

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

AUTOSTRADA A13 – AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA DEL TRATTO BOLOGNA ARCOVEGGIO – FERRARA SUD (MODIFICA CONFIGURAZIONE DI PROGETTO)

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 18	Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato.
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Nel seguito vengono descritte le finalità e le motivazioni delle modifiche puntuali non sostanziali che si sono apportate al progetto di ampliamento alla terza corsia della Autostrada A13 Padova – Bologna, tratto Bologna Arcoveggio – Ferrara sud, approvato in sede di Valutazione di Impatto Ambientale con DEC/VIA n. 333 del 27/11/2018, dovute esclusivamente ad un affinamento della cartografia di base ed al conseguimento di una migliore sicurezza della circolazione negli specifici punti di immissione degli svincoli di Arcoveggio e di Ferrara Sud.

Nel dettaglio, il progetto ottimizza il funzionamento di alcuni elementi sopra richiamati per le motivazioni di seguito espresse:

- a) *Viabilità*: aggiornamento dello schema di uscita:
 - a1) dello svincolo di Arcoveggio;
 - a2) dello svincolo di Ferrara Sud;ai fini di renderne più intuitiva l'accessibilità all'utente stradale e di migliorarne le condizioni di sicurezza. In entrambi i casi, la modifica consiste nell'introduzione della corsia di diversione, mediante lieve rettifica del bordo stradale, e nella chiusura dell'ampliamento alla 3^a corsia dopo il punto di sfioro fra autostrada e rampa; tali adeguamenti sono rispondenti ai più recenti standard autostradali di sicurezza;
- b) *Nuova rotatoria*: inserimento, in una strada provinciale, della rotatoria di Via imperiale (c.d. Dell'uccellino) in luogo della ricostruzione del cavalcavia CV032 inizialmente prevista al km 33+307, come da richiesta della Provincia e del Comune di Ferrara (ufficializzata con nota Comune di Ferrara Prot. 0956456 del 14/10/2021);
- c) *Strade poderali non asfaltate e similari*, non interessate dal traffico autostradale: ricucitura delle viabilità poderali e degli accessi per la manutenzione da parte dei Consorzi, anche a seguito dei nuovi rilievi e indagini eseguiti;
- d) *Piazzole di sosta*: si realizzano lievi traslazioni di piazzole di sosta già previste nel progetto

approvato, apportate, in alcuni casi, per una maggiore compatibilità sulle proprietà private e, in altri, per consentire l'installazione dei Pannelli a Messaggio Variabile – PMV.

Nella documentazione allegata, per completezza di informazione, si riporta il confronto tra il progetto approvato in VIA e quello attualmente depositato per la Conferenza di Servizi, illustrando tutti i suddetti punti in elenco. Come si evince dalle tavole di confronto, le ottimizzazioni apportate alle categorie di interventi c) e d), che tra l'altro non interessano il nastro autostradale, consistono in modifiche minimali che non apportano alcuna variazione all'analisi degli impatti eseguita nella fase di VIA, ma anzi ottimizzano le esigenze puntuali del territorio.

Pertanto, la Verifica ambientale in argomento si riferisce esclusivamente alla nuova configurazione delle rampe di immissione degli svincoli di Arcoveggio (Comune di Bologna) e di Ferrara Sud (Comune di Ferrara) e all'inserimento della nuova rotondella di Via imperiale, richiesta dal Comune in luogo del Cavalcavia CV032.

4. Localizzazione del progetto

a1) AGGIORNAMENTO DELLO SCHEMA DI USCITA DELLO SVINCOLO DI ARCOVEGGIO

Lo svincolo di Arcoveggio è situato lungo l'asse autostradale della A13 Bologna Arcoveggio – Ferrara sud al km 0+600 nel Comune di Bologna e funge da interconnessione tra la A13 e la A14. Lo svincolo è caratterizzato da una configurazione con rampe dirette e semidirette che connettono l'itinerario autostradale con il raccordo alla Tangenziale di Bologna.



Figura 1 – Svincolo di Bologna Arcoveggio

a2) AGGIORNAMENTO DELLO SCHEMA DI USCITA DELLO SVINCOLO DI FERRARA SUD

Lo svincolo di Ferrara Sud è situato lungo l'asse autostradale della A13 Bologna Arcoveggio – Ferrara sud al km 33+750 nel Comune di Ferrara. L'opera di scavalco dello svincolo di Ferrara Sud rappresenta il limite di fine intervento del progetto di ampliamento in terza corsia della tratta Bologna - Ferrara. Lo schema di tale svincolo è di tipo a trombeta.



Figura 2 – Svincolo di Ferrara Sud

b) ROTATORIA DI VIA IMPERIALE E SISTEMAZIONE AREA DISMESSA DEL CAVALCAVIA CV032

Il cavalcavia CV032 è situato lungo l'asse autostradale della A13 Bologna Arcoveggio – Ferrara sud al km 33+307 in Comune di Ferrara. Il progetto definitivo prevedeva la demolizione dell'esistente cavalcavia e la ricostruzione dello stesso a circa 120 m dal cavalcavia esistente.

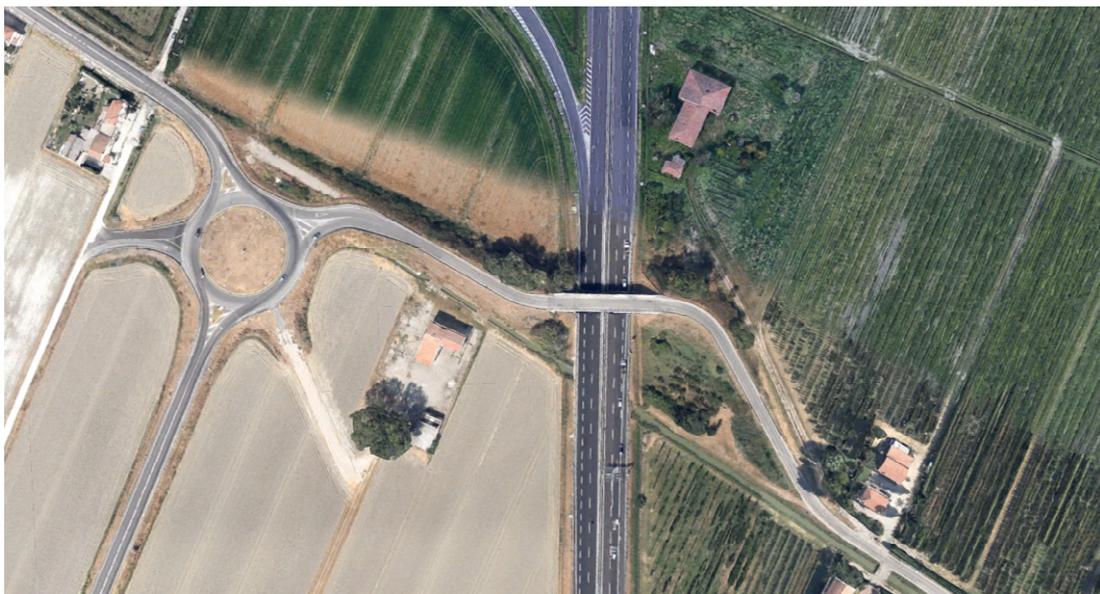


Figura 3 – Cavalcavia CV032

La viabilità interessata dalla rotatoria collega la SP8 via Ferrara alla SP70 via Padusa poco prima dello svincolo di Ferrara Sud. La sezione stradale esistente presenta una larghezza media pari a 5.00m.

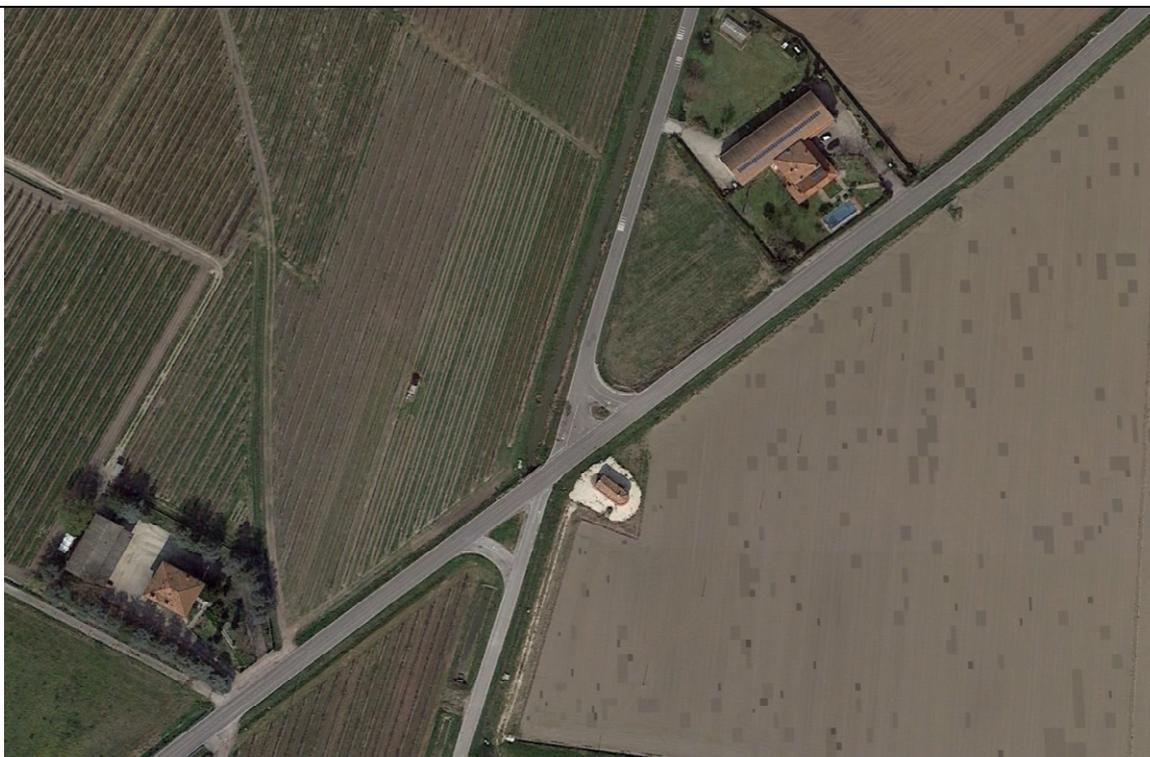


Figura 4 – Immagine aerea dell'attuale configurazione dell'intersezione fra Via Imperiale e la S.P.8 dove verrà realizzata la nuova Rotatoria dell'Uccellino

5. Caratteristiche del progetto

Il presente capitolo illustra le modifiche progettuali proposte relativamente agli interventi in studio rispetto al Progetto valutato in sede di procedura VIA ed evidenzia i connessi effetti sulle componenti ambientali.

a1) AGGIORNAMENTO DELLO SCHEMA DI USCITA DELLO SVINCOLO DI ARCOVEGGIO

A seguito di studi approfonditi ed in accordo con i nuovi standard di sicurezza autostradali, è stata valutata la possibilità di modificare l'uscita dello svincolo, prolungando la terza corsia oltre la cuspide dello stesso.

La modifica consiste nell'introduzione della corsia di diversione e nella chiusura dell'ampliamento alla 3^a corsia dopo il punto di sfocciamento fra autostrada e rampa.

La soluzione progettuale individuata comporta benefici in termini di fruibilità dell'infrastruttura da parte dell'utente stradale, di sicurezza e di fluidità del traffico. Questo scenario, inoltre, consente di prevedere in due punti distinti l'informazione all'utenza relativamente alla diversione e alla chiusura della terza corsia migliorando la percezione dello svincolo con il mantenimento degli standard di sicurezza.

La soluzione comporta solo leggere modifiche in termini di occupazione del suolo, ma in termini di impostazione progettuale non rappresenta nessuna modifica, né genera alcuna variazione sui volumi di traffico valutati nello Studio di Impatto Ambientale.

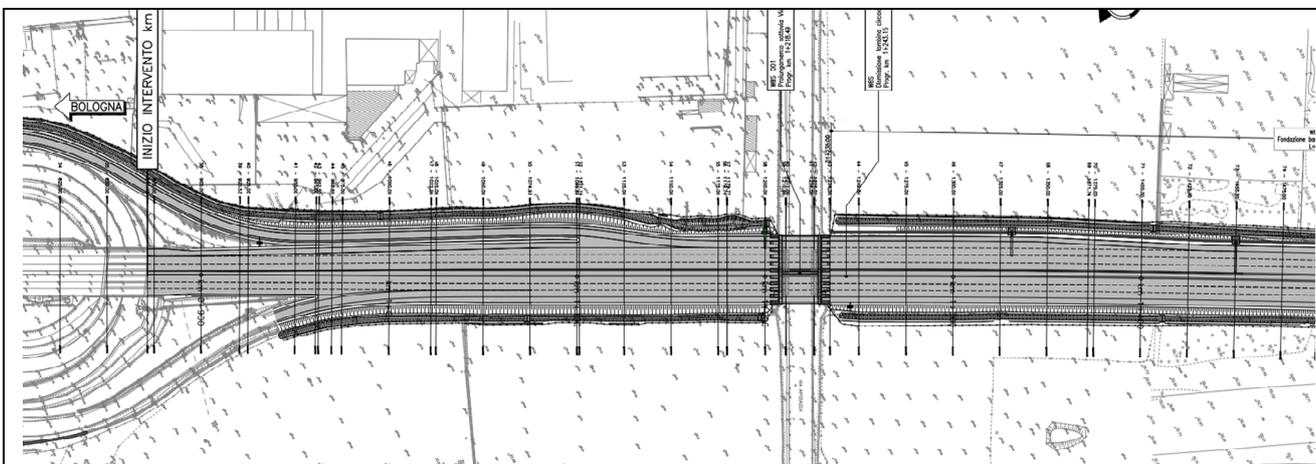


Figura 5 – Soluzione progettuale svincolo di Bologna Arcoveggio

a2) AGGIORNAMENTO DELLO SCHEMA DI USCITA DELLO SVINCOLO DI FERRARA SUD

Lo svincolo di Ferrara Sud rimane pressoché invariato ad eccezione della rampa di uscita lato Nord direzione Ferrara e la rampa in entrata lato sud direzione Bologna.

Per esso valgono le stesse impostazioni progettuali utilizzate per lo svincolo di Bologna Arcoveggio.

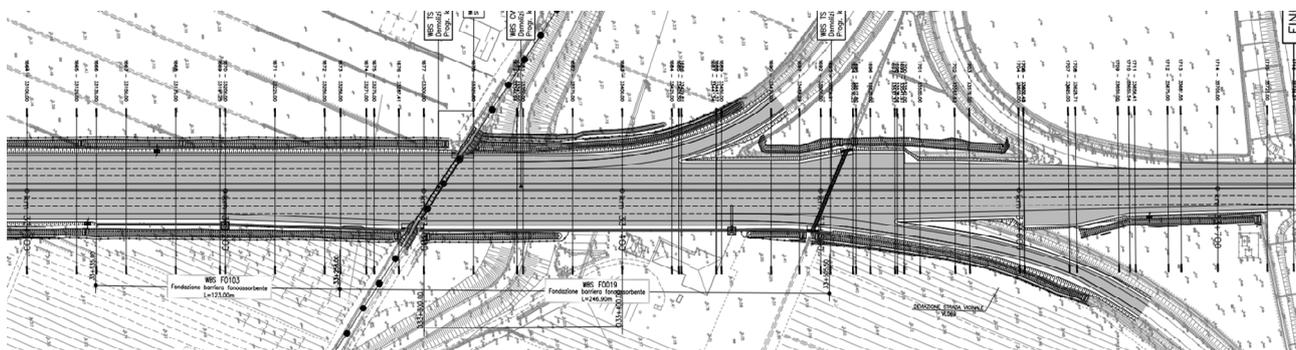


Figura 6 – Soluzione progettuale svincolo di Ferrara Sud

b) ROTATORIA DI VIA IMPERIALE E SISTEMAZIONE AREA DISMESSA DEL CAVALCAVIA CV032

L'aggiornamento del progetto, rispetto a quello presentato in sede di VIA, non riguarda la viabilità autostradale, bensì, come richiesto dalla Provincia e dal Comune di Ferrara (ufficializzato con nota Comune di Ferrara Prot. 0956456 del 14/10/2021), l'inserimento, tra la strada provinciale SP8 (via Ferrara) e via Imperiale, di una rotatoria denominata "Dell'uccellino"; tale sistemazione, che migliora la circolazione locale e garantisce migliori livelli di sicurezza, rende non più necessaria la ricostruzione del cavalcavia CV032 al km 33+307, la cui demolizione era stata già valutata in sede di VIA in quanto gli utenti potranno comunque attraversare l'autostrada usufruendo del cavalcavia CV031 sulla SP8 localizzato a un chilometro circa dal citato cavalcavia CV032.

In termini di occupazione del suolo, la realizzazione della nuova rotatoria dell'Uccellino comporta una superficie pavimentata di 1765 mq; tale incremento risulta però ampiamente compensato dal risparmio, sempre in termini di suolo, di circa 2800 mq di superficie pavimentata che si sarebbe dovuta realizzare per la ricostruzione del cavalcavia CV032 che, come detto, non viene più ricostruito. Inoltre, la non prevista ricostruzione del cavalcavia comporta un risparmio in termini di materie prime, quali calcestruzzo e acciaio, necessarie alla realizzazione delle opere di fondazione ed elevazione del manufatto, nonché dei muri in calcestruzzo previsti per la realizzazione delle rampe. Infine, nelle aree attualmente occupate dalle rampe del cavalcavia che verrà demolito, sono previsti interventi a verde di riqualifica.

Dal punto di vista della cantierizzazione, la modifica progettuale non comporta un aggravio in termini di movimentazione di mezzi operativi e di terre, bensì una semplificazione degli interventi, con una

conseguente riduzione degli impatti derivanti dalla realizzazione dei pali di fondazione dei muri delle rampe e delle spalle, nonché una diminuzione degli interventi notturni legati, ad esempio, al varo dell'impalcato del cavalcavia.



Figura 7 – Soluzione progettuale Rotatoria dell'Uccellino

In sintesi, la soluzione progettuale individuata comporta benefici non solo in termini di miglioramento della viabilità secondaria nella zona interessata dal progetto, ma anche in termini ambientali, in quanto l'impatto della struttura proposta nella modifica risulta certamente minore rispetto a quello della ricostruzione del cavalcavia CV032, che, come detto, si rende superfluo a seguito della sopra richiamata nuova sistemazione viabilistica.

Aspetti comuni per le tre categorie di interventi descritti

Tutte le modifiche apportate non variano la strategia di localizzazione delle aree di cantiere prevista nel progetto approvato, i presidi ambientali e le misure gestionali, già esaminate in sede di VIA, né il Piano di Utilizzo approvato ai sensi del DM 161/2012 con Determina Direttoriale DVA-2018-118 del 12/03/2018.

La seguente tabella confronta, in modo sintetico, il progetto sottoposto a VIA con il progetto comprendente le soluzioni migliorative sopra indicate, che si ricorda discendono da:

- recepimento di prescrizioni del C.S.LL.PP.;
- ottimizzazioni finalizzate ad una maggiore sicurezza dell'esercizio;
- recepimento di alcune osservazioni ricevute dagli enti;
- ottimizzazioni legate alla revisione di alcuni standard della concessionaria o derivanti da nuove indagini topografiche e geognostiche svolte in vista della predisposizione del progetto esecutivo.

ELEMENTO	PROGETTO VIA (Decreto n. 333 del 27/11/2018)	PROGETTO AFFINATO	CONFRONTO
a1) Aggiornamento dello schema di uscita dello svincolo di Arcoveggio	La configurazione dello svincolo non prevedeva la corsia di diversione, mantenendo le tre corsie di progetto.	L'introduzione della corsia di diversione comporta un aumento della sezione di 9,14 m e si sviluppa per 636,30ml. La modifica conferma le opere a verde sulla scarpata già previste.	MIGLIORATIVO Si migliora la rispondenza ai più recenti standard autostradali sulla sicurezza.
a2) Aggiornamento dello schema di entrata e di uscita dello svincolo di Ferrara Sud;	La configurazione dello svincolo non prevedeva la corsia di diversione, mantenendo le tre corsie di progetto.	L'introduzione della corsia di diversione comporta un aumento della sezione di 3,75 m e si sviluppa per 403,00 ml. La modifica conferma le opere a verde sulla scarpata già previste.	MIGLIORATIVO Si migliora la rispondenza ai più recenti standard autostradali sulla sicurezza.
b) Rotatoria "Dell'Uccellino" e sistemazione area dismessa del cavalcavia CV032	Il progetto prevedeva la demolizione e ricostruzione del cavalcavia CV032 e nessun intervento sulle viabilità ordinarie non interessate dal traffico autostradale (Via Imperiale e la S.P.8) che si intersecano con un incrocio a raso.	La realizzazione della rotatoria migliora la fruibilità in sicurezza della viabilità ordinaria (intervento richiesto dal Comune e dalla Provincia) e non rende più necessaria la ricostruzione del cavalcavia CV032. Il progetto prevede il recupero ambientale della porzione attinente alle rampe del cavalcavia dismesso.	MIGLIORATIVO La realizzazione della rotatoria mette in sicurezza l'attuale incrocio e vi sono minori effetti ambientali dati dalla non ricostruzione del cavalcavia.
Aree di cantiere	Strategia di pianificazione riportata nel progetto	Si conferma	INVARIATO
Piano utilizzo terre	Approvato con Determina Direttoriale prot. DVA-DEC-118 del 12.03.2018	Nessuna modifica	INVARIATO

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	Decreto VIA D.M. n. 0000333 del 27.11.2018
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Approvazione Piano di Utilizzo ex DM 161/2012	Provvedimento di approvazione prot. DVA n. 118 del 12.03.2018
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Localizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 81 ex DPR 616/77 tramite Conferenza dei Servizi ex art. 14 LN 241/90	<i>Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica	<i>Comune di Bologna, Castel Maggiore, Bentivoglio, Malalbergo, San Pietro in Casale, Galliera, Poggio Renatico, Ferrara</i>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La tratta A13 Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud interessa unicamente corsi d'acqua e relative fasce di rispetto tutelate per legge. Le modifiche illustrate non ricadono all'interno di tali aree.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La tratta dell'A13 oggetto della presente istanza ha una distanza minima dalle zone costiere e marine di circa 50 km.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La tratta A13 Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud non ricade in prossimità di alcuna zona montuosa e forestale tutelata.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le modifiche presentate non ricadono né all'interno di Riserve e parchi naturali, né all'interno di siti della Rete Natura 2000. Si segnala, per completezza e come indicato nello Studio di Impatto Ambientale sottoposto a VIA, che a distanza dai luoghi interessati dalle modifiche, tra le progressive chilometriche 15+300 e 25+200, l'autostrada A13 e la relativa fascia allo studio sono interessate dalla presenza del sito di importanza comunitaria (SIC), anche zona di protezione speciale (ZPS), "Biotopi e Ripristini ambientali di Bentivoglio, San Pietro in Casale, Malalbergo e Baricella" (IT4050024), istituito come SIC-ZPS con DGR Emilia Romagna n. 167/2006.

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La tratta A13 Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud non ricade all'interno di questa tipologia di zone, tuttavia in prossimità della progressiva 4+200, a circa 450 metri dall'A13, è presente un'azienda a rischio di incidente rilevante (F.lli Renzi Logistica s.r.l.), soggetta a D.Lgs 334/99 art. 6. L'area di danno che determina vincoli territoriali è di 130 metri di distanza; a tale area vengono riferite le limitazioni di insediabilità.</p> <p>La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone.</p>
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La tratta A13 Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud non attraversa zone a forte densità demografica. Il tratto autostradale oggetto di ampliamento alla terza corsia lambisce marginalmente le aree metropolitane di Bologna e Ferrara, il cui tessuto insediativo differisce sensibilmente dagli altri ambiti comunali interessati che presentano, infatti, connotazioni a carattere maggiormente rurale e agricolo.</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Per quanto riguarda le aree oggetto di tutela paesaggistica, la tratta A13 Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud interessa corsi d'acqua meritevoli di tutela e sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., e le relative fasce di rispetto. Sono altresì presenti ambiti appartenenti alle zone di particolare interesse naturalistico e paesaggistico della pianura. Nello specifico, tali zone risultano articolate al loro interno in "Nodi ecologici complessi" e in "Zone di rispetto dei nodi ecologici".</p> <p>Le modifiche presentate non ricadono all'interno di nessuna delle aree citate e non interferiscono con esse.</p> <p>Con riferimento al sistema delle risorse storiche, nel territorio interessato dal progetto dell'A13 Bologna Arcoveggio - Ferrara Sud il PTCP e i Piani Strutturali Comunali individuano i seguenti beni vincolati ai sensi del D. Lgs 42/2004: Podere San Biagio, edificio di valore storico-architettonico, vincolato con Decreto dell'8/8/2005, situato alla chilometrica 4+600, a circa 380 metri dall'autostrada, in comune di Castel Maggiore; complesso "Villa Monari" (Villa Sanguinetti) alla progressiva chilometrica 10+640, quale bene di interesse storico-architettonico, in comune di Bentivoglio; Chiesa, campanile ed Oratorio Saletto, in prossimità della progressiva 15+660 ubicati a 310 metri dall'autostrada, in comune di Bentivoglio; Torre dell'Uccellino alla progressiva 32+500, a circa 480 metri dall'A13, in comune di Poggio Renatico.</p> <p>Le modifiche in progetto non interferiscono con nessuna delle aree citate.</p> <p>Non sono presenti elementi inerenti all'archeologia, quali complessi o aree archeologiche.</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree oggetto di modifica progettuale non interessano direttamente colture riconducibili a tali produzioni.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nell'ambito della procedura di VIA già espletata non è emerso l'interessamento diretto di siti contaminati lungo il tratto di ampliamento.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le modifiche in progetto non ricadono in territori gravati da vincolo idrogeologico.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree a rischio e pericolosità alluvioni, così come individuate dal PGRA del Distretto Idrografico dell'Appennino Settentrionale, discendono da quanto stabilito dai PAI vigenti, rielaborate alla luce del necessario coordinamento europeo. Le modifiche presentate non interferiscono con aree a rischio o pericolosità idraulica.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Secondo la Classificazione sismica dei comuni dell'Emilia-Romagna aggiornata con DGR n. 1164 del 23/07/2018, l'intera area interessata dal progetto dell'A13 Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud ricade in zona 3, quindi a Rischio Basso.

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Lungo la tratta A13 Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud sono stati individuati i ricettori sensibili emersi dall'analisi delle "zonizzazioni acustiche comunali" riportati a seguire:</p> <p>Residenza Sanitaria Assistenziale Casa Della Carità, Via del Tuscolano, 97 Comune di Bologna, ubicata alla progressiva chilometrica 2+200, ad ovest del tracciato autostradale; Scuola Primaria F. Franchini, Via Verne, Frazione Sabbiuino di Piano Comune di Castel Maggiore, ubicata alla progressiva chilometrica 5+500, ad est del tracciato autostradale; Scuola Istituto di Istruzione Superiore Tecnico Agrario A. Serpieri, Via Peglion, 25, Comune di Bologna, ubicata a circa 440 m alla progressiva chilometrica 2+500, ad ovest del tracciato autostradale; Scuola Dell'Infanzia S. Anna, Via Sammarina, 31 Frazione Sabbiuino di Piano Comune di Castel Maggiore, ubicata alla progressiva chilometrica 5+700, a circa 330 m ad est del tracciato autostradale.</p> <p>Le modifiche oggetto della presente istanza si trovano a distanza di diversi chilometri dai ricettori individuati, quindi non si presenta alcuna interferenza.</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
		<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><i>Descrizione:</i> Rispetto al progetto approvato, le modifiche in oggetto comportano puntuali e limitate modifiche all'uso del suolo previsto, determinate dalle introduzioni delle corsie di diversione mediante lieve rettifica del bordo stradale in corrispondenza degli svincoli di Arcoveggio e Ferrara sud e dall'inserimento della rotatoria in corrispondenza di Via Imperiale.</p>		<p><i>Perché:</i> Con riferimento alle azioni che possono comportare una modifica fisica dell'ambiente, le azioni di progetto connesse alle modifiche non comportano una variazione significativa rispetto a quelle già considerate ambientalmente compatibili nell'ambito dell'istruttoria VIA; si tratta, infatti, di modifiche localizzate e l'occupazione complessiva di suolo viene ridotta grazie alla mancata ricostruzione del Cavalcavia CV032.</p>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<p><i>Descrizione:</i> I soli aspetti che determinano l'utilizzo di risorse naturali sono quelli riguardanti la fase di costruzione e concernono le materie prime da costruzione.</p>		<p><i>Perché:</i> Il fabbisogno di materie prime (inerti per calcestruzzi, acciai, etc.) aumenterà localmente per le due modifiche riguardanti le introduzioni delle corsie di diversione, mentre si ridurrà significativamente per la previsione della rotatoria in luogo della ricostruzione del cavalcavia. Nel complesso, quindi, vi sarà un beneficio in termini di utilizzo di risorse.</p>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<p><i>Descrizione:</i> La realizzazione degli interventi non comporta stoccaggi, trasporto, movimentazione di sostanze o materiali nocivi per la salute umana o per l'ambiente</p>		<p><i>Perché:</i> La tipologia delle attività e delle azioni legate sia alla fase di realizzazione che a quella di esercizio non configurano condizioni per le quali debbano essere gestite sostanze o materiali nocivi.</p>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto è uniformato alle stesse modalità di gestione dei rifiuti e delle terre e rocce di scavo già previste per il PD approvato in sede di VIA e riportate nel connesso Piano di Utilizzo.</p>		<p><i>Perché:</i> Come indicato nel Piano di Utilizzo, valutato in sede di istruttoria VIA, l'intero progetto dell'A13 Bologna – Ferrara Sud prevede il riutilizzo nello stesso intervento di gran parte del materiale scavato, minimizzando quindi la produzione di rifiuti derivanti dagli scavi. Resta quindi invariata l'impostazione del Piano di Utilizzo già approvato. Per ulteriori tipologie di rifiuti (calcestruzzi e altri materiali da demolizioni, conglomerati bituminosi) le produzioni saranno limitate al minimo necessario per la realizzazione fisica dell'opera. Laddove possibile, i volumi in esubero saranno conferiti ad impianti di recupero. In ogni caso le modifiche progettuali illustrate non variano quanto già previsto nel progetto sottoposto a VIA.</p>	

	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Le emissioni prodotte dall'opera in progetto sono sostanzialmente rappresentate da emissioni polverulente, generate nel corso della fase di realizzazione dall'insieme delle attività che comportano la movimentazione delle terre, e da emissioni inquinanti, prodotte dal traffico veicolare.</p>		<p><i>Perché:</i> Le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti in fase di costruzione, compresi quelli connessi alle emissioni polverulente, sono impartite all'impresa esecutrice, tramite uno specifico Capitolato Ambientale. Si conferma l'impostazione delle misure gestionali e degli interventi previsti al fine del contenimento degli impatti in fase di costruzione, anche per le modifiche introdotte. Per le emissioni inquinanti generate in fase di esercizio, le modifiche non comportano variazioni dei flussi di traffico autostradale (corsie di diversione), mentre il traffico locale sarà beneficiato dall'introduzione della rotatoria al posto dell'intersezione a raso esistente.</p>	

	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Sono previste emissioni acustiche per la fase di cantiere legate ai mezzi d'opera e per la fase di esercizio legate al traffico veicolare.</p>		<p><i>Perché:</i> Per quanto riguarda la fase di cantiere, si conferma l'utilizzo di barriere mobili a protezione delle attività di cantiere, laddove necessario. Per la fase di esercizio, si prevede un'ottimizzazione dei flussi di traffico locale, mantenendo invariati i flussi complessivi sul sistema autostrada/ viabilità secondaria; di conseguenza, si conferma l'adeguatezza del sistema di mitigazioni acustiche definito nel corso della procedura di VIA. Per quanto riguarda gli svincoli non si registrano variazioni significative della distanza dei ricettori e in merito alla nuova rotatoria (c.d. Dell'Uccellino), con riferimento al Chiesolino dell'Uccellino, si evidenzia che la fluidificazione del traffico che essa apporterà rispetto alla condizione attuale non potrà che migliorare il clima acustico locale.</p>	

<p>7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p><i>Descrizione:</i> I rischi di contaminazione del terreno o delle acque, superficiali e/o sotterranee, potenzialmente generati dall'opera in progetto sono da ricondurre alla fase di realizzazione e a quella di esercizio. In entrambi i casi, la causa primaria di modifica delle caratteristiche qualitative delle acque e dei suoli è riconducibile alla dispersione di eventuali sostanze inquinanti veicolate dalle acque meteoriche di dilavamento delle aree pavimentate dei cantieri e della piattaforma stradale. Al fine di evitare il determinarsi di detto rischio, il PD sottoposto a VIA ha indicato le necessarie misure gestionali e presidi idraulici.</p>			<p><i>Perché:</i> Il progetto recepisce tutte le dotazioni impiantistiche e le misure gestionali già assunte nel PD e valutate positivamente in sede di istruttoria VIA.</p>	
<p><i>Descrizione:</i> In ragione della tipologia di attività previste in fase realizzativa, rientranti nel novero delle canoniche lavorazioni finalizzate alla costruzione di un'opera infrastrutturale, è ragionevole escludere il determinarsi di rischi di incidenti sia per la salute che per l'ambiente.</p>			<p><i>Perché:</i> La tipologia delle attività e delle azioni legate sia alla fase di realizzazione che a quella di esercizio non configurano condizioni per le quali possano determinarsi rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana e l'ambiente.</p>	

	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p>Descrizione: Per quanto riguarda le aree oggetto di tutela paesaggistica, la tratta A13 Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud interessa alcuni corsi d'acqua, e le relative fasce di rispetto. Si segnala inoltre la presenza di edifici di interesse storico architettonico (per lo più testimonianze delle precedenti attività agricole), tutelati ai sensi dell'art. 10 del DLgs 42/2004 e smi. Tra le progressive chilometriche 15+300 e 25+200, l'autostrada A13 e la relativa fascia allo studio sono interessate dalla presenza del sito di importanza comunitaria (SIC), anche zona di protezione speciale (ZPS), "Biotopi e Ripristini ambientali di Bentivoglio, San Pietro in Casale, Malalbergo e Baricella" (IT4050024). Nell'area interessata dall'intero progetto sono presenti ambiti appartenenti alle zone di particolare interesse naturalistico e paesaggistico della pianura. Nello specifico, tali zone risultano articolate al loro interno in "Nodi ecologici complessi" e in "Zone di rispetto dei nodi ecologici". In corrispondenza del km 32+500 c'è la Torre dell'Uccellino, segnalato come bene tutelato ai sensi del DLgs 42/2004. Non si segnala la presenza di ulteriori elementi tutelati nelle immediate vicinanze delle modifiche di progetto.</p>		<p>Perché: Le modifiche presentate non interessano direttamente zone protette. Il quadro delle aree oggetto di specifiche misure di tutela potenzialmente interessato dal progetto modificato non differisce da quello già valutato positivamente in sede istruttoria del PD se non per un lieve decremento della distanza degli interventi dal bene tutelato Torre dell'Uccellino attraverso l'inserimento della nuova rotonda, tuttavia, essendo la rotonda un'opera a raso e posta ad una distanza di 250 m, che si pone in sostituzione di un'intersezione esistente, non si prevedono interferenze.</p>	

	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>		<p><i>Descrizione:</i> In generale il territorio attraversato dalla A13 tratta Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud presenta ambiti appartenenti alle zone di interesse naturalistico. Nello specifico, tali zone risultano articolate al loro interno in “Nodi ecologici complessi” e in “Zone di rispetto dei nodi ecologici”. Un elemento attraversato dal tratto di A13 di interesse è costituito dalle “fasce di pertinenza fluviale” che, oltre a ridurre il rischio di inquinamento dei corsi d’acqua e di fenomeni di instabilità dei versanti, rivestono anche la funzione di corridoio ecologico. All’interno di tale situazione di contesto, un elemento particolarmente importante per le connessioni ecologiche tra le varie aree, nonché di riproduzione, sosta e alimentazione per gli uccelli migratori è sicuramente il Fiume Reno e la sua valle. Inoltre, il PSC del Comune di Bologna individua la rete ecologica nella tavola di Piano “Dotazioni ecologiche e ambientali” dove, in prossimità della A13, sono individuati elementi della Rete Ecologica secondaria quali connettivo ecologico diffuso e paesaggistico. Il tracciato incontra elementi appartenenti alla rete ecologica individuati anche dai PSC dei comuni di Malalbergo, Galliera e Ferrara. Tutti questi elementi sono stati valutati in sede di VIA.</p>	<p><i>Perché:</i> La modifica progettuale introdotta non interferisce con alcuna delle aree indicate, in quanto le modifiche apportate allo schema degli svincoli di Bologna Arcoveggio e Ferrara Sud non sono di entità tale da avere affetti sulle aree sensibili o di ridurre significativamente la distanza dell’intervento così come approvato in sede di VIA, mentre la nuova Rotatoria dell’Uccellino non ricade in prossimità di nessuna delle aree sensibili indicate.</p>	

	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> La tratta A13 Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud attraversa alcuni corsi d'acqua dei quali il principale è rappresentato dal Fiume Reno. Dal punto di vista idrogeologico, le conoidi alluvionali rappresentano i principali acquiferi della pianura emiliano – romagnola.		<i>Perché:</i> Le modifiche introdotte (a), b)) non interessano corsi d'acqua.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'autostrada A13 nella tratta Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud è essa stessa un importante elemento della viabilità nazionale e locale. L'intervento di potenziamento (allargamento alla 3° corsia) ha l'obiettivo di aumentare la capacità complessiva del sistema e risolvere le problematiche di congestionamento.		Le modifiche introdotte (a), b)) non incidono sui livelli di traffico autostradale.	

<p>13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p><i>Descrizione:</i> Sebbene l'orografia delle varie aree di intervento sia pressoché pianeggiante, le caratteristiche altimetriche dell'A13 nel tratto in esame consentono una visibilità ridotta del tracciato dalle aree circostanti; solo in corrispondenza di alcuni attraversamenti di viabilità e nell'attraversamento dei corsi d'acqua maggiori la piattaforma si eleva sulla pianura e diventa visibile anche a distanza. I tratti in esame sono sostanzialmente due: l'attraversamento del canale Navile e del Fiume Reno. In entrambi i casi l'elevarsi del rilevato è accompagnato da filari densi che ostacolano la vista sulla campagna e, viceversa, nascondono gran parte del rilevato alla vista dalle strade che corrono parallelamente all'A13. In merito alla fruizione pubblica, l'ambito connotato da un più elevato livello fruitivo è rappresentato dalla stessa opera oggetto di intervento.</p>	<p><i>Perché:</i> I profili di compatibilità paesaggistica, già valutati positivamente nell'ambito dell'iter istruttorio del PD, vengono migliorati con le modifiche introdotte: infatti, in luogo della ricostruzione del cavalcavia di attraversamento della viabilità secondaria CV032, verrà realizzata la Rotatoria dell'Uccellino, che, in quanto opera a raso, presenta un impatto minore in termini paesaggistici e di visibilità.</p>		<p><i>Perché:</i> In termini generali le modifiche introdotte consentono di limitare la perdita di suolo rispetto a quanto previsto nel PD sottoposto a VIA, grazie all'eliminazione della necessità di ricostruire il cavalcavia CV032; inoltre, per quanto concerne le corsie di diversione, le aree interessate sono adiacenti all'autostrada.</p>	

<p>15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p><i>Descrizione:</i> Le modifiche proposte al PD sottoposto a VIA non modificano le previsioni di uso del suolo già valutate.</p>	<p><i>Perché:</i> La modifica degli usi programmati del territorio attiene alla dimensione costruttiva, in relazione alle piste e – soprattutto – alle aree di cantiere, ed alla dimensione fisica dell'opera, con riferimento alla sua impronta a terra. Per quanto riguarda la fase costruttiva, nel caso in specie la localizzazione delle aree di cantiere è stata operata in modo tale da collocarle in posizione strettamente contermina alle aree di lavoro. Così come già indicato nel PD, anche con le modifiche introdotte dette aree saranno oggetto di interventi di ripristino al termine della fase realizzativa. In merito alla dimensione fisica, ossia all'impronta a terra, in ragione della sua natura di progetto di ampliamento di un'infrastruttura esistente, il PD di per sé stesso comporta un limitato interessamento di zone aventi un uso programmato del suolo differente da quello infrastrutturale; le modifiche introdotte non comportano una variazione significativa di tale condizione e l'occupazione di suolo sarà sostanzialmente migliorata per la mancata realizzazione del cavalcavia CV032.</p>			
<p><i>Descrizione:</i> La tratta della A13 Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud non ricade all'interno di zone ad alta densità abitativa, in quanto le città di Bologna e Ferrara, seppur caratterizzate da una densità abitativa rilevante, sono lambite solo marginalmente e nell'area della periferia dall'infrastruttura di progetto, che, per il resto, attraversa zone per lo più rurali.</p>	<p><i>Perché:</i> Le modifiche in progetto non apportano modifiche a quanto previsto per il PD approvato in sede di VIA.</p>			

<p>17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p><i>Descrizione:</i> Per quanto riguarda i ricettori sensibili nell'area di studio interessata dall'intero progetto dell'A13 Bologna - Ferrara sono presenti 3 scuole e 1 struttura sanitaria/ ospedaliera. Quasi tutti risultano già mitigati dalle emissioni acustiche e il progetto prevede un sistema di mitigazioni acustiche che permette un significativo miglioramento del clima acustico atteso presso tali ricettori. Le modifiche proposte non interessano alcuno dei suddetti ricettori.</p>	<p><i>Perché:</i> Per completezza si evidenzia che il Chiesolino dell'Uccellino, posto in vicinanza della rotatoria facente parte delle modifiche progettuali proposte, sarà beneficiato dalla modifica, richiesta dagli enti locali, grazie alla fluidificazione del traffico che sarà consentita con la realizzazione della rotatoria stessa.</p>			
<p><i>Descrizione:</i> La tratta dell'A13 Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud collega le due città attraversando aree rurali ed agricole. In tal senso, la vegetazione naturale è presente soltanto lungo alcuni corsi d'acqua, mentre per il resto è stata sostituita nel corso dei secoli dalle attività agricole costituite quasi interamente da seminativi, caratterizzate da una forte frammentarietà e marginalità in prossimità degli ambiti urbani, ma che divengono prevalenti man mano che ci si allontana da questi. All'interno di tale quadro complessivo, si rileva lungo il tratto della A13 d'interesse la presenza di alcune aree caratterizzate come "ambito agricolo di rilievo paesaggistico".</p>	<p><i>Perché:</i> Le modifiche introdotte non riguardano in alcun modo gli ambiti agricoli di interesse paesaggistico.</p>			

<p>19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Alcune delle aree interessate dal progetto ricadono in aree di superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D.lgs. 155/2010. Tuttavia, lo stato della qualità dell'aria nell'area interessata dal tracciato autostradale presenta le criticità comuni a tutte le aree antropizzate del bacino padano e ad un livello inferiore.</p>	<p><i>Perché:</i></p> <p>La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone.</p>			
<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Per quanto concerne gli aspetti sismici, le aree interessate dal progetto di ampliamento alla terza corsia della A13 Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud ricadono in zona 3, secondo la Classificazione sismica dei comuni dell'Emilia-Romagna aggiornata con DGR n. 1164 del 23/07/2018.</p> <p>In merito agli aspetti geomorfologici, stanti le caratteristiche orografiche dell'area di intervento, non si evidenziano situazioni di rilievo. Relativamente al tema della subsidenza, quella di origine naturale rappresenta una caratteristica comune all'intera pianura emiliana – romagnola.</p>	<p><i>Perché:</i></p> <p>Le peculiarità geologiche e geomorfologiche, nonché climatologiche proprie della porzione territoriale in cui si colloca l'area di intervento, sono già state prese in considerazione nell'ambito della progettazione del PD e, conseguentemente, sono state già oggetto di espressione del giudizio di compatibilità ambientale di cui al DEC VIA 333/2018.</p> <p>La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni rispetto alle valutazioni effettuate.</p>			

	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<p><i>Descrizione:</i> L'intervento di ampliamento alla terza corsia ha l'obiettivo di aumentare la capacità complessiva del sistema e risolvere le problematiche di congestionamento. Annesso all'intervento principale sono inoltre previsti interventi di potenziamento e razionalizzazioni degli svincoli e delle rampe di accesso nonché una serie di opere sul territorio finalizzate al miglioramento dell'accessibilità e alla fluidificazione del traffico nonché alla risoluzione di problematiche locali.</p>		<p><i>Perché:</i> Le modifiche progettuali proposte confermano le finalità del progetto originario, consentendo localmente una migliore fluidificazione del traffico.</p>	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato a notevole distanza dal confine e dai territori stranieri più prossimi.</p>		<p><i>Perché:</i> Le dimensioni del progetto sono ridotte e non si prevedono effetti ambientali significativi oltre alla scala locale.</p>	

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Planimetria dello Svincolo di Arcoveggio (BO) - modifica a1	-	ALL1_USCITA BO.pdf
2	Planimetria dello Svincolo di Ferrara Sud - modifica a2	-	ALL2_USCITA FERRARA.pdf
3	Planimetria della rotatoria dell'Uccellino - modifica b	-	ALL3_Rotatoria dell'Uccellino.pdf
4	Planimetria strade poderali e piazzole – modifiche c e d (1 di 3)	-	ALL4_PLANI_1.pdf
5	Planimetria strade poderali e piazzole – modifiche c e d (2 di 3)	-	ALL5_PLANI_2.pdf
6	Planimetria strade poderali e piazzole – modifiche c e d (3 di 3)	-	ALL6_PLANI_3.pdf

Il dichiarante

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.