

SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

IL RESPONSABILE

PAOLO FERRECCHI

**POSTA PEC****Ministero della Transizione Ecologica (MITE)**Divisione V Sistemi di Valutazione ambientale  
cress@pec.minambiente.it**CTVIA VIA e VAS**

ctva@pec.minambiente.it

**e p.c. Regione Emilia-Romagna**Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie  
d'acquaServizio aree protette, foreste e sviluppo della  
montagna**ARPAE SAC di Bologna****ARPAE Sez. Territoriale di Bologna**

aoobo@cert.arpa.emr.it

**Città Metropolitana di Bologna**

cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it

**Comune di Argelato**

comune.argelato@pec.renogalliera.it

**Comune di Bentivoglio**

comune.bentivoglio@pec.renogalliera.it

**Comune di Castel Maggiore**

comune.castelmaggiore@pec.renogalliera.it

**Consorzio Bonifica Renana**

bonificarenana@pec.it

**Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna**

dsp@pec.ausl.bologna.it

**Agenzia per la sicurezza territoriale e la  
protezione Civile - Servizio di Bologna**Stpc.bologna@postacert.regione.emilia-  
romagna.it**Autostrade per l'Italia S.p.A.**

alla c.a. ing. Fabio Visintin

ANNO	NUMERO	INDICE	LIV.1	LIV.2	LIV.3	LIV.4	LIV.5	ANNO	NUMERO	SUB
		Classif.	1331	550	180	10	50	Fasc.	2021	12

Bologna, 07/02/2022

**OGGETTO: [ID: 7548] Procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19, del D.Lgs. 152/2006 – Progetto definitivo “Autostrada (A14): Bologna - Bari – Taranto. Tratto: Bologna Borgo Panigale - Bologna San Lazzaro. Interventi di completamento della rete viaria di adduzione; Nodo Di Funo –Accessibilità Interporto Centergross”.**

**Osservazioni.**

Con nota inviata dal Ministero della Transizione Ecologica e acquisita al protocollo regionale n. 1193792 del 31/12/2021 è stata comunicata la procedibilità dell'istanza presentata da Autostrade per l'Italia S.p.A. per l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del progetto in oggetto. Dalla data del 31/12/2021 decorre il termine di 30 giorni entro i quali, ai sensi dell'art. 19, comma 4, del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., le Amministrazioni e gli Enti territoriali, nonché qualsivoglia altro soggetto interessato, hanno facoltà di presentare osservazioni.

Esaminata la documentazione pubblicata sul sito del MITE al fine del procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 19, del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, proposta da Autostrade per l'Italia S.p.A., per il progetto in oggetto tenuto conto degli esiti della riunione istruttoria con le Amministrazioni locali interessate al progetto avvenuta il 19/01/2022, convocata con nota Prot. 13/01/2022.0025478 e visti i contributi pervenuti (Comune di Bentivoglio acquisito con Prot. 26/01/2022.0066921, Città metropolitana di Bologna acquisito con Prot. 28/01/2022.0076909, Consorzio della bonifica Renana acquisito con Prot.27/01/2022.0070333, Servizio sicurezza territoriale e protezione civile di Bologna della Regione Emilia-Romagna acquisito con Prot. 28/01/2022.0076956 e Arpae Area metropolitana acquisito con Prot. 02/02/2022.0091907) si esprimono le seguenti osservazioni e richieste di chiarimento al fine di poter valutare compiutamente i potenziali impatti ambientali significativi e definire le condizioni per prevenire o evitare i possibili impatti ambientali negativi del progetto:

1. In riferimento all'opera di Sovrappasso della rotatoria casello Interporto, vista la rilevanza dell'opera e per valutare l'impatto paesaggistico e l'efficacia delle mitigazioni proposte del sovrappasso scatolare della SP 3 sulla rotatoria di accesso al casello Interporto, si chiede di integrare gli elaborati con sezioni dedicate, foto simulazioni o render di detto intervento ai fini della valutazione dell'impatto paesaggistico;
2. Rispetto alle mitigazioni e opere a verde si chiede di evidenziare le superfici che verranno interessate dalle opere di mitigazione (fasce boscate arboreo arbustive e fascia arboreo arbustiva) chiarendo quali di questi interventi insisteranno in aree già interessate dal verde di corredo stradale e quali invece occuperanno nuove aree. Dovranno essere quantificate e dimensionate le nuove superfici di mitigazione a verde per i diversi interventi previsti dal presente progetto al fine di valutarne l'efficacia in termini paesaggistici e di riduzione degli inquinanti.

Si ritiene inoltre utile in questa sede anticipare, anche al proponente, alcune osservazioni pervenute dalle Amministrazioni locali che si possono configurare già come condizioni di cui tener conto per le successive fasi di progettazione definitiva/esecutiva e di realizzazione degli interventi:

in riferimento alla **matrice rumore** si considera e valuta che:

- la simulazione effettuata ha permesso di evidenziare che, nella situazione post operam, i livelli stimati presso alcuni ricettori risulterebbero superiori ai limiti normativi. Pertanto, è stata prevista l'installazione di diverse barriere antirumore, di altezza variabile in funzione delle necessità di mitigazione, per uno sviluppo complessivo di circa 1450 metri;
- attraverso l'uso delle barriere è stato stimato che la maggior parte dei superamenti verrà ricondotta entro i limiti normativi. Permarranno tuttavia lievi esuberi per alcuni dei ricettori analizzati: in particolare per alcuni di essi, ubicati a distanza significativa dall'infrastruttura, l'efficacia delle barriere sarebbe comunque limitata. Uno solo dei ricettori per i quali è stimato il superamento (ric. n. 127 – Hotel) è invece collocato in fascia A ad una distanza di circa 50 metri: per tale ricettore viene prevista esclusivamente la verifica post operam dei livelli sonori interni per valutare la necessità di interventi diretti;
- in relazione al rumore sia per i cantieri fissi sia per i cantieri mobili viene prevista la necessità che l'impresa debba ricorrere alla richiesta di deroga ai limiti normativi; per i cantieri mobili viene inoltre prevista l'adozione di barriere mobili per attenuare l'impatto acustico;
- in base a tali elementi si indicano le seguenti condizioni ambientali per le successive fasi progettuali definitive/esecutive:
  - ✓ sia integrata la Relazione di Impatto Acustico, inserendo anche le analisi acustiche relative alle due nuove rotatorie previste dal progetto, non valutate nella Relazione presentata
  - ✓ sia valutata l'efficacia dell'adozione di barriere acustiche anche per il ricettore n. 127 (Hotel), per il quale, pur venendo stimati superamenti per tutti i piani, viene previsto esclusivamente un monitoraggio acustico in fase di esercizio per la valutazione della necessità di interventi diretti sul ricettore stesso;
  - ✓ il monitoraggio acustico post operam sia avviato solo dopo la stabilizzazione dei flussi di traffico sull'infrastruttura (generalmente dopo qualche mese dalla conclusione di tutti gli interventi previsti dal progetto);
  - ✓ per tutti i ricettori per i quali è stato stimato il superamento dei limiti normativi in facciata, compresi quelli sui quali viene ipotizzata la conformità dei limiti interni stimata sulla base di un fonoisolamento minimo di facciata pari a 20 dBA, siano previsti specifici interventi di installazione di impianti di ventilazione e condizionamento;
  - ✓ essendo prevista la presenza in adiacenza ai cantieri fissi del presente progetto anche dei cantieri relativi al progetto di ampliamento dell'Autostrada A13, in caso di contemporaneità delle attività dovrà essere valutata la sovrapposizione degli impatti acustici ed eventualmente adottate le necessarie misure di mitigazione;
  - ✓ per quanto riguarda le opere di mitigazione acustica, nel caso di utilizzo di barriere antirumore si reputa indispensabile che le stesse, nelle eventuali parti trasparenti, siano dotati di colorazioni a contrasto e apposita segnaletica a righe oblique atte ad evitare la collisione per la tutela dell'avifauna presente.

In riferimento alla **matrice atmosfera** si considera che:

- l'area oggetto d'intervento si colloca, ai sensi della DGR 362/2012 e della DAL 51/2011, in area senza superamenti dei valori limite per PM10 e NO2;
- dal punto di vista degli impatti sulla qualità dell'aria, sono stati stimati i contributi emissivi della fase di esercizio e simulate le concentrazioni attraverso un modello matematico di dispersione degli inquinanti; sebbene non sia stata effettuata una valutazione delle emissioni dello scenario attuale, i I

contributi emissivi stimati per lo scenario progettuale prevedono una diminuzione delle emissioni rispetto allo scenario programmatico;

- per quanto riguarda la fase di cantiere, le concentrazioni simulate non evidenziano situazioni di criticità; tuttavia, i quantitativi stimati di particolato non considerano il contributo al traffico dei mezzi pesanti sulle strade asfaltate e le possibili interferenze cantiere operativo con il cantiere CO01 previsto per lo svincolo Interporto nell'ambito del progetto di ampliamento terza corsia A13;
- inoltre, si rileva l'estrema vicinanza di alcune abitazioni alle aree di cantiere (campo travi e campo operativo);
- non sono presenti indicazioni relativamente alla preparazione dei substrati stradali e di cantiere con trattamento a calce;
- in base a tali elementi si indicano le seguenti condizioni ambientali per le successive fasi progettuali definitive/esecutive:
  - dovrà essere effettuato un approfondimento sulle potenziali interferenze con il progetto di ampliamento dell'autostrada A13, con particolare riferimento al cantiere previsto allo svincolo dell'Interporto e al cantiere CB01 tra la via S. Marina e la SP3, stimando gli eventuali impatti cumulativi e indicando le eventuali misure mitigative in caso di contemporaneità;
  - dovrà essere indicata l'eventuale presenza di impianti di frantumazione, di betonaggio o produzione bitumi nelle aree di cantiere;
  - tenuto conto degli obiettivi indicati all'art. 17 delle norme del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) e dell'art 3.5 del PTM, si chiede di verificare la fattibilità di un incremento, rispetto a quello proposto, della componente arborea e vegetazionale, con interventi che comprendano anche nuovi impianti arboreo-arbustivi;
  - per limitare le emissioni diffuse di particolato durante la fase di cantiere, oltre a quelle già indicate nel progetto:
    - siano predisposte adeguate protezioni a tutela dei ricettori posti in vicinanza del campo operativo e del campo travi;
    - bagnatura periodica del materiale in demolizione con mezzi o impianti di nebulizzazione e umidificazione;
    - delimitazione del cantiere fisso con recinzioni dotate di reti antipolvere a protezione dei ricettori vicini;
    - nel caso di operazioni di trattamento a calce delle terre, si chiede di rispettare un'altezza di spandimento della calce non superiore a 10 cm, al fine di ridurre la possibilità di emissioni polverulente. Tali trattamenti verranno eseguiti in giornate con condizioni meteorologiche favorevoli (basse velocità del vento);
  - si chiede, a garanzia di un ottimale attecchimento della componente vegetazionale, che le aree di cantiere eventualmente sottoposte a stabilizzazione a calce siano ripristinate in modo tale che il terreno sia qualitativamente adatto alle opere a verde previste;
  - ferme restando le condizioni di sicurezza stradale, si chiede di illuminare le rotatorie con torri faro alimentate con pannello solare.

In riferimento alla **matrice acque sotterranee** si considera che:

- la documentazione presentata rimanda alla successiva fase di progettazione esecutiva la redazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), mettendo in evidenza come in assenza di interferenze dirette con i pozzi ad uso idropotabile e sorgenti captate ad uso acquedottistico gli impatti dovuti alle lavorazioni risulterebbero di intensità trascurabile e di conseguenza tale componente non sarebbe prevista dal PMA stesso;
- relativamente all'opera in progetto i possibili impatti sulla falda superficiale potrebbero derivare da eventuali sversamenti di sostanze inquinanti sia in aree di cantiere sia durante le lavorazioni, con successiva percolazione delle stesse nel corpo idrico sotterraneo.
- si richiede pertanto nella successiva fase progettuale definitiva/esecutiva:
  - anche in caso di assenze di interferenze dirette con pozzi ad uso idropotabile, di prevedere il monitoraggio della falda superficiale durante le lavorazioni, utilizzando punti di monitoraggio disponibili (ad esempio i fori di sondaggio attrezzati a piezometri utilizzati in fase di progettazione) o di nuova realizzazione, prossimi alle aree di cantiere o di lavorazioni ritenute impattanti;
  - inoltre, per quanto riguarda il monitoraggio, si ribadisce fin d'ora l'importanza della definizione di un significativo stato di ante operam, che deve prevedere misure quantitative e qualitative almeno nell'arco di un anno su tutti i punti previsti dal PMA, che dovranno essere infine mantenuti, per quanto possibile, in efficienza durante la realizzazione dell'opera al fine di garantire una corretta esecuzione del monitoraggio in tutte le fasi previste dal PMA.

Per quanto riguarda **gli interventi vegetazionali**, sulla base dell'esame degli elaborati predisposti, si concorda sostanzialmente nella scelta delle specie vegetali prescelte, autoctone e quindi adatte alle condizioni meteorologiche e al contesto del territorio, con le specifiche riportate nella relazione sulle opere a verde per le caratteristiche vivaistiche e si forniscono le seguenti raccomandazioni/condizioni:

- per quanto riguarda gli interventi di asportazione e ricostituzione del suolo si raccomanda di attenersi alle modalità indicate nelle "Linee guida per la rimozione, gestione e riapplicazione del topsoil" redatte dalla Regione Emilia-Romagna nel 2020;
- si richiede che il periodo per eseguire, a cura e spese del Proponente, tutta una serie di lavori di manutenzione e di pratiche colturali, atte a favorire l'attecchimento della vegetazione e garantire la piena efficienza degli impianti, compresi anche degli oneri per la sostituzione delle eventuali fallanze, sia aumentato a 5 anni;
- è da porre attenzione riguardo alle potature proposte nella relazione sulle opere a verde, necessarie per le siepi prossime al ciglio stradale, ma probabilmente non necessarie ai giovani alberi e arbusti nelle formazioni più naturalistiche (TP01) e limitandole ai casi di comprovata necessità nello sviluppo vegetativo negli anni post impianto;
- è da evitare il diserbo chimico proposto per rigenerare il tappeto erboso in caso di necessità;
- in relazione allo sfalcio delle aree a prato si reputano eccessivi i 20/25 tagli all'anno proposti per mantenere costante l'altezza del tappeto erboso, in quanto, oltre che ambientalmente poco sostenibili, andrebbero anche a interferire negativamente con i cicli biologici e riproduttivi delle diverse specie presenti;

- eventuali sostituzioni di specie vegetali potranno essere concordate nelle successive fasi progettuali con i Comuni interessati.

In merito al **rischio idraulico** si rileva che:

- il progetto interferisce con il reticolo di competenza del Servizio di Protezione civile – Area Bologna nell’attraversamento viario del Canale Navile in prossimità dello svincolo SP3-SP45;
- il progetto prevede la completa demolizione e ricostruzione del manufatto di attraversamento, sostituendo l’attuale ponte a tre luci con un nuovo ponte ad unica campata con luce di 48 m. È stato previsto di sviluppare un modello idraulico in moto permanente al fine di verificare il franco idraulico delle nuove strutture rispetto al livello di piena per Tr 200 anni. La portata di riferimento è stata indicata dall’Autorità di Bacino sulla base degli strumenti di piano disponibili. Come prescritto dalle NTC, il franco minimo sarà pari a 1.5 m sopra il livello di piena per Tr 200 anni;
- allo stato attuale si conferma la compatibilità idraulica delle opere previste, riservandosi gli adeguati approfondimenti in sede di progettazione esecutiva;
- considerato che l’opera sarà realizzata in due fasi e successivamente solidarizzata in modo tale da garantire le normali condizioni di funzionamento della viabilità, si raccomanda la consultazione preventiva dei tecnici del Servizio nelle fasi successive di approfondimento tecnico al fine di predisporre il progetto esecutivo e le fasi operative in coerenza con le esigenze di gestione dell’alveo del Canale Navile e del mantenimento della pista di servizio sottostante all’attraversamento che funge anche da percorso ciclopedonale;
- l’opera di attraversamento del corso d’acqua è collocata su terreni appartenenti al Demanio Pubblico dello Stato ed è pertanto soggetta a concessione di occupazione di area demaniale ai sensi della LR 7/2004, pertanto, parallelamente alle fasi successive di progettazione, dovrà essere attivato il procedimento presso ARPAE per il rilascio della concessione.

Rispetto alle **interferenze idrauliche** con il reticolo gestito dal Consorzio della bonifica renana si evidenzia il rilascio del parere idraulico favorevole (Prot.27/01/2022.0070333) con le seguenti prescrizioni:

- le bocche tarate degli scarichi dei volumi di laminazione dovranno essere in grado di convogliare una portata pari al massimo a 10 l/s\*ha e inoltre dovrà essere predisposto un sistema di laminazione temporaneo anche per le aree adibite a cantiere la cui realizzazione comporta una occupazione di almeno 500 mq di un’areale agricolo;
- tutte le opere o gli interventi interferenti per un raggio di 10 metri con i canali di Bonifica potranno essere eseguiti solo a seguito di rilascio di concessione da parte dello scrivente Consorzio. Dovrà essere cura del proponente, pertanto, come già esplicitato in premessa, presentare istanza di concessione a codesto Consorzio, corredata della documentazione tecnica necessaria, così come previsto dal Regolamento consortile;
- tutte le opere o gli interventi interferenti con condotte, fossi irrigui e canalette irrigue privati gestiti dallo scrivente Consorzio, dovranno essere autorizzati da quest’ultimo. Si precisa che, in merito a tali interferenze, non sarà rilasciato alcun atto di concessione con relativi oneri amministrativi accessori, ma le stesse dovranno essere preventivamente autorizzate da codesto Consorzio;
- tutte le interferenze dovranno essere valutate dal Consorzio in occasione della presentazione del progetto definitivo/esecutivo;

- dovrà essere garantita la continuità dei fossi privati esistenti interclusi a seguito della realizzazione del nuovo asse viario.

In merito alla riduzione del **rischio sismico** si evidenzia che gli interventi di completamento della rete viaria di adduzione del "Nodo di Funo - Accessibilità interporto Centergross" sono compresi, vista la Tav. 4 "Carta di area vasta delle aree suscettibili di effetti locali" del PTM, in parte all'interno della zona L "zona di attenzione per instabilità da liquefazione/densificazione" ed in parte in zona C "sedimenti prevalentemente fini di pianura":

- in relazione alle successive fasi progettuali e di approvazione dell'opera nel caso di varianti urbanistiche ai sensi dell'art. 5 della LR 19/2008 dovrà essere rilasciato il parere sismico da parte della Città Metropolitana di Bologna e pertanto dovranno essere predisposti gli opportuni approfondimenti geologici e sismici.

Cordiali saluti

Ing. Paolo Ferrecchi  
(nota firmata digitalmente)

Per informazioni contattare i funzionari del Servizio VIPSA: Ruggero Mazzoni tel. 051.5276001, [ruggero.mazzoni@regione.emilia-romagna.it](mailto:ruggero.mazzoni@regione.emilia-romagna.it) o Elena Tugnoli tel. 051/5275495, [elena.tugnoli@regione.emilia-romagna.it](mailto:elena.tugnoli@regione.emilia-romagna.it)

RM\_ET – OsservazioniRER\_NodoFuno\_fin.docx

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