



DIREZIONE GENERALE CURA DEL  
TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI

IL RESPONSABILE

DENIS BARBIERI

Posta PEC

**Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza  
Energetica**

Direzione generale valutazioni ambientali  
Divisione V – Sistemi di valutazione ambientale  
va@PEC.mite.gov.it

**Commissione Valutazione Impatto Ambientale -  
VIA e VAS**

ctva@pec.minambiente.it

e p.c.

**Regione Emilia-Romagna**

Area qualità dell'aria e agenti fisici  
Settore trasporti, infrastrutture e mobilità sostenibile

**Arpae APA metropolitana Bologna**

**Arpae SAC Bologna**  
aobo@cert.arpa.emr.it

**Città Metropolitana di Bologna**

cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it

**Comune di Bentivoglio**

comune.bentivoglio@pec.renogalliera.it

**Comune di San Giorgio di Piano**

comune.sangiorgiodipiano@pec.renogalliera.it

**Unione Reno Galliera**

unione@pec.renogalliera.it

**Agenzia di Protezione Civile**

**Servizio Bologna**  
stpc.bologna@postacert.regione.emilia-romagna.it

**Consorzio di bonifica Renana**

bonificarenana@pec.it

**Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna**

dsp@pec.ausl.bologna.it

**Interporto di Bologna S.p.A.**

interporto@pec.interporto.it

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

Viale Della Fiera 8  
40127 Bologna

tel 051.527.6953  
fax 051.527.6095

Email: [vipsa@regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@regione.emilia-romagna.it)  
PEC: [vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it)

ANNO	NUMERO	INDICE	LIV.1	LIV.2	LIV.3	LIV.4	LIV.5	ANNO	NUMERO	SUB
		Classif.	1331	550	180			Fasc.	2023	3

Bologna, 19 maggio 2023

**OGGETTO: [ID: 9433] - 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 - Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA.**  
**Proponente: Interporto di Bologna S.p.A. – Parere regionale**

In riferimento alla nota inviata dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica acquisita al protocollo regionale Prot. 09/02/2023.0122550, in cui viene comunicata la procedibilità dell'istanza presentata da Interporto di Bologna S.p.A. per l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19, del D.lgs. 152/2006 per il progetto in oggetto, e della nota inviata dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica acquisita al protocollo regionale Prot. 07/04/2023.0343363 con cui ha indicato che ha proceduto con la ripubblicazione del procedimento in oggetto anche a seguito di integrazioni volontarie presentate dal proponente, si comunica quanto segue.

La Regione Emilia-Romagna con nota del Prot. 19/04/2023.0387018 ha comunicato agli enti locali interessati la ripubblicazione (con nota Prot. 27/03/2023.0286098 la stessa Regione aveva comunicato l'avvio del procedimento) e richiesto un contributo istruttorio. Esaminata la documentazione pubblicata sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e tenuto conto quindi dei contributi istruttori pervenuti (Città metropolitana di Bologna – Prot. 04/04/2023.0325324, Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile – Servizio Bologna – Prot.13/04/2023.0361309, Arpae – APA metropolitana Prot. 11/04/2023. 0350787, Comune di Bentivoglio - Prot. 28/02/2023.0188101 e Azienda USL di Bologna Prot.15/05/2023.0477368) si esprimono le seguenti osservazioni al fine di definire i potenziali impatti ambientali significativi definendo le condizioni per prevenire o evitare i possibili impatti ambientali negativi del progetto.

Premesso che si valuta complessivamente in maniera positiva l'intervento proposto che risulta coerente con gli obiettivi regionali relativi alla mobilità sostenibile previsti dal PRIT2025 e in linea con il PAIR in corso di approvazione. Si evidenziano alcuni aspetti che richiedono alcuni perfezionamenti al fine della mitigazione/compensazione di eventuali impatti ambientali.

Dall'esame della documentazione fornita dal proponente emerge che:

L'intervento di progetto si configura come ampliamento dello scalo già in esercizio e di potenziamento dell'area terminal, ai fini dell'adeguamento a modulo 750 metri.

Per incrementare il volume di merci, si rende necessaria la realizzazione di 5 nuovi binari ferroviari a servizio dell'area. Analogamente a quanto succede per la parte di scalo attigua già in esercizio, il traffico che impegnerà l'infrastruttura ferroviaria di progetto sarà costituito da manovre derivanti da attività di carico/scarico e di stazionamento dei carri merci.

Tali movimentazioni saranno realizzate tramite locomotori a trazione diesel. I binari, realizzati con scartamento normale di 1435 mm, avranno una lunghezza tale da poter ospitare convogli lunghi fino a 750 m secondo quanto previsto dallo standard europeo attuale. Inoltre, oltre la lunghezza utile di stazionamento, si prevede un'ulteriore area di manovra di lunghezza 110 m dotata di deviatori al fine di poter garantire lo sgancio e l'uscita degli eventuali locomotori posti in testa al convoglio ferroviario in stazionamento.

Complessivamente le opere si sviluppano su una superficie di circa 12 ettari, interamente compresa nelle aree di proprietà di Interporto Bologna S.p.A., e prevedono:

- la realizzazione di un nuovo piazzale per scarico e carico delle merci con scambio ferro/gomma come nodo intermodale;
- la 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 e officina per manutenzione mezzi.
- realizzazione di edifici a servizi per il controllo accessi, uffici e officina per manutenzione mezzi.

### Compatibilità con PTM

La Città metropolitana di Bologna ha indicato che l'ampliamento del terminal ferroviario, è previsto all'interno del polo funzionale metropolitano integrato denominato Interporto, come individuato nella Carta della struttura del PTM, ai sensi dell'art. 41 della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017.

### Acque superficiali

Considerato che il recettore del sistema di laminazione e delle canalizzazioni in cui vengono immesse le acque drenate dalla superficie del comparto (Scolo Calcarata), fa parte del reticolo idrografico assegnato in gestione al Consorzio della Bonifica Renana, ivi comprese le aree qualificate quali pertinenze idrauliche dei corsi d'acqua, si rimanda al Consorzio della Bonifica Renana l'espressione del parere idraulico di competenza nelle successive fasi autorizzative relativamente all'immissione nel corpo idrico e al rilascio dell'apposito nulla osta idraulico nonché, se dovuta, della concessione demaniale.

Si anticipa in questa sede che in fase esecutiva dovranno essere dimensionate le opere di scarico in accordo con le prescrizioni fornite dal Consorzio di Bonifica in qualità di gestore del corso d'acqua ricettore e con le Linee guida per la progettazione dei sistemi di raccolta delle acque piovane per il controllo degli apporti nelle reti idrografiche di pianura, redatte dall'Autorità di Bacino del Reno, allegate alla deliberazione n. 1/3 del 1° agosto 2013.

Si prescrive di prevedere, in caso di eventuali sversamenti sul piazzale, una procedura operativa interna di gestione dell'emergenza, condivisa con tutti gli operatori, che preveda l'utilizzo di apposita saracinesca che impedisca la fuoriuscita delle acque contaminate dalla vasca di laminazione.

### Emissioni in atmosfera

In relazione alle misure di mitigazione, per la fase di esercizio il Proponente, non ravvisando criticità, non prevede di adottare particolari accorgimenti mentre per la fase di cantiere, fatte salve le buone norme di gestione ambientale che si condividono.

Il proponente nello studio preliminare ambientale per la matrice aria riporta che l'intervento, migliorando e potenziando lo scambio ferro-gomma, influirà in maniera positiva sull'intermodalità e conseguentemente ridurrà le pressioni sulla componente aria a scala vasta; tuttavia si evidenzia che a livello locale tali miglioramenti saranno scarsamente significativi in quanto l'ampliamento comporterà di fatto un incremento sensibile del traffico in transito e delle movimentazioni ai piazzali, con ricadute negative sulle emissioni inquinanti e climalteranti.

Come indicato anche da Arpae, si evidenzia la difficoltà a definire la portata dell'impatto sulla componente di interesse, sia a livello di effetti ai ricettori prossimi allo scalo, sia sullo stato locale della qualità dell'aria, in quanto:

- lo studio non considera né gli effetti indiretti del progetto (per esempio dovuti al traffico pesante e leggero o alla componente energetica), né gli effetti cumulati di progetti localizzati nel medesimo contesto territoriale (riorganizzazione della viabilità di adduzione all'accesso nord dell'interporto);
- per le campagne di monitoraggio condotte dall'Interporto non è stata fornita l'indicazione della frequenza e della durata delle rilevazioni, né la postazione di misura scelta, non consentendo un'adeguata valutazione dei valori di concentrazione presentati;
- non è stato effettuato uno studio dell'impatto sulla mobilità;
- per gli scenari emissivi in fase di cantiere non sono stati considerati i contributi alle emissioni di attività ed operazioni che interessano l'area di intervento: scotico e scavo terre, attività di carico/scarico del materiale su camion, il passaggio dei mezzi su strade pavimentate, emissioni allo scarico dei mezzi di trasporto materiale, delle macchine operatrici e dei mezzi d'opera;
- non è indicata una stima della durata della cantierizzazione, affermando semplicemente come sia limitata a pochi mesi;
- la tabella "Dati di traffico pesante attuale in e out interporto" di cui al § 4.2.2.5 riporta il numero di veicoli/anno in transito all'Interporto dal 2022 al 2035; si rileva che i valori al 2022 non risultano in linea con i dati ufficiali emessi dall'Osservatorio Statistico dell'Interporto Bologna, pari a 1.919.158 camion;
- per gli scenari emissivi della fase di esercizio non sono stati considerati i contributi delle motrici e delle gru ad alimentazione diesel e non sono state stimate le emissioni di PM10;
- lo studio modellistico per l'analisi delle concentrazioni nello scenario di esercizio non contempla il traffico complessivo sulle arterie viarie interne ed esterne interessate e non restituisce i valori medi giornalieri del particolato;
- manca una valutazione del bilancio della CO2 che consideri i contributi emissivi positivi e negativi di veicoli, gru, motrici, consumi energetici, opere a verde, soil-sealing;
- sono prospettate alcune misure compensative (pannelli fotovoltaici, tetti verdi, imboschimenti) senza che siano esplicitati gli impegni del proponente per la loro effettiva attuazione all'interno del progetto.

Si rileva inoltre che l'ASL territorialmente competente indica che:

- la valutazione dello stato di fatto ha utilizzato i dati di una campagna di monitoraggio degli anni 2019-2022 senza fornire dettagli relativi alla durata della campagna eseguita;
  - il valore medio di PM10 relativo all'impatto della fase di cantiere, ottenuto tramite l'esecuzione di un modello diffusionale delle emissioni, è stato sommato ad un valore di fondo tra 20 e 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , risultando al di sotto dei limiti imposti dal D.Lgs. 155/2010. Tuttavia, nel paragrafo relativo allo stato di fatto, si riporta un valore di fondo giornaliero massimo di PM10 maggiore, pari a 45  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ;
  - per la valutazione dell'inquinamento atmosferico dovuto all'incremento di traffico di mezzi pesanti all'interno della zona di interporto, viene effettuata una modellazione della diffusione delle emissioni di PM10 e NOx ed immissione ai 29 ricettori, assumendo come dato di input un numero medio di camion all'anno. Tale modellazione matematica restituisce valori medi di ricaduta di inquinanti poco significativi. Tuttavia, considerando che nella documentazione presentata si stima, come prevedibile, un crescente afflusso di veicoli pesanti nel tempo nella zona oggetto dell'intervento, al fine di valutare la sostenibilità ambientale a lungo termine del progetto risulta indispensabile effettuare una valutazione che risulti rappresentativa dell'incremento massimo previsto negli anni.
1. Pertanto, sulla base degli elementi sopra evidenziati, si ritengono opportuni chiarimenti anche attraverso una rielaborazione dell'analisi dell'impatto sulla componente atmosferica proposta dal proponente, sulla base del quale il proponente dovrà effettuare una proposta di misure di mitigazione/compensazione più puntualmente definita rispetto a quanto già indicato nel progetto

## Rumore

Come indicato da Arpae, emerge come la valutazione dell'impatto acustico contenuta nello Studio Preliminare Ambientale non consenta di valutare compiutamente se la realizzazione del progetto può indurre impatti acustici significativi sui ricettori limitrofi all'area.

In particolare, si rilevano i seguenti elementi:

- la ricostruzione dello scenario acustico attuale (ante operam) è stata fatta sulla base di rilievi eseguiti nel 2013 e nel 2015, effettuati inoltre in zone distanti dall'area di ampliamento di progetto (le misure sono state eseguite nella zona centro – est dell'interporto, mentre l'ampliamento di progetto, ed i relativi ricettori impattati, sono nella parte ovest);
- non è stata data evidenza della necessaria taratura del modello di simulazione utilizzato per la valutazione degli impatti generati sia dalla fase di cantiere, sia da quella di esercizio;
- non è stato prodotto un censimento dei ricettori presenti nell'area limitrofa all'ampliamento di progetto e potenzialmente interessati dal relativo rumore generato in fase di cantiere e di esercizio, con l'indicazione ad esempio della destinazione d'uso, dell'altezza dell'edificio, della distanza dalla linea ferroviaria e quindi della ricaduta dei ricettori nelle fasce di pertinenza della linea ferroviaria; si segnala che l'ampliamento proposto avrà l'effetto di avvicinare (rispetto alla situazione attuale) le attività previste nello scalo ferroviario ai ricettori ubicati immediatamente ad ovest della linea ferroviaria, in particolare al ricettore n.26;
- la mappatura non si ritiene pienamente rappresentativa in quanto non contiene tutti i 29 ricettori successivamente presi in esame per la valutazione della fase di cantierizzazione e quella di esercizio;
- l'emissione dei motori delle gru a portale, che rappresentano il contributo acustico maggiormente significativo di tutta l'area dello scalo ferroviario, è stata considerata come sorgente puntuale, ma non è chiaro se tale emissione acustica sia effettivamente fissa in punti ben precisi o si possa muovere in funzione della posizione delle stesse gru. In questo ultimo caso è necessario che l'emissione venga valutata nel punto più sfavorevole per il ricettore più vicino (ricettore n. 26);
- il rumore in fase di esercizio generato dalla movimentazione dei convogli ferroviari sui nuovi binari di progetto, dal funzionamento delle gru a portale, nonché di tutte le attività connesse di carico/scarico merci, si configura, in base a quanto previsto dalla normativa e tenendo anche conto di quanto precisato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in risposta a specifica richiesta formulata dal Comune di Bologna (rif. del Ministero dell'Ambiente Prot 2524 del 19/02/2016), come rumore ferroviario. Nella succitata nota il Ministero, dopo aver richiamato la definizione di infrastruttura ferroviaria contenuta nel D.P.R. 18 novembre 1998, n. 459 (definita come "l'insieme di materiale rotabile, binari, stazioni, scali, parchi, piazzali e sottostazioni elettriche"), specifica che *"i valori limite delle fasce di pertinenza, seppur differenziati per velocità di progetto e distinti per infrastrutture nuove ed esistenti, sono da riferire ed applicare a tutte le sorgenti ascrivibili alla infrastruttura ferroviaria"* e conclude riassumendo che *"i valori limite assoluti di immissione da applicare nel caso di rumorosità prodotta da uno scalo merci sono indicati dagli artt. 4 e 5 del DPR 18 novembre 1998 per quanto attiene le aree interne alle fasce di pertinenza, e dalla tabella C del DPCM 14 novembre 1997 per le aree al di fuori delle fasce"*. Pertanto si ritiene che per la valutazione del rispetto dei limiti normativi debba essere preso in considerazione quanto previsto dal D.P.R. 459/98. Il proponente ha invece fatto riferimento esclusivamente ai limiti previsti dalla zonizzazione acustica. Dovendosi applicare la normativa di cui sopra, è necessario che venga valutato dal proponente il rumore ferroviario complessivo, ovvero quello prodotto dalle attività dello scalo ferroviario Interporto sommato a quello prodotto dai transiti della vicina linea ferroviaria Bologna Padova. Nella documentazione

prodotta non viene invece considerato in alcun modo il contributo di tale linea ferroviaria, che potrebbe essere anche molto significativo (come sembrerebbe desumibile dalle mappe dello stato attuale prodotte a pag. 90 - 91 dello Studio Preliminare Ambientale).

- per la fase di cantiere e di esercizio, si stima esclusivamente il contributo dell'opera prevista nel presente progetto, mentre si ritiene indispensabile una quantificazione dei valori di immissione complessiva sui ricettori, includendo pertanto anche il contributo del rumore di fondo.

Sulla base di quanto prodotto dal proponente si può valutare che, in fase di cantiere, l'impatto acustico si possa considerare poco significativo, anche considerando che le attività di cantiere saranno temporanee e si svolgeranno solo nel periodo di riferimento diurno.

Al contrario, per quanto sopra espresso, si evidenzia che non risulta possibile valutare precisamente l'impatto acustico del progetto in fase di esercizio, tenendo conto in particolare che le attività che sono previste all'interno dello scalo ferroviario Interporto si svolgeranno anche in periodo notturno, periodo ovviamente caratterizzato da limiti normativi più bassi e da una sensibilità molto maggiore della popolazione rispetto all'impatto acustico.

2. Pertanto, sulla base degli elementi sopra evidenziati, si ritengono opportuni chiarimenti anche attraverso una rielaborazione dell'analisi di impatto acustico proposta, al fine di consentire una corretta valutazione della significatività dell'impatto del progetto e definire eventuali misure di mitigazione/compensazione.

#### Terre e rocce da scavo

Il proponente dichiara che sulla base delle indagini di caratterizzazione ambientale fino ad oggi eseguite, il materiale da scavo soddisfa i requisiti di qualità ambientale secondo l'Allegato 4 del suddetto Decreto, riportante le "Procedure di caratterizzazione chimico-fisica e accertamento delle qualità ambientali". Tali requisiti verranno inoltre confermati attraverso le ulteriori indagini che verranno eseguite in corso d'opera.

Si prende atto di quanto indicato dal proponente: nel caso "l'opera in oggetto venga assoggettata a VIA verrà redatto il Piano di Utilizzo (PdU) secondo le tempistiche dettate dalla norma stessa, nel caso in cui l'opera non venga assoggettata a VIA, verrà elaborato nelle successive fasi progettuali un documento di analisi e di inquadramento generale della materia, ed i materiali di scavo (TRS) verranno gestiti dal produttore in corso di esecuzione ai sensi dell'art.21 del D.P.R.120/17.

Distinti saluti

Ing. Denis Barbieri

(nota firmata digitalmente)