



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID: 8463] Linea Bologna - Padova, Interventi per lo sviluppo dell'Interporto di Bologna - Fase 1: Potenziamento dell'area terminal di Bologna Interporto ai fini dell'adeguamento prestazionale a modulo 750 metri. Valutazione Preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006. Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 790 del 20/06/2022, acquisita al prot. MiTE MiTE_2022-0077067 del 20/06/2022, successivamente perfezionata con nota acquisita al prot. MiTE_2022-0096785 del 03/08/2022, Interporto Bologna S.p.A. ha trasmesso istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in merito al progetto “Linea Bologna - Padova, Interventi per lo sviluppo dell'Interporto di Bologna - Fase 1: Potenziamento dell'area terminal di Bologna Interporto ai fini dell'adeguamento prestazionale a modulo 750 metri”, in quanto estensione ad opera ricadente al punto 15 dell' Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, ovvero “Interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240 e successive modifiche, comunque comprendenti uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione”.

L'intervento in oggetto, secondo quanto riportato dal Proponente, si inquadra nella più ampia programmazione di miglioramento e implementazione dei collegamenti nazionali dedicati alla movimentazione delle merci con la finalità di rafforzare l'infrastruttura ferroviaria per favorire lo spostamento del traffico dalla strada alla ferrovia e rispondere alle esigenze di adeguamento funzionale e normativo stabilito dalle più recenti norme UE in materia.

Secondo quanto riportato dal Proponente, la soluzione in ampliamento aderisce alla struttura dell'attuale scalo merci migliorando i raccordi, aumentando il numero dei binari e allungando il modulo di sosta e carico alla misura di 750m.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare il Proponente ha trasmesso la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104”, ed alcuni elaborati di dettaglio.

Analisi e valutazioni

L'intervento oggetto della presente istanza si colloca tra i Comuni di San Giorgio di Piano e di Bentivoglio, nell'area nord della Città Metropolitana di Bologna lungo la linea ferroviaria Bologna – Padova, nel sito produttivo dell'Interporto di Bologna che risulta operativo fin dal 1986.

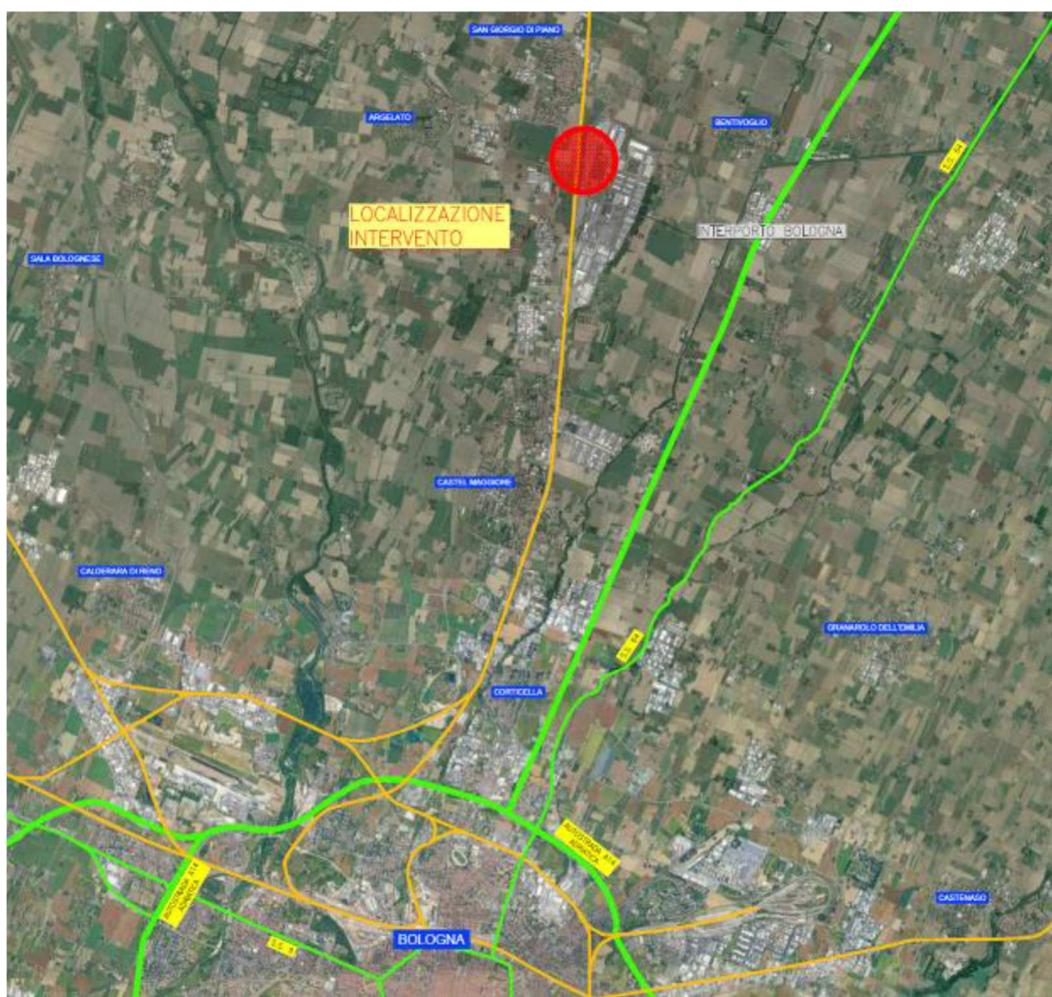


Figura 1 Inquadramento d'area vasta



Figura 2 localizzazione del progetto

Il Proponente afferma che *“i nuovi suoli impegnati sono di proprietà di RFI che assicura la disponibilità dell’area e sovrintende la corretta esecuzione delle opere ferroviarie poste in capo ad Interporto S.p.A”*.

Secondo quanto riportato dal Proponente la soluzione in ampliamento aderisce alla struttura dell’attuale scalo merci migliorando i raccordi, portando da 2 a 5 i binari e allungando il modulo di sosta e carico alla misura di 750m.

Il Proponente afferma che l’ampliamento previsto ha una consistenza pari a circa 108.000mq che in termini planimetrici è pari allo 0,33% dell’intera superficie impegnata dall’area interportuale (la quale è pari a circa 3.440.000mq).

L’intervento in oggetto è suddiviso principalmente nelle seguenti attività:

- *realizzazione di un nuovo piazzale per scarico e carico delle merci, con scambio ferro/gomma come nodo intermodale;*
- *realizzazione di 5 nuovi binari per la sosta e il carico/scarico dei convogli;*

- predisposizione per il montaggio di n.2 gru a portale per la movimentazione dei container;
- potenziamento della rete elettrica e di illuminazione esistente con torri faro distribuite su tutta l'area;
- realizzazione di vasche di laminazione e relative opere idrauliche per la regimazione del piazzale pavimentato.
- realizzazione di edifici a servizi per il controllo accessi, uffici e officina per manutenzione mezzi.

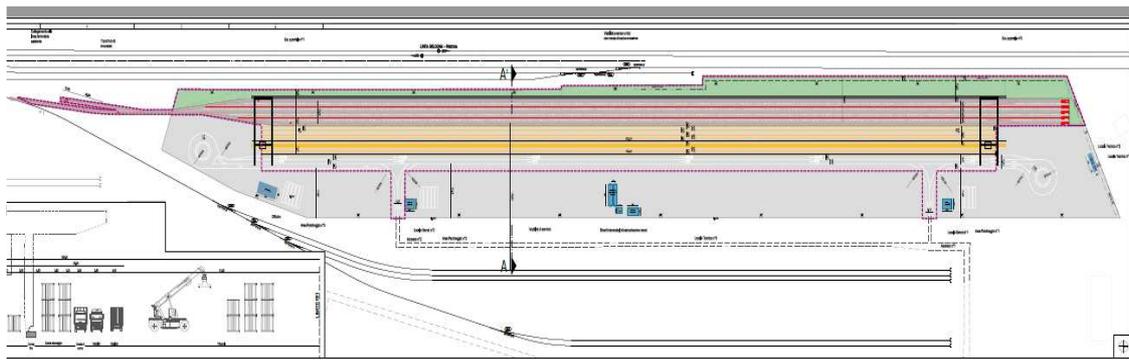


Figura 3 Stralcio planimetria del progetto

Per quanto riguarda la presenza di 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), il Proponente dichiara che non sono presenti aree naturali protette della Rete Natura 2000 e ulteriori zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico direttamente interferite dall'intervento,

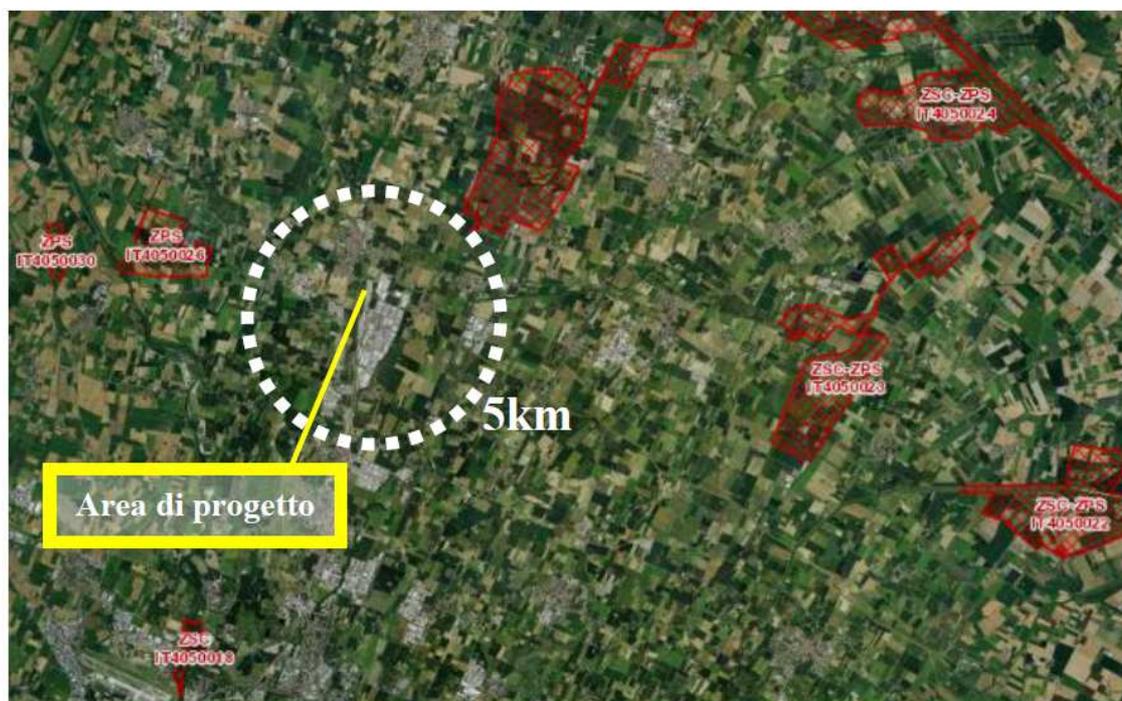


Figura 4 Siti Rete Natura 2000

Con riferimento alle zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica il Proponente dichiara che non sono presenti aree direttamente interferite dall'intervento ma che tuttavia sarà assicurata la presenza di un archeologo iscritto negli elenchi della Soprintendenza per tutta la durata degli scavi.

Per quanto riguarda i quantitativi dei materiali che saranno movimentati per la realizzazione degli interventi, il Proponente stima che i volumi complessivi per la realizzazione dell'intervento sono pari a circa 60.250 mc, così suddivisi: 6.800 mc circa provenienti dagli scavi, 32.000 mc circa provenienti dalle operazioni di scotico dello strato vegetale superficiale e 21.450 mc circa di rilevato. Relativamente al materiale di scotico, è stimato un reimpiego di circa il 30% in zona limitrofa ed è prevista un'area (nei pressi delle servitù RFI) che sarà rinverdita (circa 5.850mc).

Con riferimento alla modalità di gestione dei materiali da scavo il Proponente afferma che saranno gestiti come rifiuti e non in regime di riutilizzo ai sensi del D.P.R. 120/17; il Proponente afferma infatti che i *“materiali di risulta provenienti dal cantiere, costituiti principalmente da scavi e demolizioni, verranno gestiti in regime di rifiuto ai sensi del D.Lgs. 152/06. Tali materiali verranno quindi smaltiti in discarica e/o impianto autorizzati secondo le modalità previste dalla normativa vigente in materia”*.

Più in generale, con specifico riferimento ai potenziali impatti ambientali generati dal progetto, sia in fase di costruzione (cantiere) che in fase di esercizio, il Proponente afferma che essi sono identificabili nelle maggiori emissioni dovute al rumore, alle polveri, all'illuminazione e al riscaldamento.

Con specifico riferimento alle emissioni in atmosfera in fase di esercizio, il Proponente evidenzia un peggioramento a scala locale nelle immediate vicinanze dell'interporto, dovuto all'incremento del traffico su gomma; il Proponente dichiara infatti che *“in ambito locale, riferito al comparto industriale nell'intorno dell'Interporto di Bologna, il citato trasferimento di merci da gomma a rotaia, comporta inevitabilmente un incremento delle movimentazioni camion nell'area specifica”* rilevando che comunque *“una valutazione puntuale in ambito locale delle diverse emissioni in atmosfera risulta difficoltosa per la contestuale presenza di numerose sorgenti industriali”*.

Scenario A - sviluppo futuro traffico (con intervento) (numero)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Manovre (manovre treni)	3.084	3.392	3.901	5.074	6.800	7.140	7.568	7.947	8.265	8.843	9.285	9.564	9.851	10.048	10.249	10.454
Terminal/Handling (handling)	49.272	56.663	65.162	84.711	110.124	115.630	121.412	128.697	133.844	141.340	146.993	150.521	154.134	156.600	159.105	161.651
		92%	92%	90%	88%	85%	83%	80%	78%	75%	70%	68%	65%	62%	60%	55%
Transiti Camionistici		52.130	59.949	76.240	96.909	98.286	100.772	102.958	104.398	106.005	102.895	102.354	100.187	97.092	95.463	88.908
Scenario B - sviluppo futuro traffico (senza intervento) (numero)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Manovre (manovre treni)	3.084	4.009	5.012	5.062	4.960	4.812	4.860	4.811	4.859	4.927	4.977	5.026	5.077	5.097	5.046	5.066
Terminal/Handling (handling)	49.272	64.054	80.067	81.668	80.035	73.632	75.105	74.354	78.071	78.946	80.525	81.330	83.770	84.038	83.198	83.464
		92%	92%	90%	90%	90%	90%	88%	88%	88%	85%	85%	84%	84%	83%	82%
Transiti Camionistici	0	58.930	73.662	73.501	72.032	66.269	67.595	65.432	68.702	69.472	68.446	69.131	70.367	70.592	69.054	68.440
Domanda differenziale (numero)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Manovre (manovre treni)	0	-617	-1.110	12	1.840	2.328	2.709	3.136	3.405	3.916	4.309	4.538	4.774	4.951	5.203	5.388
Terminal/Handling (handling)	0	-7.391	-14.905	3.043	30.089	41.998	46.307	54.343	55.773	62.394	66.469	69.191	70.364	72.562	75.908	78.187
Transiti Camionistici		-6.800	13.713	2.739	24.878	32.017	33.177	37.526	35.696	36.533	34.449	33.224	29.820	26.500	26.409	20.468

Figura 5 Traffico movimentazione container e transiti camionistici

Scenario A - sviluppo futuro traffico (con intervento)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Transiti Camionistici		52.130	59.949	76.240	96.909	98.286	100.772	102.958	104.398	106.005	102.895	102.354	100.187	97.092	95.463	88.908
Emissione NOx (ton/ann)		10,1	11,6	14,8	18,8	19,1	19,6	20,0	20,3	20,6	20,0	19,9	19,4	18,8	18,5	17,3
Emissione CO (ton/ann)	-	6,4	7,4	9,4	11,9	12,1	12,4	12,6	12,8	13,0	12,6	12,6	12,3	11,9	11,7	10,9
Scenario B - sviluppo futuro traffico (senza intervento)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Transiti Camionistici	0	58.930	73.662	73.501	72.032	66.269	67.595	65.432	68.702	69.472	68.446	69.131	70.367	70.592	69.054	68.440
Emissione NOx (ton/ann)		11,4	14,3	14,3	14,0	12,9	13,1	12,7	13,3	13,5	13,3	13,4	13,7	13,7	13,4	13,3
Emissione CO (ton/ann)	-	7,2	9,0	9,0	8,8	8,1	8,3	8,0	8,4	8,5	8,4	8,5	8,6	8,7	8,5	8,4
Domanda differenziale	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Transiti Camionistici		-6.800	13.713	2.739	24.878	32.017	33.177	37.526	35.696	36.533	34.449	33.224	29.820	26.500	26.409	20.468
Emissione NOx (ton/ann)		-1,3	-2,7	0,5	4,8	6,2	6,4	7,3	6,9	7,1	6,7	6,4	5,8	5,1	5,1	4,0
Emissione CO (ton/ann)	-	-0,8	-1,7	0,3	3,1	3,9	4,1	4,6	4,4	4,5	4,2	4,1	3,7	3,3	3,2	2,5

Figura 6 Emissioni inquinanti in atmosfera

Con specifico riferimento alla componente rumore, benché il Proponente riscontri un incremento della movimentazione su gomma nei dintorni dell'interporto stesso, dichiara che *“il clima acustico attuale non viene modificato dal contributo delle nuove infrastrutture interporto; risulta pertanto non significativo il contributo dell'incremento locale di traffico camion in ingresso/uscita dall'interporto”* ma rileva altresì che *“per una dettagliata mappatura acustica di tutti gli elementi concorrenti sulla matrice rumore, andrebbe redatta una mappa strategica su ampia scala”*.

Per quanto riguarda le aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) il Proponente dichiara che non sono presenti aree soggette a tale vincolo.

Per quanto riguarda le aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni il Proponente dichiara che sono presenti aree a pericolosità P2 - media probabilità (con tempi di ritorno tra 100-200 anni) con alluvioni poco frequenti.

Il Proponente dichiara inoltre che, nell'area di progetto o in aree limitrofe, sono presenti corpi idrici superficiali artificiali (Scolo Calcarata) che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto.

Il Proponente afferma inoltre che nell'area di progetto o in aree limitrofe non sono presenti zone densamente abitate o antropizzate né ricettori sensibili che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto.

Infine, il Proponente afferma che in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006, il territorio dei Comuni in cui ricadono le modifiche progettuali rientra nella zona sismica 3.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal Proponente nella documentazione trasmessa, preso atto che:

- l'intervento in oggetto, secondo quanto riportato dal Proponente, si inquadra nella più ampia programmazione di miglioramento e implementazione dei collegamenti nazionali dedicati alla movimentazione delle merci con la finalità di rafforzare l'infrastruttura ferroviaria per favorire lo spostamento del traffico dalla strada alla ferrovia e rispondere alle esigenze di adeguamento funzionale e normativo stabilito dalle più recenti norme UE in materia;
- la soluzione in ampliamento aderisce alla struttura dell'attuale scalo merci migliorando i raccordi, aumentando il numero dei binari e allungando il modulo di sosta e carico alla misura di 750m.;
- non sono presenti 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) e ulteriori zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico direttamente interferite dall'intervento;
- il progetto non interferisce direttamente con aree soggette a vincolo paesaggistico;
- è presente un corpo idrico superficiale di natura artificiale che potrebbe essere interessato dalla realizzazione del progetto;
- per quanto riguarda le aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) non sono presenti aree soggette a tale vincolo;
- per quanto riguarda le aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, sono presenti aree a pericolosità P2 -media probabilità (con tempi di ritorno tra 100-200 anni) con alluvioni poco frequenti;
- i quantitativi dei materiali che saranno movimentati sono pari a circa 60.250 mc, così suddivisi: 6.800 mc circa provenienti dagli scavi, 32.000 mc circa provenienti dalle operazioni di scotico dello strato vegetale superficiale e 21.450 mc circa di rilevato;
- è stimato un reimpiego di circa il 30% del materiale di scotico in zona limitrofa ed è stata prevista un'area nei pressi delle servitù RFI che sarà rinverdita (circa 5.850mc);
- i materiali di risulta provenienti dal cantiere, costituiti principalmente da scavi e demolizioni, verranno gestiti in regime di rifiuto ai sensi del D.Lgs. 152/06;
- nell'area di progetto o in aree limitrofe non sono presenti zone densamente abitate o antropizzate né ricettori sensibili che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto;
- in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006, l'intervento ricade in Zona Sismica 3;

considerato e valutato che:

- oggetto della presente valutazione preliminare è il progetto *“Linea Bologna - Padova, Interventi per lo sviluppo dell'Interporto di Bologna - Fase 1: Potenziamento dell'area terminal di Bologna Interporto ai fini dell'adeguamento prestazionale a modulo 750 metri”*;
- la nuova area in progetto, benché di limitate dimensioni rispetto all'intera superficie impegnata dall'area interportuale (3,03%) e benché non ricompresa in zone protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991) e della normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE), è stata progettata con l'intento di rafforzare

l'infrastruttura ferroviaria per favorire lo spostamento del traffico dalla strada alla ferrovia in area vasta ed è pertanto da considerarsi come vero e proprio intervento di ampliamento che comporta una modifica delle funzionalità dell'interporto stesso, con il conseguente inevitabile incremento in termini di flusso merci su strada, emissioni in atmosfera e rumore nell'area prossima all'interporto;

- con riferimento alla modalità di gestione dei materiali da scavo, essi verranno gestiti come rifiuti ai sensi del D.Lgs. 152/06 e non in regime di riutilizzo ai sensi del D.P.R. 120/17.

Ad esito delle considerazioni di cui sopra, si ritiene che il progetto in valutazione denominato "*Linea Bologna - Padova, Interventi per lo sviluppo dell'Interporto di Bologna - Fase 1: Potenziamento dell'area terminal di Bologna Interporto ai fini dell'adeguamento prestazionale a modulo 750 metri*" potrebbe comportare complessivamente variazioni significative rispetto al quadro degli impatti ambientali già in essere nell'area prossima all'interporto stesso e quindi non si possa escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi legati al progetto stesso e pertanto si propone che lo stesso debba essere più opportunamente valutato nell'ambito di una procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

La Responsabile del Procedimento

Arch. Claudia Pieri

