



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2012 - 0001883 del 28/05/2012

Pratica N°

Ref. Alimento:



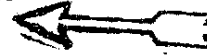
Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2012 - 0012999 del 30/05/2012

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali



Sede



**OGGETTO: Trasmissione Parere N. 930 dell'11 maggio 2012 - Autostrada A1
Milano-Napoli Nuovo casello di Borgonuovo di Sasso Marconi -
Verifica di assoggettabilità - Proponente: Autostrade per l'Italia**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. Gab/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza della Direzione Generale, si trasmette copia
del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione
Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria
dell'11 maggio 2012

*cc
R
16/12*

Il Segretario della Commissione
(Avv. Sandro Campilongo)

Ufficio Mittente:
Funzionario responsabile:
CTVA-US-02_2012-0118.DOC

DELL'AMBIENTE
del Impatto Ambientale
Il Segretario della Commissione
VIA e VAS



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

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

Parere n. 930 del 11-maggio 2012

**Autostrada A1 Milano-Napoli
Nuovo casello di Borgonuovo di Sasso
Marconi**

Verifica di assoggettabilità

Proponente: **Autostrade per la Italia SpA**
Regione: **Emilia Romagna**
Provincia: **Bologna**

Roma, 11 maggio 2012

[Handwritten signatures and initials]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTA la domanda di verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale presentata dalla Società Autostrade per l'Italia in data 13 giugno 2011 ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. concernente il progetto "Autostrada A1 Milano - Napoli. Nuovo Casello di Borgonuovo di Sasso Marconi" da realizzarsi nei comuni di Casalecchio di Reno e Sasso Marconi;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i. del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale ed al conseguente deposito del progetto definitivo e dello studio preliminare ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 14 giugno 2011 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana;

PRESO ATTO dell'assegnazione del procedimento al Gruppo Istruttore;

PRESO ATTO che

- in data 23/02/2010, con nota prot. ASPI/RM/0005011/EU del 10/06/11, la Società aveva attivato la richiesta di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 del D.lgs. 4/2008 per un nuovo casello situato tra le Stazioni di Casalecchio di Reno e di Sasso Marconi;
- l'intervento, che interessava i comuni di Sasso Marconi e Bologna in provincia di Bologna, si era reso necessario, a della Società proponente, a seguito delle richieste degli Enti Locali finalizzate ad incentivare l'utilizzo dell'Al quale variante alla SS64 Porrettana, nel tratto di Casalecchio di Reno, in attesa della realizzazione della Variante alla predetta Porrettana che interessa il territorio comunale casalecchiese;
- il progetto prevedeva:
 - ✓ un nuovo accesso in Al, carreggiata nord, in corrispondenza della pr. km 200+100,
 - ✓ una nuova uscita dall'Al, carreggiata sud, in corrispondenza della pr. km 199+900.

- ✓ impianti di esazione ad elevata automazione (telepass) per la gestione dei due varchi, con due piste per varco,
- ✓ opere di connessione alla viabilità ordinaria;
- nel corso dell'istruttoria sono emerse perplessità da parte dell'Autorità di Bacino Reno in merito all'impatto della rotatoria di connessione del nuovo accesso in A1, in carreggiata nord al km 200+100, prevista in parte sul sedime dei laghetti Del Maglio (ex cave Sa.Pa.Ba), sulle "Fasce di Pertinenza fluviale P.F.M." e sulle "Aree ad Alta Probabilità di Inondazione" del fiume Reno disciplinate dagli articoli 18 e 16 delle Norme di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.S.A.I.); Inoltre, sempre dall'Autorità di Bacino era stata richiamata l'attenzione sugli effetti della suddetta rotatoria sul limitrofo SIC "Boschi di San Luca e Destra Reno, motivo per cui nella richiamata nota del 3.08.2010 era stata interessata la Provincia di Bologna Settore Ambiente;
- in data 17/09/2010 la Società proponente ha pertanto richiesto la sospensione della procedura;
- in data 06/10/10 la Società proponente ha trasmesso documentazione integrativa, acquisita al prot. CTVA-2010-3493 dell'11/10/10, che riguarda precisazioni sugli aspetti idraulici;
- con nota prot. PG.2010.0298205 del 03/11/2010, acquisita al prot. CTVA-2010-29796 del 07/12/10, la Regione Emilia Romagna ha trasmesso il verbale della riunione tenutasi il 14/10/10 a cui hanno preso parte i rappresentanti della Regione stessa ed in particolare del Servizio Valutazione e Promozione Sostenibilità Ambientale, dell'Assessorato alla Mobilità, dell'Autorità di Bacino del Reno, del Servizio Tecnico di Bacino del Reno, della Provincia di Bologna, del Comune di Sasso Marconi, del Comune di Casalecchio di Reno della Società proponente, in cui è riportato:

"L'incontro è stato convocato dalla Regione Emilia-Romagna a seguito di quanto emerso negli incontri istruttori presso la Commissione Tecnica VLA-VAS del Ministero dell'Ambiente.

Nel corso di tali incontri è emersa la necessità di approfondire le prescrizioni contenute nella delibera di giunta regionale n. 998/2010 riguardanti gli aspetti legati al rischio idraulico dell'intervento, nonché la tematica della verifica di incidenza dell'intervento sul limitrofo SIC "Boschi di San Luca - Destra Reno".

Successivamente, Autostrade per l'Italia ha trasmesso con nota prot.4766 del 6 Ottobre 2010 nuovi approfondimenti sul rischio idraulico e sulla valutazione della variazione di rischio indotta dall'intervento; inoltre, è stato proposto un intervento di mitigazione e compensazione.

L'Autorità di Bacino del Reno ha preso atto che è stata presentata la verifica di variazione del rischio idraulico indotta dall'opera rispetto al rischio esistente, secondo quanto previsto dalle norme del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico. Tale attestazione ha valutato trascurabile la variazione del rischio idraulico.

Inoltre, l'Autorità di Bacino valuta l'intervento di compensazione e mitigazione proposto da Autostrade per l'Italia in linea con gli obiettivi prefissati dallo "Schema Direttore Reno Vivo".

La Regione Emilia Romagna (Servizio Valutazione e Promozione Sostenibilità Ambientale e Servizio Tecnico di Bacino del Reno) ed i Comuni di Bologna, Casalecchio di Reno e Sasso Marconi, concordano sull'impostazione dell'intervento compensativo che si realizzerà su aree demaniali antistanti l'intervento.

La Provincia di Bologna provvederà a far pervenire, se richiesto all'interno della procedura autorizzativa, parere sull'incidenza dell'intervento che risulta esterno al SIC "Boschi di San Luca - Destra Reno".

La Provincia evidenzia comunque che l'interferenza del nuovo casello e delle opere connesse sul SIC in questione, anche in considerazione delle misure compensative proposte, risulta non significativo."

- con nota prot. ASPI/T3/0002550/EU del 10.06.11 la Società proponente ha chiesto il ritiro dell'istanza di verifica di assoggettabilità del progetto presentata con nota prot. ASPI/RM/0005011/EU dell'11/02/10 e contestualmente ha presentato una nuova richiesta di verifica di assoggettabilità relativa al progetto modificato per predisporre una nuova soluzione per l'accesso in A1 in carreggiata nord che, sulla stessa impronta interessata dalla soluzione originale, prevede la realizzazione delle opere di connessione del ramo di adduzione all'autostrada A1 nell'area compresa tra l'autostrada stessa e la variante alla SS64 "Nuova Porrettana", non interessando più i laghetti del Maglio;
- tale soluzione ricade nel comune di Sasso Marconi e, per una parte limitata, in fascia di rispetto autostradale, finalizzata al prolungamento della corsia di accelerazione in A1, nel comune di Casalecchio di Reno, mentre il comune di Bologna non è più interessato dal progetto;
- i benefici consistono nell'annullare gli effetti sia sulle fasce di pertinenza che sulle aree ad alta probabilità di inondazione, oltre che sul limitrofo SIC "Boschi di San Luca e Destra Reno";
- secondo il Proponente, inoltre, il nuovo casello Telepass, in attesa della realizzazione della prevista Variante alla SS64 "Porrettana" in corso di progettazione, consentirà infatti di decongestionare i centri abitati compresi nel tratto tra Casalecchio di Reno e Sasso Marconi oggi attraversati dalla esistente 5564 "Porrettana";

VISTA e CONSIDERATA la documentazione tecnica che si compone dei seguenti elaborati:

- studio di prefattibilità ambientale e progetto definitivo fornito dalla Società Autostrade per l'Italia e acquisito dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali in data 13 giugno 2011 al prot. n. DVA-2011-14174 (acquisito dalla CTVA in data 20 giugno 2011 al prot. n. CTVA-2011-2289);

PRESO ATTO che non sono state acquisite osservazioni ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/06 e s.m.i.;

VISTO e CONSIDERATO il parere della Regione Emilia Romagna, espresso con D.G.R. n. 1677/2011 del 21 novembre 2011, acquisito al prot. CTVA-2012-281 del 26/01/2012;

CONSIDERATO che, per quanto concerne il quadro di riferimento programmatico;

- L'assetto territoriale è definito, a livello regionale, dal Piano Territoriale Paesistico Regionale (di seguito PTPR), a livello provinciale dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (di seguito PTCP) e, a livello comunale dal Piano Strutturale Comunale (PSC).
- Secondo quanto riportato nella variante al PTCP (in recepimento del Piano di tutela delle acque della Regione Emilia Romagna, adottata nell'aprile 2009 dal Consiglio provinciale), in riferimento alla tavola "Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico - culturali", L'intera area interessata dal progetto, in prossimità della quale scorre il fiume Reno, ricade nelle "fasce di tutela fluviale", ambiti disciplinati dall'art. 4.3 delle Norme di Attuazione (NdA) del Piano, che recepisce e integra i contenuti del PTPR e del PSAI (Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico).
- Dalla tavola di Piano emerge, inoltre, che l'area interessata dall'intervento rientra, in gran parte, nelle cosiddette "aree ad alta probabilità di inondazione". Si tratta di zone che occupano prevalentemente, porzioni delle fasce di tutela fluviale, passibili di inondazione ed esposte alle azioni erosive dei corsi d'acqua per eventi di pioggia con tempi di ritorno inferiori o uguali a 50 anni. Gli elementi antropici presenti in tali aree danno luogo a rischio idraulico elevato e molto elevato. L'articolo 4 comma 5 delle Norme di Attuazione (NdA), che recepisce ed integra i contenuti del PSAI (Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico), prescrive che in tali aree può essere consentita la realizzazione di nuove infrastrutture, comprensive dei relativi manufatti di servizio, solo nei casi in cui:
 - esse siano riferite a servizi essenziale non diversamente localizzabili;
 - la loro realizzazione non incrementi sensibilmente il rischio idraulico rispetto al rischio esistente;
 - risultino coerenti con la pianificazione degli interventi di emergenza di protezione civile.
- Parte dell'intervento (rotatoria a ovest dell'Autostrada), ricade nel "Sistema delle aree forestali", anche dette "aree boscate", definite dalle NdA come "terreni caratterizzati dalla presenza di

vegetazione arborea e arbustiva spontanea o di origine artificiale in grado di produrre legno o altri prodotti classificati usualmente come forestali e di esercitare un'influenza sul clima, sul regime idrico, sulla flora e sulla fauna". La pianificazione sia provinciale che comunale conferisce al sistema forestale finalità prioritarie di tutela naturalistica, di protezione idrogeologica, di ricerca scientifica, di funzione climatica e turisticocreativa, oltreché produttiva. In coerenza con tali finalità, sono ammessi esclusivamente:

- realizzazione di opere di difesa idrogeologica ed idraulica, di interventi di imboscamento e di miglioramento di superfici forestali, di strade poderali ed interpoderali, di piste di esbosco;
- interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sui manufatti edilizi esistenti;
- attività di allevamento e selvicoltura, attività del tempo libero compatibili con le finalità di tutela
- naturalistica e paesaggistica.

Nell'area si rileva, inoltre, la presenza del canale Pontecchio, identificato dal PTCP come "storico". I canali storici fanno parte del "Sistema storico delle acque derivate", disciplinato dall'articolo 8.5.7 delle NdA, per il quale il PTCP prescrive la valorizzazione per il ruolo culturale e paesaggistico che rivestono i singoli elementi del sistema. Infine, a circa 250 metri dall'area di progetto è presente un Sito di Importanza Comunitaria (SIC), ambito che appartiene alla Rete Natura 2000, che definisce il sistema ecologico europeo costituito da particolari zone di protezione, finalizzate alla conservazione delle biodiversità presenti. Per ulteriori approfondimenti si rimanda allo "Studio per la Valutazione di Incidenza sul pSIC Boschi di San Luca e Destra Reno".

- Parte dell'intervento ricade secondo il Piano Strutturale Comunale, in "ambito fluviale del Reno", area che le Norme Tecniche di Attuazione (NTA), all'articolo 7.11, definiscono "un sistema complesso di cui va ricercata l'integrazione con gli strumenti di programmazione di livello intercomunale e con la progettualità già sviluppata sia nell'ambito del sistema delle opere connesse alla Variante di Valico, sia nel campo delle proposte di recupero delle aree di cava dismesse". Il resto dell'area di studio appartiene agli ambiti agricoli periurbani, ad eccezione della porzione di territorio su cui si sviluppa la rotatoria ovest, che è identificata come area di riordino e risanamento ambientale.

CONSIDERATO che, per quanto concerne il quadro di riferimento progettuale;

- L'intervento del casello di Borgonuovo si inserisce nel contesto delle nuove opere eseguite e relative:
 - all'adeguamento alla terza corsia dell'Autostrada A1 Milano-Napoli della tratta Sasso Marconi-La Quercia (lotti 1-4);
 - all'apertura della prima tratta della Variante alla SS64 Porrettana;
 - ai progetti in fase di definizione e relativi al Nodo Ferrostradale di Casalecchio di Reno.
- In variante alla SS64 esistente, è prevista, inoltre, la realizzazione di un tracciato di lunghezza pari a 4 km e che risulta parzialmente esterno al centro abitato, che si collega a nord-est della frazione di Borgonuovo di Pontecchio con la prima tratta di nuova SS64 Porrettana già realizzata.
- In relazione ai maggiori flussi di traffico che si sono registrati a seguito dell'entrata in esercizio del nuovo casello di Sasso Marconi, in località Cinque Cerri, al fine di decongestionare i flussi di traffico sulla attuale viabilità ordinaria Porrettana, derivanti da questa nuova configurazione della rete viaria, è stato definito un layout, che prevede la realizzazione di un nuovo casello definitivo, dotato unicamente di piste di pedaggio tipo Telepass, a servizio dei flussi in ingresso alla carreggiata nord e di quelli in uscita dalla carreggiata sud, e in grado di collegarsi alla nuova viabilità extraurbana di recente realizzazione, in prossimità della frazione di Borgonuovo nel Comune di Sasso Marconi. Sulla base di tale layout definito con Autostrade per l'Italia e condiviso dagli Enti locali, si è proceduto quindi alla redazione del progetto del nuovo casello, che avrà la funzione di trasferire in autostrada il traffico proveniente dalla valle del Reno e dall'abitato di Sasso Marconi e sarà, come detto, una struttura definitiva, che resterà in funzione anche dopo l'apertura del collegamento del tratto di nuova Porrettana nel comune di Casalecchio di Reno.

- Il progetto rappresenta un'ottimizzazione della precedente revisione (maggio 2010), elaborata a seguito delle osservazioni emerse da parte del territorio interessato, con particolare riferimento a quelle presentate dall'Autorità di Bacino del fiume Reno e dal Comune di Bologna, nel corso della procedura di esame del progetto presso il Ministero dell'Ambiente.
- L'attuale configurazione di progetto minimizza gli impatti sul territorio e rimane completamente al di fuori dell'area di esondazione del Reno, evitando interferenze con l'eventuale piena del fiume. Inoltre, rispetto al progetto precedente, si allontana dall'area SIC Boschi di San Luca.
- La realizzazione dello svincolo, infatti, consente l'ingresso in autostrada in direzione Bologna (carreggiata nord) e l'uscita dall'autostrada per Borgonuovo (Sasso Marconi) sulla carreggiata sud; inoltre, sul lato est, la rotonda A consente lo smistamento dei flussi tra la Nuova Porrettana e il cavalcavia di Via Cartiera per Borgonuovo, oltre all'ingresso in autostrada; sul lato ovest invece, la rotonda B consente lo smistamento tra i flussi diretti sulla nuova Via Cartiera e quelli diretti sulla vecchia Via Cartiera.

CONSIDERATO che, per quanto concerne il quadro di riferimento ambientale;

- Il progetto del nuovo svincolo e casello si inserisce in una zona scarsamente urbanizzata. La rotonda A si sviluppa ad est dell'autostrada A1, in un'area priva di insediamenti abitativi. Il territorio rurale ad ovest dell'A1, su cui è localizzata la rotonda B, è caratterizzato dalla presenza di orti ed è definito dalle Norme di Attuazione del Piano Strutturale "in evidente stato di disordine ambientale e di carenza di disciplina", soggetto a specifica pianificazione da parte del comune. L'ubicazione delle intersezioni è avvenuta anche in considerazione delle specifiche richieste delle amministrazioni del territorio, per garantire il collegamento funzionale dell'autostrada con la viabilità locale ma anche per salvaguardare determinati vincoli e proprietà. In particolare sul lato ovest si è cercato di ridurre al minimo l'esproprio sull'area boschiva (Pioppeto), riferibile alla zona compresa tra le progressive chilometriche 200+100 e 200+200, situata a sud della vecchia via Cartiera. La configurazione assegnata alla rotonda B e ai rami ad essa afferenti derivano dalla necessità di ricondurre il progetto stradale all'interno dei ridotti spazi disponibili nell'area interclusa compresa tra l'autostrada A1 esistente, il Canale Pontecchio e Via Cartiera in scavalco all'autostrada. Sul lato est, la posizione e le dimensioni della rotonda A sono derivate dalla necessità di eliminare l'interferenza con la zona di pregio ambientale del Lago del Maglio, compatibilmente con gli spazi richiesti per l'inserimento del nuovo piazzale di esazione e nel rispetto delle geometrie dei rami della Nuova SS64 Porrettana confluenti nella rotonda.
- Per la componente "Atmosfera", in riferimento a quanto prodotto dal Proponente, sugli effetti in termini di emissioni che la realizzazione del nuovo casello di Borgonuovo può produrre, sono state condotte delle stime delle emissioni per lo scenario progettuale riferito all'anno 2025 e per lo scenario tendenziale sempre al 2025. La differenza dei quantitativi di sostanze inquinanti emesse tra i due scenari, ovvero il bilancio emissivo dell'intervento, costituisce un significativo indicatore dell'efficacia dell'intervento in studio in relazione al miglioramento delle condizioni ambientali del territorio e dei possibili riflessi sullo stato della qualità dell'aria. Per potere identificare e focalizzare gli ambiti spaziali dove si registrano le variazioni più significative in termini di emissioni il bilancio emissivo è stato calcolato su diversi grafi della rete dell'offerta di trasporto stradale: il primo corrisponde con il grafo di rete simulato nello studio di traffico per l'intero territorio comunale di Sasso Marconi e Casalecchio (Rete completa); il secondo è composto da una rete più ridotta che include l'autostrada A1, la SS64 Porrettana (tracciato storico) e la Nuova Porrettana (inclusa la SS64 bis di collegamento tra il vecchio e il nuovo svincolo di Sasso Marconi sulla A1), nel territorio incluso tra i caselli autostradali di Sasso Marconi - Cinque Cerri e Casalecchio; il terzo è rappresentato dal solo tracciato storico della SS64 Porrettana da Sasso Marconi a Casalecchio. Le stime effettuate per la definizione del bilancio emissivo richiesto sono state eseguite con la metodologia ufficiale europea COPERT IV, metodologia indicata dell'EEA (European Environment Agency) come lo strumento da utilizzare per la stima delle emissioni da trasporto stradale nell'ambito del programma CORINAIR (CORE INventory AIR) per la realizzazione degli inventari nazionali delle emissioni. La stima è stata eseguita in riferimento agli inquinanti di maggiore

interesse per lo stato attuale della qualità dell'aria (si veda la descrizione dello stato attuale della componente atmosfera nell'area in studio): NOx, PM10.

Il proponente a conclusione delle analisi afferma che "la realizzazione delle opere previste dallo scenario progettuale incluso il nuovo casello di Borgonuovo permetterà una significativa ridistribuzione dei flussi di traffico, permettendo il maggiore utilizzo di viabilità ad alta capacità nuove (Porrettana) o potenziate (Autostrada A1) in luogo della viabilità attuale (soprattutto la SS64 esistente). Questo risultato comporta due evidenti vantaggi in relazione alle emissioni atmosferiche:

- le emissioni complessive di rete si riducono grazie all'aumento della velocità media di percorrenza che si ottiene passando dalla SS64 storica, che in buona parte può essere considerata una strada urbana a scarsa capacità e con numerosi "perdi tempo", alla Nuova Porrettana o all'autostrada A1 caratterizzate da buoni livelli di servizio (ovvero scarsa congestione) anche negli scenari progettuali di lungo periodo;
- le emissioni vengono allontanate dai centri urbani in quanto i tracciati dell'autostrada e della Nuova Porrettana si discostano significativamente dalle aree a maggiore densità insediativi. Ciò comporta la riduzione della presenza di potenziali ricettori soggetti a livelli di inquinamento più elevati e, di conseguenza, la riduzione dell'esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico.

- Per la componente "Rumore", per la verifica dell'impatto acustico derivante dai flussi di traffico che interesseranno il futuro casello telepass di Borgonuovo, e per valutare l'eventuale necessità di prevedere adeguati sistemi di abbattimento del rumore, è stato eseguito uno studio, ai sensi dall'art. 8, comma 2 della LN 447/95 e delle specifiche norme regionali in materia di impatto acustico. Lo studio è stato sviluppato in continuità con le analisi predisposte per la verifica dell'inquinamento acustico causato dal traffico della Variante di Valico, inerente il tratto tra Sasso Marconi (BO) e Barberino del Mugello (FI), con particolare riferimento al Lotto 1 ovvero il tratto interessato dal progetto del nuovo svincolo. Nel modello acustico è stato simulato il contributo delle nuove sorgenti, vale a dire la rampa di immissione e quella in uscita dall'A1, oltre al flusso transitante sulla nuova via Cartiera. Il contributo acustico delle nuove sorgenti mantiene di fatto inalterati i livelli previsti dallo studio acustico per il dimensionamento delle barriere realizzate con l'ampliamento dell'autostrada A1, confermando quindi il generale rispetto dei limiti normativi (con l'eccezione della struttura sanitaria costituita dal ricettore n° 27, per il quale era già previsto un esubero del limite notturno). Per mitigare comunque l'impatto acustico sui ricettori prossimi al nuovo svincolo si è però deciso di inserire in progetto, quale elemento di mitigazione, una barriera acustica alta 3 metri lungo la rampa di uscita dalla carreggiata sud dell'A1. In questo modo si è ridotto l'impatto specifico del traffico che interesserà le nuove opere, che non è mai superiore a 2 decibel.

- Per la componente "Acque superficiali e sotterranee", il Proponente sottolinea come il progetto del nuovo svincolo si sviluppa parzialmente all'interno delle fasce del Reno tracciate nel PAI dell'Autorità di Bacino del Fiume Reno. Cautelativamente, come livello idrico duecentennale relativo alla zona di progetto, si è preso quello relativo alla sezione 10 del PAI, che si trova subito a monte dell'intervento. A questa sezione, nello stesso PAI, è associato un livello idrico di 70.6 m slm relativo alla portata avente tempo di ritorno di duecento anni (2282 m3/s).

Nella fattispecie, la rotatoria e le rampe della carreggiata lato Bologna sono protette dalla nuova Porrettana che, essendo realizzata a quote superiori rispetto alla piena duecentennale, non può rientrare nelle aree di rischio. Le rampe della carreggiata sud non sono interessate da eventi di piena. Tutto ciò premesso lo svincolo è in sicurezza idraulica e non va ad influire in alcun modo con le condizioni di deflusso di piena. L'unica altra interferenza idraulica è costituita dal Canale di Pontecchio che attraversa l'autostrada in corrispondenza della PK 199+808.00; attualmente l'interferenza è risolta con uno scatolare di larghezza pari a 8 m ed altezza pari a 3.7 m. Il progetto prevede un prolungamento di 7,5 m di tale manufatto sul lato monte per fronteggiare l'allargamento della carreggiata sovrastante.

Per la componente "Suolo e sottosuolo", il Proponente afferma per che "il nuovo svincolo si sviluppa laddove i depositi terrazzati di diverso ordine ricoprono interamente il substrato. Il rilevato di progetto appoggia in parte su di un materasso alluvionale con spessore variabile da 7 a 10 metri, costituito prevalentemente da depositi grossolani. Tali depositi sono sovrapposti alle argilliti varicolori eoceniche, appartenenti alle Argille Varicolori della Val Samoggia; costituite da argille

talora siltose, di colore rosso, grigio scure o nere, sottilmente stratificate. Le argilliti eoceniche, mai affioranti nell'area rilevata, ma diffuse nelle pendici collinari circostanti, sono state inserite in profilo, al di sotto delle alluvioni pleistoceniche, a seguito dell'analisi delle stratigrafie dei sondaggi pregressi. Le alluvioni sono a diretto contatto con le sottostanti argilliti, sulle quali si sono depositate a seguito di una intensa azione erosiva fluviale."

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

parere favorevole riguardo all'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto "Autostrada AI Milano - Napoli. Nuovo Casello di Borgonuovo di Sasso Marconi", subordinato al rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. i nuovi interventi infrastrutturali sono sottoposti al parere dell'Autorità di bacino che si esprime in merito alla compatibilità e coerenza dell'intervento con gli obiettivi del P.S.A.I; per consentire la realizzazione di un'infrastruttura in "Area ad alta probabilità di inondazione" sussistono tre condizioni: l'infrastruttura deve essere riferita a servizi essenziali, deve essere non diversamente localizzabile e la sua realizzazione non deve incrementare sensibilmente il rischio idraulico rispetto al rischio esistente; si rimanda agli enti territoriali la valutazione dell'esistenza delle condizioni di essenzialità e di non diversa localizzazione dell'infrastruttura, mentre in relazione alla variazione del rischio idraulico è necessario un'attestazione che ne dia una valutazione secondo i criteri esposti all'art. 4 delle Norme di P.S.A.I;
2. si prescrive, in fase di progettazione definitiva, la verifica della fattibilità della messa in sicurezza, rispetto alla piena TR 200, del tratto della rampa del cavalcavia Via Cartiera sulla SS64 Nuova Porrettana;
3. si prescrive, in fase di progettazione definitiva, la verifica di politiche tariffarie, da concordare con i comuni interessati, incentivanti per i residenti del potenziale bacino di utenza, che dovranno essere adottate per garantire i livelli di attrattività dell'infrastruttura previsti nello studio di traffico, e dal quale dipendono i benefici ambientali locali per le aree urbanizzate, individuati nello studio;
4. relativamente alla fase di cantiere, in particolare ai movimenti dei mezzi per il trasporto materiale, si richiede di utilizzare la viabilità autostradale senza interessare la viabilità del Comune di Bologna; diversamente, nel caso in cui ciò non sia possibile, si richiede che i percorsi vengano concordati con il Comune di Bologna, al fine di gestire e limitare i relativi impatti;
5. si ritiene opportuno prevedere una maggiore differenziazione delle nuove specie botaniche di progetto al fine di un incremento complessivo e dell'arricchimento in termini di biodiversità delle nuove formazioni vegetali;
6. le opere a verde di mitigazione dovranno essere in carico gestionale e manutentivo al proponente Autostrade per l'Italia SpA;
7. in sede di progetto definitivo dovrà essere prodotta la documentazione previsionale di impatto acustico secondo i criteri previsti dalla apposita Direttiva regionale approvata con Delibera di G.R. n. 673/2004; gli esiti dello studio di impatto acustico dovranno eventuali opere di mitigazione da realizzarsi per il rispetto dei limiti acustici di zona;
8. dovrà essere rispettata la normativa vigente in materia di inquinamento acustico sia durante la fase di realizzazione dell'opera sia durante l'esercizio; in particolare, il riferimento normativo per le immissioni acustiche durante la fase di esercizio è il DPR n. 142 del 30/03/2004 "Regolamento

recante disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447";

9. una eventuale previsione di superamento dei limiti acustici durante la fase di realizzazione dovrà comportare la richiesta di autorizzazione alla deroga di tali limiti da presentare al comune competente e da sottoporre al parere dell'ARPA, come previsto dalla LR 15/2001 "Disposizioni in materia di inquinamento acustico";
10. gli interventi finalizzati alla mitigazione dell'impatto acustico si devono raccordare con il progetto d'inserimento paesaggistico e di compensazione, la cui realizzazione viene prevista in sede di progettazione definitiva dell'opera e per il quale, nella relazione di screening, si individuano già i seguenti interventi:
 - fasce vegetali a fianco della infrastruttura, costituite da elementi arborei ed arbustivi con funzione anche di corridoi ecologici atti a mantenere in comunicazione unità naturali differenti;
 - aree intercluse rinaturate: è prevista la valorizzazione, dal punto di vista vegetazionale, ecologico e paesaggistico, delle superfici potenzialmente incolte (svincoli, piazzole, incroci...);
 - fasce verdi in prossimità di aree urbane, quali filari alberati, o pannelli fonoassorbenti e previsti dallo studio acustico di dettaglio;
 - siepi campestri e passaggi per piccoli animali, realizzabili a ridosso di fossi e/o confini i primi, e costituiti ad esempio da sottopassi dell'infrastruttura stradale i secondi;
11. per limitare in fase di cantiere gli impatti legati alle emissioni diffuse e puntuali di polveri derivanti dalla movimentazione dei materiali da costruzione e dai mezzi di cantiere, si ritiene necessario adottare i seguenti accorgimenti:
 - prevedere l'umidificazione dei depositi temporanei di inerti;
 - per l'eventuale impianto di betonaggio e altri impianti fissi, prevedere sistemi di abbattimento
 - per le polveri in corrispondenza degli sfiati da serbatoi e miscelatori durante il carico, lo scarico e la lavorazione;
 - per il trasporto degli inerti prevedere un sistema di ricopertura dei cassoni con teloni;
 - prevedere l'installazione di adeguate barriere mobili a protezione delle abitazioni più prossime al tracciato;
12. al fine del riutilizzo dei materiali derivanti dalle operazioni di scavo realizzate, andranno preventivamente verificate le caratteristiche qualitative di detti materiali e la loro compatibilità con l'utilizzo previsto (rinterro, rilevato, stendimento su terreno agricolo, ecc.) ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. 152/06;
13. per quanto concerne il sistema di drenaggio delle acque reflue di origine meteorica e di origine accidentale (sversamenti, acque di spegnimento di eventuali incendi, acque di lavaggio della piattaforma, ecc.) dell'infrastruttura occorre prevedere presidi a tutela dei corsi d'acqua ed in specifico prevedere, in fase di progettazione esecutiva, un sistema di raccolta e trattamento delle acque di origine meteorica che preveda la realizzazione di vasche di raccolta di prima pioggia per un tempo almeno di 10 minuti, dotate di saracinesche idrauliche in grado di bloccare l'immissione dei reflui nel reticolo idrografico superficiale;
14. il progetto esecutivo dovrà contenere il "piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali";
15. per il ripristino delle eventuali aree di cantiere si riutilizzerà il terreno vegetale proveniente dallo

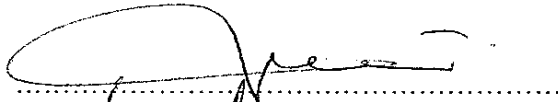
scotico, che si avrà cura di accumulare in spessori adeguati separatamente dalle altre tipologie di materiale e del quale si provvederà alla manutenzione per evitarne la morte biologica;

16. l'approvvigionamento dei materiali da costruzione e l'eventuale smaltimento dei materiali di risulta derivanti dagli scavi dovrà essere effettuato utilizzando siti autorizzati, previsti dagli strumenti di settore (PIAE e PAE), privilegiando a parità di idoneità quelli più prossimi all'area di realizzazione al fine di minimizzare gli impatti derivanti dal trasporto;
17. tra gli interventi di mitigazione è necessario l'adozione dell'asfalto drenante fonoassorbente per tutto lo sviluppo delle rampe dello svincolo, in modo da diminuire l'impatto acustico generato dalla pavimentazione previsto dal progetto in esame; inoltre in fase di collaudo dovrà essere verificata, attraverso interventi di monitoraggio, la componente vibrazione nei ricettori maggiormente esposti, al fine di poter escludere ogni possibile impatto da vibrazioni;
18. la realizzazione delle opere in progetto, in quanto parzialmente interferenti con aree soggette a tutela paesaggistica e nello specifico con il Fiume Reno, sarà subordinata al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica rilasciata ai sensi del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42; durante la fase di cantiere, occorrerà prevedere, in accordo con la Soprintendenza Archeologica dell'Emilia Romagna, ulteriori indagini ed approfondimenti sul rischio archeologico;
19. dal punto di vista paesaggistico, appare necessario prevedere un adeguato progetto di sistemazione del verde che preveda la messa a dimora di specie vegetali arboree ed arbustive autoctone o naturalizzate a garantire un maggior successo di impianto (facilità di attecchimento, buona resa nello sviluppo) evitando le specie riconosciute come infestanti (Robinia, Alianto, ecc.) e sufficiente ad ottenere un adeguato effetto di mitigazione dell'opera;
20. resta fermo che la realizzazione del progetto in esame è subordinata al rilascio da parte delle autorità competenti di tutte le autorizzazioni ed i pareri necessari ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

Proposta di Parere

10 di 13

Presidente Ing. Guido Monteforte Specchi



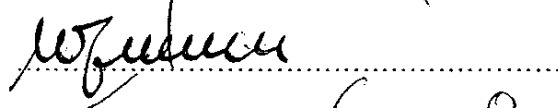
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



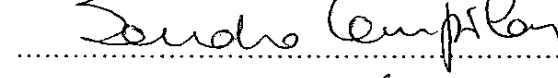
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



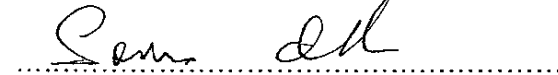
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



Prof. Saverio Altieri



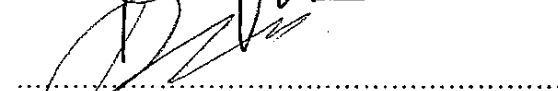
Prof. Vittorio Amadio



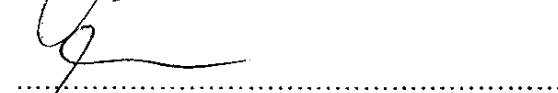
Dott. Renzo Baldoni



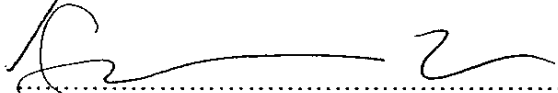
Dott. Gualtiero Bellomo



Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino



ASSENTE

Dott. Andrea Borgia



ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti

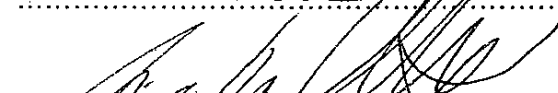


Ing. Stefano Calzolari

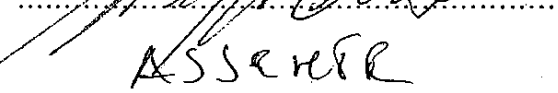


ASSENTE

Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti



ASSENTE

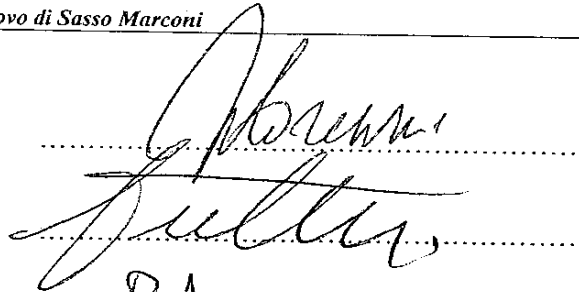
Arch. Laura Cobello



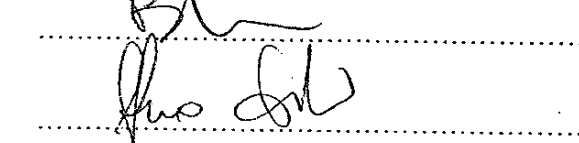
ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



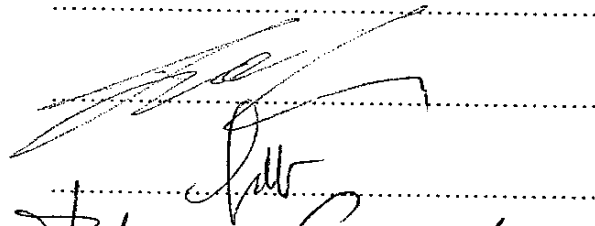
Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

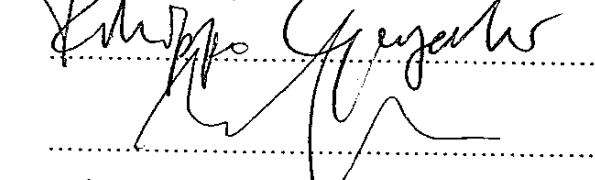
Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

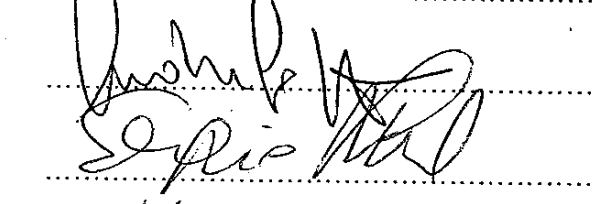


Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

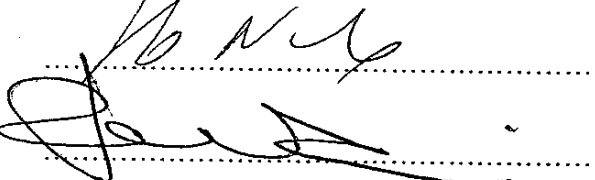
Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

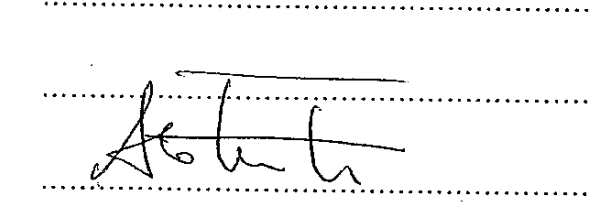


Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

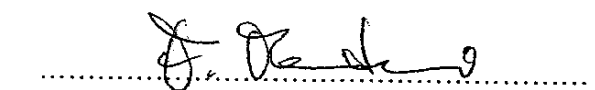
Avv. Michele Mauceri

~~Dott. Antonio Mercuri~~



Ing. Arturo Luca Montanelli

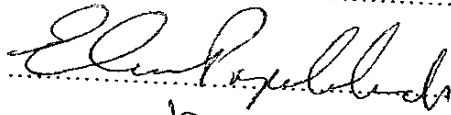
Ing. Francesco Montemagno



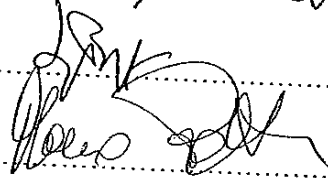
Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis



Avv. Luigi Pelaggi

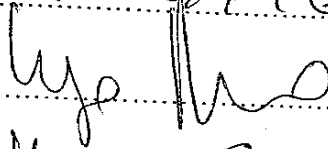


Ing. Mauro Patti

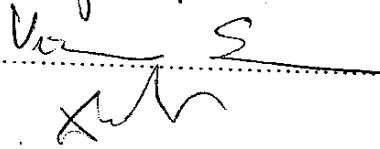
Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

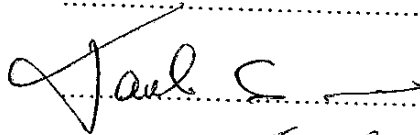


Avv. Vincenzo Sacco

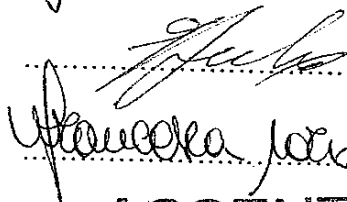


Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno



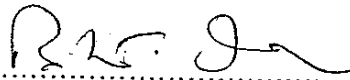
Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani