggiornato lo studio acustico che non ha individuato la necessità di prevedere barriere acustiche, fermo restando l'adozione di asfalto fonoassorbente su tutta la tratta stradale;*
- *inoltre, sono state aggiornate le analisi sulla gestione delle acque di dilavamento, 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, alla fase di cantiere e alla individuazione puntuale delle migliori soluzioni tecniche, progettuali e di inserimento paesaggistico per le viabilità alternative di accesso alla SS67 da attività produttive e da abitazioni presenti in accordo con il Comune di Ravenna e l'Ente Parco Delta del Po, 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 Servizio V, con nota acquisita al prot. MATTM/102639 del 9.12.2020, 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:

- 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. 7417 del 12/06/2020 e ribadita al Servizio II – Scavi e tutela del patrimonio archeologico di questa DG con nota prot. 34514 del 25.11.2020 sopra riportata;*
- 2. Per quanto concerne la tutela paesaggistica: dovranno essere create, dove possibile, fasce verdi contigue al tracciato stradale, principalmente tenendo conto della contiguità con alcune 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 e consiste nell'adeguamento della viabilità esistente, denominata "Tosco-Romagnola". L'infrastruttura attuale risale agli anni '90. In particolare, la statale 67 in oggetto compresa tra l'innesto con la S.S.16 presso Classe ed il Porto Industriale fu realizzata per il diretto collegamento dei traffici fra il Porto Industriale di Ravenna e la circonvallazione alla città lungo la S.S.16 "Adriatica". Il progetto della variante fu eseguito in due lotti; il primo lotto compreso tra la strada comunale di Porto Fuori ed il Porto Industriale il Lotto II comprende il tratto tra l'innesto con la S.S.16 presso Classe e l'innesto con il Lotto I in corrispondenza dell'intersezione con la Strada Comunale di Porto Fuori. Il tracciato ha uno sviluppo complessivo pari a 7343,50 m di cui 3985,30 m per il lotto I e 3358,16 m per il lotto II; di seguito si riportano le caratteristiche principali del tracciato esistente.

L'intervento attuale si sviluppa dalla progressiva 218+550 (a valle dello svincolo di Classe) fino alla progressiva 223+700 per uno sviluppo complessivo di 5,15 km.

Lungo tutto il tratto in esame è previsto l'ampliamento della sede stradale, attualmente classificata come strada extraurbana principale di tipo "C", per conformarla ad una piattaforma tipo "B" prevista dal D.M. 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade". Il progetto prevede il rifacimento delle barriere di sicurezza e di alcune opere di illuminazione

Il progetto persegue il più possibile l'adeguamento in sede al fine di minimizzare l'impatto

dovuto alla trasformazione di tale strada sul tessuto “storicizzato” del territorio, prevedendo un allargamento bilaterale simmetrico dell’attuale sedime di complessivi 4,00 m per carreggiata, al fine di realizzare l’adeguamento dimensionale alla norma di riferimento, dimensionando inoltre gli elementi marginali per un corretto funzionamento dei dispositivi di sicurezza conformemente alle disposizioni di legge.



Figura 1 – Localizzazione intervento su ortofoto

La sezione tipo stradale prevede una piattaforma di 22 m di larghezza, organizzata in due carreggiate separate da uno spartitraffico del tipo NDBA. Ciascuna carreggiata sarà organizzata in 2 corsie di marcia larghe 3,75 m fiancheggiate in destra da una banchina di 1,75 m. Nei tratti in rettilineo si mantiene la pendenza trasversale esistente, adeguando alla pendenza del 2,00 % le due fasce laterali di nuova realizzazione (ampliamento); nei tratti in curva, la pendenza trasversale esistente viene adeguata a quanto prescritto dalla normativa di riferimento, su tutta la larghezza della piattaforma stradale.

La tratta di strada extraurbana interessata dall’intervento si sviluppa su un territorio pianeggiante con andamento planimetrico prevalentemente rettilineo. La livelletta è tutta in rilevato con altezza per circa il 70% del tracciato parte inferiore a 2m, per 25% circa tra 2 e 4 m e in corrispondenza delle rampe dell’attraversamento dei Fiumi Uniti fino a 6 m.

Sono previste interventi sulle seguenti opere d'arte:

- sovrappasso di via Stradone (progressiva chilometrica km 221+770) - L'attuale luce risulta insufficiente per la nuova sezione e pertanto è previsto l'adeguamento in sede con demolizione e ricostruzione dell'opera, con allargamento della luce netta a 33.00 m in unica campata. Era stata valutata una soluzione alternativa con la realizzazione di una nuova opera d'arte di scavalco in affiancamento all'esistente ma non parallelo, per mantenere attivo durante i lavori il traffico lungo tale direttrice principalmente le utenze ciclo pedonali, il cui percorso alternativo richiederebbe un sostanziale allungamento chilometrico in caso di chiusura dell'opera; la soluzione è stata scartata a causa del notevole aumento dei costi di realizzazione e dei tempi di realizzazione.
- Viadotto su Fiumi Uniti - Il viadotto scavalca due strade e il canale che raccoglie le acque dei fiumi Ronco e Montone. È un viadotto a travata in CAP, realizzato in 7 campate da 25 m. Sono presenti alcuni vincoli geometrici, determinati dal franco sottotrave relativo alle due strade (5 m ai sensi delle vigenti NTC18), al franco idraulico sul canale e alle quote degli argini. È inoltre indispensabile mantenere aperto il traffico sulla via servita, oltre che interferire il minimo possibile con la viabilità di sottovia: per tale motivo è necessario procedere coi lavori in due fasi, intervenendo separatamente sulle due semicarreggiate, mantenendo attivo il flusso veicolare sulla carreggiata non interessata dalle lavorazioni. La scelta progettuale prevede la realizzazione di un viadotto a 5 campate simmetrico rispetto all'asse centrale con campate di luce decrescente dalla centrale di 61.80 m alle laterali di 44,80 m. Rispetto all'opera esistente, si prevede di realizzare le due carreggiate nettamente separate, con fondazione comune ma impalcati e pile indipendenti.

Il progetto di Studio di fattibilità tecnico-economica presentato con l'istanza non prevedeva interventi sul viadotto Fiumi Uniti, come correttamente evidenziato dalla nota della Regione Emilia-Romagna del 18/12/2020:

“In generale, si ritiene possibile realizzare per stralci funzionali opere infrastrutturali lineari a condizione che il tratto di opera in esame sia completo e funzionale e vengano valutati i possibili effetti ambientali di tutti gli interventi e le opere connesse a tale stralcio. Valutando positivamente la proposta progettuale di adeguamento della piattaforma stradale alla Categoria B (strada extraurbana principale) occorre però rilevare che, al fine di garantire idonee condizioni di fluidità e di sicurezza per la circolazione, la scelta di escludere (relativamente a questa prima fase) dallo Studio di Fattibilità Tecnica ed Economica in questione le valutazioni sugli interventi di adeguamento il tratto corrispondente all'attraversamento del fiume Fiumi Uniti con conseguente mancanza di uniformità della sezione stradale lungo l'intero tracciato oggetto del presente Studio di Fattibilità, non appare coerente con tale finalità e fonte di potenziale pericolo, pertanto:

- *la documentazione deve essere integrata con il progetto di adeguamento del ponte sul fiume Fiumi Uniti, indicando inoltre che ai fini della sicurezza della viabilità l'esecuzione di tale intervento dovrà avvenire contestualmente all'allargamento della piattaforma stradale per garantire la continuità della sezione stradale ed evitare di avere pericolose strettoie lungo la viabilità;*
- *dovrà conseguentemente essere integrato lo studio preliminare ambientale con la valutazione degli eventuali effetti ambientali di tale intervento sull'ambito fluviale”*

Il progetto definitivo presentato quale integrazione volontaria include il progetto dell'allargamento del manufatto di cui sopra, nonostante il Contratto di Programma non prevedesse all'interno dei lavori tale intervento, e l'allegato Relazione ambiente e paesaggio (aggiornamento dello Studio Preliminare Ambientale) ne valuta gli impatti.

Il progetto prevede l'abolizione di gran parte degli accessi privati e agricoli presenti nel tratto in oggetto e l'adeguamento degli svincoli di collegamento tra il nuovo asse viario e la rete stradale di secondo livello interferita; tali svincoli permettono il collegamento con le strade provinciali e i centri urbani presenti lungo il tracciato, nonché l'accesso alla viabilità secondaria in sostituzione agli accessi soppressi. La viabilità alternativa verrà adeguata ad una piattaforma stradale tipo C2 (extraurbana secondaria con traffico limitato),

Per quanto riguarda gli svincoli:

- Svincolo di Porto Fuori - tra la viabilità della S.S.67 e la strada comunale di Porto Fuori, mediante un'intersezione a livelli sfalsati. E' previsto il suo adeguamento in sede (vedi Figura 2).

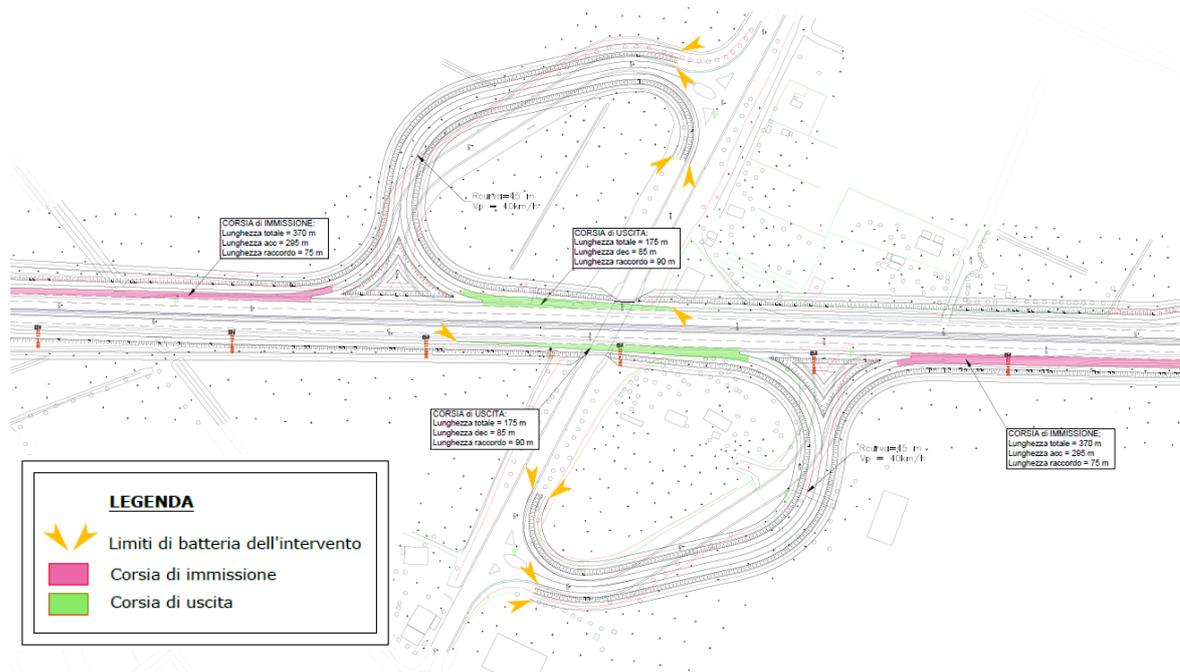


Figura 2 – Svincolo di Porto Fuori

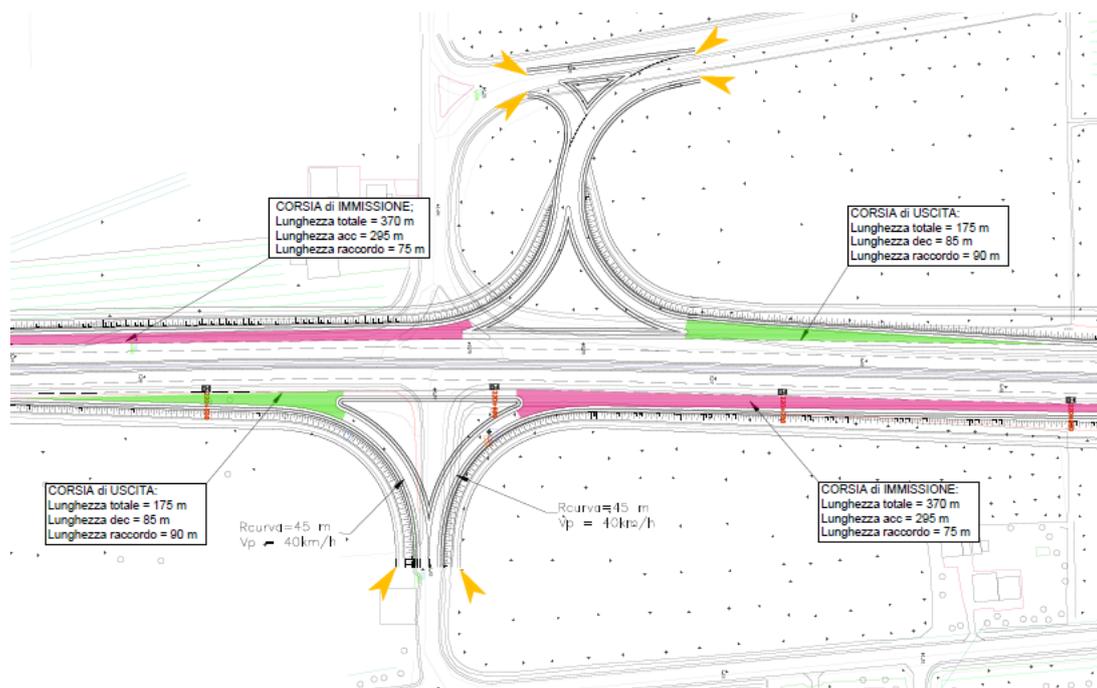


Figura 3 – Svincoli

- uscite a raso su viabilità esistente alternativa, senza attraversamento, in corrispondenza delle progr. km 219+200 e 200+600 (vedi Figura 3 e Figura 4): adeguamento in sede
- ramo di svincolo a fine intervento (vedi Figura 5): adeguamento in sede

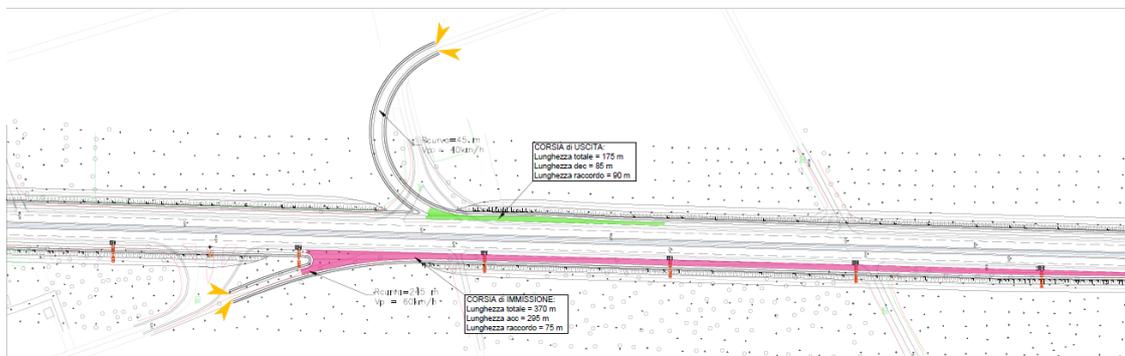


Figura 4 – Svincoli

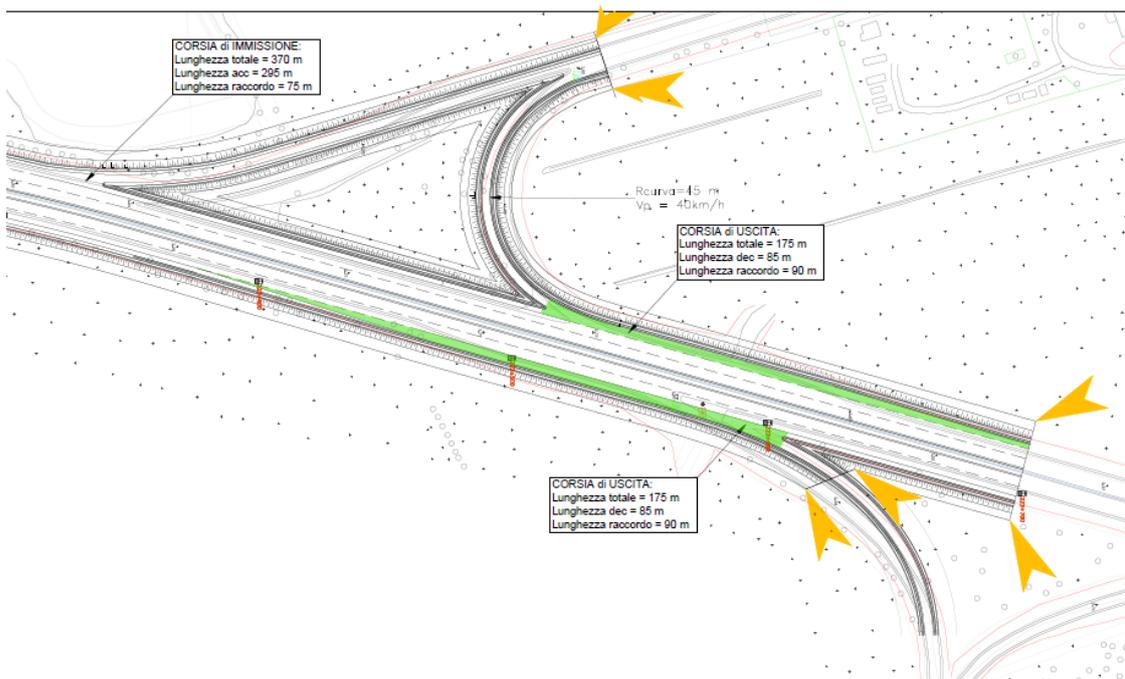


Figura 5 – Svincolo fine intervento

La durata delle lavorazioni necessarie a realizzare e completare l'allargamento e il miglioramento della sede stradale riportata nel Cronoprogramma è di 1420 giorni. Nella prima fase saranno realizzati gli interventi per il viadotto Fiumi Uniti (per 570 giorni) e successivamente, contemporaneamente ma in modo alternato, gli interventi sui due tratti a nord e a sud dello stesso.

Per quanto riguarda le aree di cantiere, lungo il tratto di intervento sono state individuate delle possibili aree fisse di cantiere, in base a valutazioni relative alla tipologia e al successivo utilizzo delle aree in fregio all'ambito stradale, che potranno essere utilizzate dall'Impresa esecutrice per l'installazione dei servizi di cantiere e per l'organizzazione delle strutture accessorie nel corso dell'esecuzione dell'opera. La scelta delle aree effettivamente utilizzate, nell'ambito di quelle

ivi individuate, viene demandata all'Impresa esecutrice. È stata identificata una possibile area di cantiere fissa, in corrispondenza dell'intersezione con Via Stradone, dell'area complessiva di circa 5131 m², oltre a 4 aree per l'allestimento di cantieri temporanei, grossomodo paracentriche rispetto alle aree interessate dalle due macro-fasi lavorative. La loro area va da un minimo di circa 1520 m² e 6431 m².

Sono previsti inoltre dei cantieri mobili, nei quali saranno realizzate le opere d'arte e l'ampliamento del corpo stradale, con durata pari al tempo necessario alle lavorazioni programmate.

Le piste di cantiere saranno ricavate sul sedime destinato alle strade di servizio/manutenzione della strada, mentre l'accesso ai cantieri per la costruzione delle opere d'arte (ove presenti) potrà avvenire anche dalla viabilità ordinaria esistente.

Sulla base della stima dei volumi di scavo e riporto, effettuata in sede di computo metrico di progetto, sono stati individuati i fabbisogni relativi alle materie utilizzabili nei diversi processi costruttivi e, parallelamente, l'entità dei materiali di scarto che sarà necessario, in ragione delle loro caratteristiche qualitative, o perché comunque si prevede che risultino in esubero, conferire in siti idonei al deposito definitivo. Il progetto prevede volumi complessivi di scavo pari a 51.362,60 m³ in banco, equivalente a 66.770,60 m³ sciolto, a fronte di un fabbisogno in materiali di approvvigionamento esterno (da cava), per la formazione dei rilevati e della bonifica, stimato nell'ordine di circa 161.142,20 m³. Tale quantitativo non è ancora stato depurato delle aliquote relative alle terre escavate all'interno del cantiere e riutilizzabili previa stabilizzazione a calce.

Il progetto prevede di incentivare il massimo riutilizzo dei prodotti di risulta degli scavi e dei materiali riciclati di demolizione, entro i limiti definiti dalla normativa di settore e dalle esigenze tecniche prestazionali richieste dall'opera, attraverso interventi di miglioramento delle caratteristiche delle terre e rocce di scavo (selezione, vagliatura, stabilizzazione con leganti) atti ad elevare i tassi di riutilizzo dei materiali di risulta, e saranno favoriti gli scambi di materiale tra tratti vicini per sfruttare e smaltire eventuali esuberanti locali e ridurre al minimo la voce di approvvigionamento di risorse esterne. Ad oggi non è stato redatto alcun 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.

Lo studio preliminare ambientale riporta che è stata effettuata la caratterizzazione chimica dei terreni nell'intorno delle aree interessate dal tracciato stradale, prelevando n.10 campioni (su 5 punti di misura, campione h=0-1,00 m e h = 1,00+2,00 m), e che dalle analisi eseguite, tutti i campioni risultano compatibili con la Tabella 1, Allegato 5 al Titolo V della Parte IV del D.Lgs. 152/2006 – Siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale, ossia la concentrazione di inquinanti rientra nei limiti di cui alla colonna A, tranne un campione che presenta concentrazioni di idrocarburi C>12 (C12-C40) maggiori del limite 2 definito da normativa. Al contrario, nell'elaborato "Piano di gestione delle materie" si riporta che per tutti i campioni i valori rientrano in colonna A.

La campagna di indagine e relative analisi chimiche svolte (con relativo esito) sono indicate come presenti riportate in allegato alla relazione di cantierizzazione ma non sono presenti né nella versione allegata allo Studio di fattibilità tecnico economica né a quella del Progetto definitivo, nonostante, in entrambi, sia riportato il titolo del corrispondente paragrafo. Le indagini dovranno essere svolte nei modi e tempi di legge.

Per quanto riguarda i siti di approvvigionamento e smaltimento, il progetto ha individuato i siti estrattivi esistenti, potenzialmente idonei ad essere utilizzati per la costruzione dell'opera, unitamente a quelle aree le quali, per vocazione morfologica, posizione logistica o

caratteristiche ambientali, meglio si prestano ad essere utilizzate per il conferimento delle terre di scarto. Al fine di valutare la reperibilità e la disponibilità di risorse esterne adatte per la costruzione dell'opera, è stato effettuato un primo censimento dei siti estrattivi autorizzati ed attivi nelle vicinanze del tracciato. Al progetto è allegato planimetria localizzativa con i dati delle cave individuate.

Con riferimento agli impatti cumulativi dell'intervento, considerato che ANAS sta sviluppando nell'area altri progetti di adeguamento di viabilità esistente e, in particolare ha presentato contestualmente il 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", oggetto di separata Verifica di Assoggettabilità [ID5596], sono state prodotte simulazioni del traffico a partire dallo scenario attuale del PUMS di Ravenna (2017); lo scenario futuro di progetto è stato sviluppato tenendo in considerazione gli interventi previsti sia sulla SS16 che sulla SS67. I dati risultanti sono stati posti alla base delle valutazioni dell'impatto acustico e sulla componente aria.

L'analisi riporta le tipologie di interferenze dell'intervento con aree sottoposte a vincolo; in particolare con:

1. Vincoli di cui al D.Lgs. 42/04 art.136 – ex L.1497/39: Immobili ed aree di notevole interesse pubblico:

- Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona paesistica sud fra Savio e i Fiumi Uniti (pineta di Classe, Ortazzo e ambienti limitrofi);
- Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'area litoranea compresa fra la foce dei Fiumi Uniti e il molo foraneo Sud, comune di Ravenna, ai sensi degli artt. 136 e seguenti del D.Lgs n. 42/04, Codice dei beni culturali e del paesaggio.

2. Vincoli di cui al D.Lgs. 42/04 art.142: Aree tutelate per legge:

c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n.1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna: Il tratto di progetto attraversa i Fiumi Uniti ed il relativo ambito perfluviale. Il tratto di progetto attraversa il Canale storico Fosso Arcabologna alla confluenza con il Collettore Cavedona;

f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi: l'intervento ricade all'interno della perimetrazione definita dal Piano Territoriale della "Pineta di Classe e Salina di Cervia", in particolare in zona Area contigua (pre-parco), sottozona AC/PP.AGR, nel tratto di SS67 compreso tra l'abitato di Classe ed il ponte sui Fiumi Uniti;

g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del D.Lgs. 18 maggio 2001, n. 227 (ora artt. 3-4 del D.Lgs. n.34 del 2018): è presente una piccola area individuata come bosco a lato dell'infrastruttura. Gli elaborati aggiornati tengono conto delle aree verdi e alberature da abbattere, al fine di richiedere specifica autorizzazione. La fascia di "Foreste e boschi" che caratterizza in alcuni esigui ambiti l'area dell'attuale sedime stradale, dovrà essere perfezionata alla luce di modifiche adottate per risoluzione interferenze.

m) le zone di interesse archeologico, per le quali si rimanda al parere dell'autorità competente in materia.

L'area in oggetto ricade nelle seguenti aree tutelate dal PTPR:

- Art. 6 - Unità di paesaggio (Unità 4: Bonifica Romagnola)
- Art.12 - Sistema costiero;

- Art.17 - Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi acqua;
- Art.18 - Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi acqua;
- Art.23c - Zone di interesse storico-testimoniale: terreni agricoli interessati da bonifiche storiche di pianura;

In riferimento all'interferenza del progetto con il Parco Regionale del Delta del Po istituito con L.R. 27/1988 e, in particolare con la Stazione "Pineta di Classe e Salina di Cervia", il cui Piano è stato approvato con deliberazione di Giunta Regionale dell'Emilia-Romagna n. 489 del 23 aprile 2012, nella prima fase progettuale era stato previsto, tra gli adeguamenti delle viabilità laterali alternative agli accessi eliminati, l'adeguamento a sezione F2 di via Montebello che ricade nell'area di cui sopra. Le Osservazioni dell'Ente Parco hanno evidenziato le disposizioni da rispettare all'interno della Stazione, e in particolare gli articoli 31 e 32 delle norme tecniche di attuazione dove in particolare che *"La rete stradale presente nella Stazione può essere oggetto di interventi manutentivi, se necessari a garantirne la percorribilità, senza modifica delle sezioni stradali esistenti e dei materiali di finitura"* e che *"All'interno del perimetro di Stazione non è ammessa la realizzazione di nuove strade nella zona compresa tra via Marabina e viale dei Lombardi"*. L'intervento di adeguamento della piattaforma da "stradello agricolo" a strada di categoria F2e viene considerato dal Parco come nuova costruzione). Conseguentemente in sede di progetto definitivo, è stato stralciato ogni intervento su via Montebello e proposta una nuova soluzione di adeguamento dell'accesso 4.

Il progetto include un progetto di inserimento paesaggistico e di mitigazione degli impatti visivi dell'infrastruttura.

Al fine di tutelare la fauna presente all'interno dell'area del parco, lungo il tracciato della SS67 sono stati previsti interventi quali dissuasori ottici.

Il tratto di progetto non interferisce con siti rete natura 2000 o con Zone Umide classificate ai sensi della Convenzione di Ramsar. Il tratto stradale oggetto di interesse interferisce con le zone riparie dei Fiumi Uniti, sull'ambito fluviale e ripariale del corso d'acqua e pertanto sono state valutate le interferenze di carattere paesaggistico e ambientale.

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).

Il tratto di strada oggetto di intervento si estende al confine tra l'unità di paesaggio n°5 "del Porto e della Città" e n°6 "Costa Nord" come definite dal PTPC della provincia di Ravenna.

L'asse viario attraversa ambiti rurali a prevalente vocazione produttiva agricola e territori urbanizzati.

L'area di interesse, dalla classificazione acustica del Comune di Ravenna, ricade in zone di Classe IV, area di intensa attività umana (rispetto di 65 dB(A) come livello diurno e di 55 dB(A) come livello notturno).

Con riferimento al possibile impatto rumore, è stata prodotta una valutazione di impatto acustico, redatta ai sensi dell'art. 8 della L. 447/95, della L.R. 15/2001 e nelle modalità previste dal DM 16/03/98 e dalla D.G.R. 673/2004, in linea con le metodiche della UNI 11143-2 "Metodo per la stima dell'impatto e del clima acustico per tipologia di sorgenti Parte 2: Rumore stradale".

E' stata effettuata la caratterizzazione del clima acustico nello scenario ante-operam realizzata in una prima fase tramite una serie di rilievi strumentali in corrispondenza di siti significativi

individuati nell'ambito di studio e, successivamente, mediante il calcolo dei livelli acustici a ridosso di una serie di ricettori sensibili, collocati in corrispondenza di una serie di edifici esistenti a carattere residenziale prospicienti l'infrastruttura di progetto.

I ricettori sensibili analizzati sono tutti gli edifici residenziali costituenti il primo fronte esposto alla SS67 e le prime classi acustiche, localizzati all'interno della fascia di pertinenza della SS67 stessa. Tutti i ricettori sono stati posizionati a diverse altezze corrispondenti ai diversi piani dei relativi edifici.

Dall'esame dei risultati acustici sui ricettori nello scenario attuale, emergono alcuni superamenti dei limiti di classe, mentre sono rispettati i limiti delle fasce di pertinenza.

La caratterizzazione acustica dell'area di intervento nello scenario futuro è stata effettuata mediante l'utilizzo del modello di calcolo previsionale LIMA. Una prima verifica dei risultati delle simulazioni nello scenario futuro ha mostrato su tre ricettori l'insorgere di superamenti dei limiti nelle fasce di pertinenza.

Lo studio ha dunque analizzato soluzioni mitigative per tutte le situazioni di superamento dei limiti. Le mitigazioni proposte appaiono risolutive per tutti i ricettori. Il progetto prevede l'asfalto fonoassorbente su tutto il tratto di SS67 interessato dal progetto in esame, mentre la previsione di asfalto fonoassorbente è stata fatta nelle verifiche limitatamente ai tratti di SS67 dove questo si è reso acusticamente necessario a tutela dei ricettori impattati.

Non sono previste barriere antirumore. Si sottolinea che l'asfalto fonoassorbente dovrà essere oggetto di adeguata manutenzione ad evitare che il naturale degrado delle caratteristiche dell'asfalto ne infici gli effetti mitigativi.

Per gli impatti in fase di cantiere, sono state valutate le emissioni per le singole lavorazioni previste. Il numero di edifici interessato è limitato; le lavorazioni di pavimentazione e stesa asfalto avranno una durata assai limitata nei pressi di ogni singolo edificio (pochi giorni), in ogni caso, preliminarmente all'avvio del cantiere, sarà valutata l'eventuale necessità di chiedere deroga ai limiti acustici per le lavorazioni di durata più prolungata (pali e micropali).

Il progetto prevede esplicite indicazioni per l'impresa appaltante che dovrà provvedere alla verifica delle situazioni di potenziale criticità sulla base delle caratteristiche emissive dei mezzi di effettivo utilizzo, nonché della contemporaneità e durata di utilizzo dei diversi mezzi. Nei casi in cui risulti confermata la situazione di criticità, l'Impresa è tenuta, per il corrispondente previsto periodo di attività, a presentare richiesta al Comune di autorizzazione in deroga per attività di cantiere. All'interno dei Cantieri base saranno presenti solamente l'impianto di lavaggio ruote e l'impianto di pesatura dei mezzi di trasporto, pertanto non sono previste sorgenti rumorose significative. Lo studio riporta che sarà eventualmente predisposto il monitoraggio delle attività ritenute potenzialmente più critiche. Tale indicazione dovrà essere recepita in un Piano di Monitoraggio Ambientale.

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.

E' stata prodotta una stima del bilancio emissivo degli inquinanti atmosferici legati al traffico stradale (PM10, NOx, SOx, CO e CO2), nello stato di fatto e nello stato di progetto basata sull'analisi dei flussi stradali nello stato di fatto e nello stato di progetto e considerando sia la strada statale in oggetto sia la viabilità comunale interessata dalle modifiche alle intersezioni e dalle chiusure degli attuali accessi, le vie di traffico adiacenti nonché la viabilità principale in un intorno più ampio. Le emissioni da sorgenti mobili (traffico stradale) presenti nell'opportuno

intorno dell'ambito di analisi, sono state calcolate tramite il modello TREFIC, che segue la metodologia determinata dal *Progetto CORINAIR*

Nei due scenari considerati, gli inquinanti analizzati mantengono valori alti e molto simili. In quanto il sistema in cui ci troviamo ha volumi di traffico considerevoli. Pertanto, l'intervento oggetto di studio, non comporta un aumento emissivo, venendo a collocarsi in un'area già di per sé caratterizzata da elevati livelli di inquinamento atmosferico. Il progetto tende a ridurre gli inquinanti emessi (diminuzione delle emissioni atmosferiche che vanno da un 4,5% per l'NOx fino a un 15% per CO e PM10) in virtù del fatto che gli interventi proposti portano ad una maggiore fluidità di scorrimento. Le modifiche alla S.S.67 prevedono infatti un aumento della capacità pari al 25% da parte della statale ed un incremento delle velocità medie dei veicoli.

Il progetto prevede, inoltre, l'inserimento, laddove possibile, di fasce verdi contigue al tracciato stradale, principalmente tenendo conto della contiguità con le aree residenziali, al fine di mitigare l'impatto della struttura nel contesto visivo con barriere verdi agenti da riduttori naturali di polveri prodotte dall'intenso traffico veicolare.

Con riferimento all'ambiente idrico, il piano di assetto idrogeologico (PAI), evidenzia che l'area di intervento non ricade in aree con presenza di pericolosità sia per quanto riguarda il rischio idraulico sia per quanto riguarda i movimenti franosi. Ciononostante, nelle immediate vicinanze dell'area di intervento sono presenti corsi d'acqua che possano determinare problemi legati ad eventuali esondazioni; nello specifico, il tracciato in esame è interferito dal corso d'acqua Fiumi Uniti, circa a metà del tratto d'intervento. Le indagini realizzate in sito durante la campagna indagini a Giugno 2019 riportano che il livello statico della falda freatica è stato raggiunto durante i sondaggi e le prove penetrometriche ad una profondità di 1-2 m dal piano campagna.

Le lavorazioni legate all'allargamento della viabilità non comportano particolari interferenze con la falda in quanto la strada è tutta in rilevato.

In corrispondenza del viadotto Fiumi Uniti, la realizzazione delle fondazioni delle pile andrà ad interessare il livello più profondo con pali diametro 1000 mm e lunghezza 25 m. Lo studio non ha approfondito particolarmente tale aspetto dal punto di vista ambientale. In fase di progetto esecutivo dovranno essere esplicitate le misure di tutela dell'acquifero, quali, tra le altre, l'esclusione dell'utilizzo di fanghi bentonitici. Le pile di progetto sono localizzate fuori dell'alveo, a differenza di quelle esistenti. Dovrà essere dettagliato il piano di demolizione del viadotto esistente con particolare riferimento alla mitigazione degli impatti sull'area del fiume.

Si evidenzia che tale intervento non era previsto nell'accordo di programma per motivi economici ma che, ai fini valutativi, non poteva essere escluso ed è stato pertanto inserito e valutato. Il Proponente si adopererà per un incremento del finanziamento al fine di completare l'opera con un unico lotto.

Per la fase di esercizio, per gli scarichi idrici, è adottata una soluzione a sistema chiuso e sono progettati sistemi di trattamento delle acque, verificati anche secondo le D.G.R. 286/2005 e D.G.R. 1860/2006.

Il potenziamento della strada esistente non comporta alterazioni rilevanti sul paesaggio, la sostanziale aderenza del progetto all'asse stradale esistente, infatti, non genererà modifiche morfologiche intrusive rispetto ai punti panoramici e alle visuali preesistenti; la sottrazione di vegetazione risulta limitata a piccoli lembi di boscaglia impoverita. I lavori sui Fiumi Uniti sono localizzati sull'attuale sedime stradale e non coinvolgono la qualità paesaggistica degli ambiti tutelati.

I previsti rilevati rinverditi si raccorderanno al terreno esistente, minimizzando la percezione dell'aumentata larghezza del piano viario; inoltre, la scelta di una pendenza delle scarpate di 3

su 2, in sintonia con le scarpate esistenti, contribuirà a riconnettere morfologicamente in modo formalmente corretto la nuova opera con il paesaggio circostante. Gli effetti sul paesaggio sono da considerarsi: effetti non rilevanti, definitivi, mitigabili nel breve periodo.

Con riferimento a flora e vegetazione, il contesto territoriale attraversato dall'S.S. 67 [Rs *Reti stradali* e Rv (*Aree verdi associate alla viabilità*)] in cui si inserisce il progetto, evidenzia in prevalenza ambiti Se “*Seminativi semplici irrigui*”; in minore misura ambiti Ta “*Rimboschimenti recenti*” con Tn “*Vegetazione arbustiva ed arborea*”, Cf (*Frutteti*), Es (*Strutture residenziali isolate*) e Vv (*Ville*), Ia (*Insedimenti produttivi*), Qr (*Depositi di rottami*), Pp (*Prati stabili*), Zo (*Sistemi colturali complessi*), Af (*Alvei fluviali e rete minore*) e Ax (*Bacini artificiali*), questi ultimi localizzati a distanza.

Il progetto coinvolge nell'allargamento stradale alcuni ambiti marginali occupati da vegetazione arboreoarbustiva priva, secondo le valutazioni del Proponente, di interesse ecologico in quanto costituita da fasce e/o filari di margine stradale caratterizzate in prevalenza da alloctone (*Robinia pseudoacacia*, *Ailanthus altissima*, *Amorpha fruticosa*) e specie autoctone o naturalizzate a diffusione spontanea. In tali tratti verranno integrate essenze arbustive similari alle esistenti.

Per le piante e gli alberi da frutto (frutteti e vigneti) delle aziende agricole coinvolte dall'intervento si provvederà al reimpianto laddove possibile, nelle zone dove le lavorazioni andranno ad alterare la situazione attuale.

Per le aree di cantiere esterne al sedime stradale, dovrà essere sviluppata una indagine più approfondita della vegetazione presente al fine di prevedere un corretto ripristino di dette aree.

Analogamente, gli interventi che eventualmente interesseranno il lato fiume dovranno essere progettati in un'ottica naturalistica sia nelle forme, sia negli inserimenti arboreo-arbustivi (specie autoctone disposte secondo le naturali successioni ecologiche), in modo da garantire una compatibile integrazione nell'ambiente circostante del progetto ed in concomitanza, come misura di compensazione, contribuire alla valorizzazione del paesaggio fluviale.

Sono previsti interventi con opere a verde in corrispondenza dei rilevati e delle aree intercluse, specificati in appositi elaborati.

Tutto il tracciato stradale non è protetto con recinzione per impedire alla fauna di attraversare, sul piano viabile, il corpo stradale. Al fine di proteggere alcuni tratti posti in corrispondenza dei principali corridoi faunistici individuati e rappresentati dal corso d'acqua principale (Fiumi Uniti), in corrispondenza dei tratti in rilevato in appoggio al viadotto, è stato predisposto uno specifico intervento di protezione faunistica rappresentato da dissuasori faunistici di tipo ottico (catarifrangenti).

Nella fase di esercizio dell'opera, in sintesi:

- gli impatti dell'intervento sulla componente atmosfera sono da considerarsi positivi ancorchè la zona sia comunque caratterizzata da possibili superamenti, in quanto l'inserimento dell'ammodernamento della infrastruttura viaria porterà ad un miglioramento 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 ma limitati;
- gli impatti su vegetazione e fauna saranno trascurabili per i suddetti motivi;

- gli impatti dovuti al rumore saranno significativi solo per tre ricettori, ma mitigabili dall'adozione di uno strato per la pavimentazione stradale di Usura Drenante e Fonoassorbente.

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/102639 in data 09/12/2020.

Le considerazioni tutte di cui sopra e le condizioni ambientali che seguiranno fanno riferimento al Progetto Definitivo, così come aggiornato dal Proponente con integrazione volontaria in data con nota prot.n. 181223 del 24/03/2021, acquisita con prot. MATTM/35727 del 7/04/2021.

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: atti procedurali (quali provvedimenti che dispongono la trasmissione di documentazione tra Enti ed Amministrazioni interessate alla realizzazione dell'opera); mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; monitoraggi (prescrizioni che impongono il controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione "ante 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. 67 "Tosco-Romagnola" - Ampliamento della sezione stradale per adeguamento a categoria B del D.M. 5/11/2001 da Classe al Porto di Ravenna ” 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:

Condizione ambientale 1	
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà predisporre un Piano di Monitoraggio ambientale (PMA) da concordare con l' Arpae sezione di Ravenna.</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 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>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> <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: ossidi di azoto (NO, NO2, NOX), particolato atmosferico (PM10, PM2.5), monossido di carbonio (CO), benzene (BTX).</p> <p>Il PMA dovrà essere predisposto già nella fase della progettazione definitiva prima della approvazione del progetto definitivo dell'opera da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e trasmesso al MITE prima della sua approvazione</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto definitivo. Durante il cantiere ed all’entrata in esercizio
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	Regione Emilia-Romagna - Arpae Emilia-Romagna

Condizione ambientale 2	
Macrofase	ANTE OPERAM - CORSO D'OPERA E POST OPERAM
Fase	Cantiere
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dei lavori
Ente vigilante	Regione Emilia-Romagna - Arpae Emilia-Romagna -
Enti coinvolti	

Condizione ambientale 3	
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali cantiere / 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"> - 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; - Attraverso apposita e dettagliata relazione: la descrizione precisa per dimensionamento e modalità di gestione degli impianti fissi di lavoro, se e dove presenti; 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

Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo.
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	Regione Emilia-Romagna - Arpae Emilia-Romagna

Condizione ambientale	4
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Demolizioni – Gestione materiali - Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	In sede di progettazione esecutiva dovrà essere dettagliato il progetto di demolizione del viadotto Fiumi Uniti, comprensivo di tutte le azioni di mitigazione necessarie per minimizzare gli eventuali impatti in fase di cantiere sia nell'area di pertinenza che per la gestione dei materiali di demolizione in situ e relativo trasporto a destinazione finale. Massima attenzione dovrà essere riservata all'alveo ed alle sue sponde.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	Regione Emilia-Romagna - Agenzia di Protezione Civile - Servizio sicurezza territoriale e protezione civile di Ravenna

Condizione ambientale	5
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Fondazioni
Oggetto della prescrizione	In sede di progettazione esecutiva dovranno essere dettagliate le modalità di scavo delle fondazioni profonde del viadotto 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 - Agenzia di Protezione Civile - Servizio

	sicurezza territoriale e protezione civile di Ravenna
--	---

Condizione ambientale	6
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 Emilia-Romagna (autorità competente per il PUT in assenza di VIA)

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla