



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

*** * ***

Parere n. 446 del 21 aprile 2023

Parere Tecnico – Proroga VIA

Progetto: **Autostrada A14 -
Potenziamento in sede del sistema autostradale e
tangenziale di Bologna (Passante di Bologna)
Proroga del termine di validità del decreto di
compatibilità ambientale D.M. n. 133 del 30/03/2018**

ID VIP 9656

Proponente: **Società Autostrade per l'Italia S.p.A.**

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

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022.

PREMESSO che

- con nota prot. MASE-54994 del 6 aprile 2023, acquisita al prot. CTVA-4201 del 6 aprile 2023, recante “[ID: 9656] Progetto “*Potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna– Passante di Bologna*”. Proroga del termine di validità del decreto D.M. 133 del 30/03/2018. Comunicazione procedibilità istanza e responsabile del procedimento” la Direzione VA - Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (di seguito, Direzione):
 - ha comunicato la procedibilità dell’istanza;
 - ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale” (di seguito, CTVA), avente a oggetto l’accertamento della sussistenza o meno, alla luce della documentazione fornita, della sussistenza o meno delle condizioni che consentano di confermare le valutazioni già effettuate nell’ambito della procedura di V.I.A. conclusa con il sopra citato D.M. n. 133 del 30/03/2018;
 - ha infine ribadito quanto indicato con nota prot. MATTM-52978 del 18/05/2021, circa l’assegnazione da parte della CTVA dell’istruttoria tecnica al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera “PNRR e Lineari”, comunicato da ultimo con nota prot. CTVA-4611 del 13/09/2021;
- con la stessa nota la Direzione ha fra l’altro comunicato :
 - che “Ai fini dello svolgimento dell’istruttoria tecnica di competenza (...)la documentazione presentata a corredo dell’istanza è stata pubblicata sul sito web dell’Autorità competente, alla pagina: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1640/14219>.
 - che è stata formulata richiesta al Ministero della cultura- Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio Servizio V (di seguito MIC) di rilascio di “nulla osta tecnico alla concessione della proroga richiesta ai fini della predisposizione del decreto interministeriale di proroga, in coerenza con quanto stabilito all’art. 25, comma 5 del D.Lgs. 152/2006”

PREMESSO e DATO ATTO che:

D.M. n. 133 del 30 marzo 2018 di compatibilità ambientale con condizioni

- il progetto “Potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna (Passante di Bologna)” è stato sottoposto alla procedura di V.I.A. conclusasi con l’emanazione del decreto di compatibilità ambientale n. **133 del 30 marzo 2018**, dall’esito positivo subordinato al rispetto di specifiche condizioni ambientali;
- secondo il ricordato Decreto 133/2018 “il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell’impatto ambientale dovrà essere reiterata”;

Istanza di Proroga

Con nota prot ASPI/RM/2023/0005031/EU del 2 marzo 2023, acquisita al prot. MASE -44347 del 23 marzo 2023 il proponente ha chiesto la proroga ai sensi dell’art. 25 del d.lgs 152/2006 del ricordato decreto di compatibilità ambientale n. 133 del 2018 di **ulteriori 6 anni** a decorrere dalla data di pubblicazione di detto DM nella G.U. (v. infra)

Documentazione allegata all’istanza di proroga

Il Proponente ha allegato alla richiamata istanza di proroga del Dec VIA DM n. 133 del 2018 la seguente documentazione:

- “Relazione sullo stato di attuazione del progetto”;
- “Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale”;
- Quietanza di pagamento relativa agli oneri istruttori per il riesame dei provvedimenti di V.I.A. di cui al decreto interministeriale n. 1 del 4/01/2018 e del Decreto Direttoriale di attuazione n. 47 del 2/02/2018

Termine di validità del DM 133 del 30 marzo 2018

Il DM in esame è stato pubblicato per estratto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 50, Parte II, del **28 aprile 2018**.

Il termine di scadenza del quinquennio, coincidente col dies a quo per il decorso della proroga è il 28 aprile 2023.

Nella domanda il Proponente richiede una proroga di ulteriori 6 anni.

Dati istruttori di riferimento

a. Relazione sullo stato di attuazione del progetto - Motivazione della richiesta di proroga

L’intervento di potenziamento 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 al sistema autostrada/tangenziale e fluidificazione del traffico nonché alla risoluzione di problematiche locali.

L'intero progetto infrastrutturale è integrato da un progetto di inserimento urbanistico con interventi di tipo paesaggistico e architettonico, sono in particolare previsti interventi di riqualificazione degli svincoli, ovvero le porte di accesso alla città e dei percorsi di attraversamento del sistema della tangenziale. Sono previsti interventi di riqualificazione di alcuni parchi esistenti, aree intercluse negli svincoli, realizzazione di nuovi filari e nuove fasce boscate quali elementi per implementare la continuità 'verde' del sistema infrastrutturale. Sono inoltre previsti interventi di implementazione della rete di mobilità lenta dei percorsi ciclabili. Particolare attenzione progettuale è stata rivolta allo studio delle barriere acustiche e alla loro integrazione paesaggistica nei contesti attraversati dall'autostrada e maggiormente antropizzati.

La progettazione del "Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna – Passante di Bologna" (in seguito anche "Passante di Bologna") è stata avviata nell'aprile 2016 in seguito alla sottoscrizione in data 15.04.2016 di uno specifico accordo tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Emilia Romagna, il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna e Autostrade per l'Italia che prevedeva il potenziamento in sede sia dell'autostrada A14 che della tangenziale, nonché la realizzazione di opere sul territorio e di adduzione al sistema autostradale/tangenziale.

L'opera in esame è stata sottoposta alla VIA chiusa con l'emissione del Decreto VIA prot. 133 del 2018.

Il sopracitato Decreto VIA, indicava che il progetto doveva essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale avvenuta in data 28 aprile 2018, quindi entro il 28 aprile 2023.

La richiesta di proroga è di ulteriori 6 anni fino al 28 aprile 2029 in quanto il Proponente si trova ancora nell'impossibilità di dare avvio ai lavori nei termini indicati nel DEC/VIA, dato l'attuale prolungamento dei tempi dell'iter approvativo.

Come risulta da quanto riportato nel capitolo successivo, l'iter di approvazione del progetto ha subito un rallentamento nella fase della Conferenza dei Servizi per gli ulteriori approfondimenti richiesti dal Ministero delle Infrastrutture che hanno portato in prima istanza alla condivisione di una soluzione modificata del progetto definitivo già approvato in VIA, denominata "Passante Evoluto", successivamente abbandonata su richiesta degli Enti che hanno richiesto di tornare alla soluzione originaria approvata in VIA, indicando di integrare il progetto approvato in VIA con alcune ottimizzazioni delle opere complementari che hanno portato all'espletamento di ulteriori procedure di verifica ambientale. La CdS si è chiusa in data 18/1/22 e, con provvedimento del Ministero delle Infrastrutture n.4498 del 04-03-2022, è stata perfezionata l'Intesa Stato – Regione.

In data 30/11/2022 è stato inviato al Ministero dei Trasporti il Progetto Definitivo dell'intervento per approvazione e contestuale dichiarazione di pubblica utilità.

La richiesta di proroga tiene dunque conto:

- dei tempi presumibilmente necessari a consentire lo sviluppo della Progettazione Esecutiva a valle dell'approvazione del Progetto Definitivo da parte del Ministero dei Trasporti, la conclusione dell'iter approvativo e l'affidamento dei lavori stimati in 15 mesi,
- di ulteriori 57 mesi per il completamento dell'intervento, come da cronoprogramma lavori.

In ordine alla scadenza quinquennale il proponente peraltro evidenzia quanto segue:

Per completezza di quanto sopra illustrato, sempre in tema di durata del Decreto VIA in capo alle opere in esame, si riporta che, con nota Prot. 23248 del 21/12/2022, Autostrade ha trasmesso un quesito al Ministero dell'Ambiente, in riferimento all'applicabilità di quanto previsto dal Decreto

legge n.76 del 16/07/2020, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale, convertito in legge dalla Legge 11 settembre 2020, n. 120.

Tale Decreto, all'art. 51 - Semplificazioni in materia di VIA per interventi di incremento della sicurezza di infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie e idriche e di attuazione degli interventi infrastrutturali - comma 2, prevede quanto segue:

2. Per la realizzazione o la modifica di infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie e idriche esistenti che ricadono nelle categorie progettuali di cui agli allegati II e II-bis alla parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006, la durata dell'efficacia del provvedimento di cui al comma 5 dell'articolo 25 del decreto legislativo n. 152 del 2006 non può essere inferiore a dieci anni. In relazione ai medesimi interventi, la durata dell'efficacia dell'autorizzazione paesaggistica di cui al comma 4 dell'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 è pari a dieci anni.

La citata disposizione, pertanto, stabilisce, opportunamente, che l'ordinario termine quinquennale, di efficacia dei Decreti VIA di cui all'Art. 25, Co. 5, D.Lgs 152/06, può non essere sufficiente per opere/interventi di notevole portata, quali le realizzazioni autostradali, che necessitano, inevitabilmente, di tempistiche diverse e maggiori, considerate le successive fasi di approvazione (Intesa Stato-Regione, Conferenza di Servizi, etc.) e di affidamento, che seguono delle tempistiche non rapide.

A tal riguardo, Autostrade ha quindi richiesto al Ministero dell'Ambiente conferma dell'applicabilità del termine previsto dalle più recenti disposizioni normative, anche a Decreti emessi precedentemente il luglio 2020 e, in particolare, anche al Decreto VIA n. 133/2018, relativo al Passante di Bologna, in scadenza ad aprile 2023.

b. Riepilogo dell'iter amministrativo seguito dal Progetto.

A seguito delle attività di presentazione del progetto alla cittadinanza e agli stakeholder del territorio denominata "Confronto pubblico (luglio-novembre 2016)", il relativo Comitato di Monitoraggio ha predisposto un verbale finale nel quale sono stati definiti gli interventi migliorativi al progetto preliminare del potenziamento del Passante di Bologna. Tale verbale è stato sottoscritto dai firmatari dell'Accordo in data 16.12.2016 che completa quanto riportato nell'accordo dell'Aprile 2016 sopra richiamato.

Successivamente il progetto definitivo del Passante di Bologna è stato sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, avviata in data 10.01.2017 e conclusasi con esito positivo con Decreto VIA D.M. n. 0000133 del 30.03.2018 emanato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali.

Contestualmente il MATTM ha approvato il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo con provvedimento DVA n.409 del 06.12.2017.

In data 21.03.2018 Autostrade per l'Italia ha trasmesso il progetto definitivo agli Enti competenti per l'esame e accertamento della Conformità Urbanistica ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 616/77.

In data 13.9.2018 è stata convocata la Conferenza dei Servizi (CdS) dal Ministero delle Infrastrutture ai fini del perfezionamento dell'Intesa Stato – Regione; la seduta è stata tuttavia rinviata dal MIT (con nota PEC prot.n.0013005 dl 17/08/2018) in attesa dell'esito delle valutazioni progettuali richieste dal Ministero stesso per individuare soluzioni alternative dell'intervento in oggetto. Detti approfondimenti hanno portato in prima istanza alla condivisione di una soluzione modificata del progetto definitivo già approvato in VIA, denominata "Passante Evoluto". Per tale soluzione, ottimizzata in termini di occupazione di

suolo tramite la riduzione della piattaforma stradale ottenuta con l'eliminazione della corsia di emergenza di Tangenziale, il Ministero dell'Ambiente aveva confermato la validità del Decreto VIA D.M. n. 0000133 del 30.03.2018 con nota 15776 del 3.3.20 parere CTVA n. 3259.

Successivamente, nella seduta della CdS del giorno 16.06.2020, gli Enti hanno richiesto di tornare alla soluzione originaria approvata in VIA. Gli stessi Enti hanno inoltre richiesto di integrare il progetto approvato in VIA con alcune ottimizzazioni delle opere complementari.

Pertanto, sono state avviate le seguenti procedure ambientali:

- Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 della nuova configurazione dello Svincolo San Donato - Modifica richiesta dal Comune – conclusa positivamente con provvedimento MASE n.95337 del 19.11.2020
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA della Demolizione e ricostruzione Viadotto Reno e Ponte Savena - modifica dettata dalla condivisione con il Concedente dell'opportunità di applicare le nuove normative NTC2018 – conclusa con l'esclusione dalla VIA con provvedimento MASE n. 173 del 03.06.2021
- Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 del progetto adeguato con le ottimizzazioni delle opere complementari richieste dalla Conferenza di servizi del 16/06/2020 – conclusa positivamente con provvedimento MASE n. 36506 del 09.04.2021 con la conferma del DECVIA n. 133/2018

Nella seduta della CdS del 29/7/21, gli Enti locali hanno richiesto ulteriori approfondimenti che non hanno portato alla modifica del progetto ma alla definizione di una fase 2 che seguirà un iter procedurale indipendente.

La CdS si è chiusa in data 18/1/22 con il parere favorevole di tutti gli Enti.

Con provvedimento del Ministero delle Infrastrutture n.4498 del 04-03-2022, è stata perfezionata l'Intesa Stato – Regione, disposto il vincolo preordinato all'esproprio e rilasciata l'autorizzazione paesaggistica.

procedure espropriative relative al progetto

l'iter è così riassumibile:

la comunicazione di avvio del procedimento, finalizzato alla apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, è stata attivata con comunicazione diretta ai proprietari delle aree in cui è prevista la realizzazione dell'opera e con pubblicazione all'albo pretorio dei Comuni di Bologna e San Lazzaro di Savena, sul quotidiano "Il Resto del Carlino", sui siti informatici della Regione Emilia Romagna (www.regione.emilia-romagna.it) e di Autostrade per l'Italia S.p.A. (www.autostrade.it), a partire dal 30/09/2020 per una durata di 60 (sessanta) giorni;

- ASPI ha debitamente riscontrato e controdedotto alle osservazioni inviate dai proprietari interessati dal procedimento espropriativo come riportato dal verbale della seduta conclusiva della Conferenza dei Servizi del 18/1/22 che ne ha preso atto;
- l'Intesa Stato-Regione è stata perfezionata in data 4/3/2022 con il sopra citato decreto MIMS repertorio n.4498, che ha disposto il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree;
- al fine di recepire le prescrizioni di dettaglio formulate nell'ambito di tale seduta conclusiva di CdS, si è proceduto con ripubblicazione degli espropri ai sensi dell'art. 16 della L.R. 37/2002 nelle medesime modalità espresse in precedenza, a partire dal 26/05/2022 per una durata di 20 (venti) giorni;

- tali ulteriori osservazioni pervenute da parte dei proprietari interessati dal procedimento a seguito di quest'ultima ripubblicazione, sono state opportunamente riscontrate dalla scrivente in condivisione con gli Enti Locali, per quanto di competenza.

In data 30/11/2022 è stato inviato al Ministero dei Trasporti il Progetto Definitivo dell'intervento per approvazione e contestuale dichiarazione di pubblica utilità.

Concessioni idrauliche

Sono in fase di predisposizione le istanze per le concessioni idrauliche del demanio idrico dello Stato che saranno rilasciate da ARPAE SAC Bologna, a seguito del Nulla Osta idraulico del Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile di Bologna dell'Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile.

PUT

con provvedimento n. 93 del 15/2/23 il MASE ha approvato la modifica sostanziale del Piano di Utilizzo delle Terre e che con provvedimento n. 134431 del 01/12/2021 è stata rilasciata la deroga alla data di inizio dei lavori, fissata al 31/12/2023.

Autorizzazioni MIC

Infine, è in fase di predisposizione l'istanza al Ministero della Cultura per l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del Codice dei Beni Culturali, per gli interventi previsti nei mappali che ricadono nel perimetro dei beni culturali vincolati Chiesa di San Donnino e Rimesse Caprara, entrambi nel Comune di Bologna.

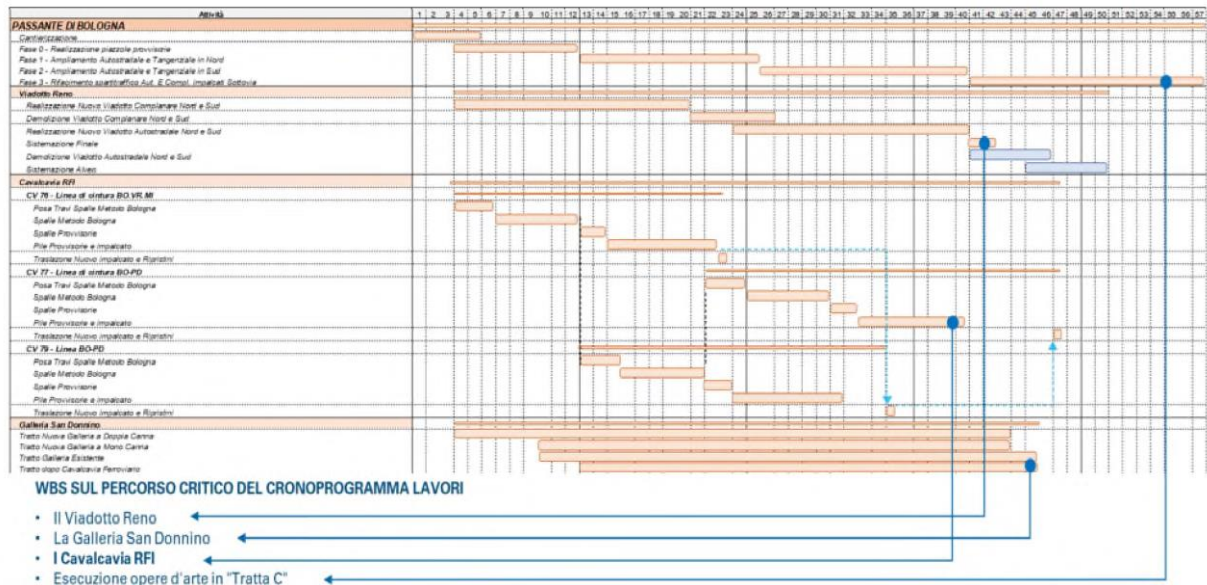
c. Stato attuale dell'opera e delle verifiche di ottemperanza

In data 30/11/2022 è stato inviato al Ministero dei Trasporti il Progetto Definitivo dell'intervento per approvazione e contestuale dichiarazione di pubblica utilità.

Sono state avviate le prime attività preliminari relative alla delimitazione delle aree destinate a ospitare il campo base e le zone tecniche, le attività di bonifica degli eventuali ordigni bellici rilevati, gli interventi di rinnovamento delle infrastrutture destinate ad ospitare le reti di fibra ottica che attraversano le arterie cittadine e l'adeguamento di tutti i varchi autostradali nel tratto interessato dai successivi lavori.

Non appena interverrà l'approvazione del Progetto Definitivo saranno avviate su tutte le aree del progetto le attività preliminari previste nell'ambito del c.d. "Lotto 0" del progetto del Passante di Bologna.

L'inizio dei lavori principali di ampliamento è attualmente ipotizzato nel primo semestre 2024. La durata prevista per il progetto è 57 mesi.



In data 20.1.23 è stata avviata la fase ante operam del Piano di Monitoraggio Ambientale, della durata di 12 mesi.

Per quanto riguarda le verifiche di ottemperanza, le condizioni ambientali indicate nei provvedimenti sono così suddivise, relativamente alle fasi progettuali di progetto definitivo (PD) e progetto esecutivo (PE):

- DEC-VIA n.133 del 30/03/2018
 - sez.A) MASE: 11 condizioni per utilità suddivise in 32 - attinenti il PE (SIGLA A)
 - sez.B) MIC DG/ABAP/493/2018 del 9/1/18: 2 condizioni - attinenti il PE (SIGLA B)
 - sez.C) RER DGR n. 1202/2017: 65 condizioni (+36 ricomprese nella sez.A) – di cui 22 attinenti il PD e le restanti attinenti il PE (SIGLA C)
- Provvedimento approvativo del PdU – DVA-DEC-409 del 06/12/2017: 4 condizioni attinenti il PE (SIGLA PDU)
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA - Viadotti Reno e Savena provvedimento MASE n. 173 del 03.06.2021: 11 condizioni per utilità suddivise in 16 - attinenti il PE (SIGLA VIAD)

Nel verbale della seduta CdS del 16.06.2020 è stata evidenziata la necessità, al fine della conclusione dell'iter della CdS stessa, di un'attestazione di ottemperanza alle prescrizioni attinenti al progetto definitivo da parte dell'Osservatorio Ambientale ovvero, come indicato dal MASE, “nelle more della effettiva operatività del suddetto Osservatorio si seguono le attività ordinarie di cui all'articolo 28, dove il MATTM opera come Ente Vigilante, in collaborazione con il MiBACT e con la Regione, la quale svolge le verifiche in ordine alle condizioni ambientali dalla stessa dettate e non già recepite o in contrasto con il quadro prescrittivo del DEC VIA della Commissione VIA o del MiBACT, dandone comunicazione al MATTM.”

Pertanto, con istanza prot. 14016 del 8.9.20 e successive prot. 14584 del 18.9.20, prot. 16544 del 5.10.20 e prot. 17740 del 27.10.20, ASPI ha avviato le Verifiche di Ottemperanza delle 22 condizioni ambientali VIA regionali (sez C) che attengono al progetto definitivo. Con il parere prot. 681244 del 28.7.21, inviato per conoscenza al Ministero Ambiente, la RER si è espressa

ritenendo ottemperate 9 condizioni ambientali e parzialmente ottemperate con ulteriori condizioni per il progetto esecutivo le restanti 13 condizioni.

Con Decreto n.29 del 20.1.22 è stato istituito l'Osservatorio Ambientale che sta attualmente conducendo l'esame del progetto esecutivo per verificare l'ottemperanza alle prescrizioni VIA.

In particolare, sui totali di 155 prescrizioni, 69 risultano ottemperate con i seguenti atti:

Parere Osservatorio Ambientale n.1 del 7/7/22: A11.2, A11.3, C17, C40, C41, C44, C45, C46, C47, C48, C51, C54, C58, C60, C62, VIAD 3, VIAD 4 (prescrizioni progettuali)

Parere Osservatorio Ambientale n.2 del 1/12/22: A1, A10 j), A10 k), A10 l), C19, C20, C21, C71, C72, C73, C75, C77, VIAD 7, VIAD 11.3 (prescrizioni idraulica e cantieri)

Parere Osservatorio Ambientale n.3 del 12/1/22: A3, A7.5, A7.6, A7.7, C18, C28, C29, C30, C31, C33, C34, C78, C79, C80, C93, C94, C95, C96, C97, C98, C99, C100, C101, VIAD 6 (prescrizioni PMA)

Parere Osservatorio Ambientale n.4 del 28/2/23: A10 i).1, VIAD 11.4 (prescrizioni ubicazione cantieri) 10 risultano avviate in fase di CdS e/o presso l'Osservatorio Ambientale:

A5, C2, C12, C25, C32, C89, C91, VIAD 1, VIAD 5, VIAD 8

33 prescrizioni (mitigazioni acustiche in fase di esercizio e in fase di cantiere e verde-paesaggio) risultano avviate presso Regione Emilia-Romagna, per un pre-parere di ottemperanza condiviso con i Comuni e ARPAE:

A6, A7.1, A7.2, A7.3, A7.4, A11.4, B1, C3, C4, C5, C6, C7, C8, C9, C10, C11, C13, C22, C24, C26, C27, C37, C38, C39, C90, VIAD 9.2, VIAD 11.2B, A10 h), C84, C85, C86, C87, VIAD 9.1

In merito alle restanti 43 prescrizioni si precisa quanto segue:

31 prescrizioni (A8, A9, A10 a), A10 b), A10 c), A10 d), A10 e), A10 f), A10 g), A10 i).2, A11.1, C35, C36, C63, C64, C65, C68, C69, C70, C74, C82, C83, C88, C92, PDU 1, PDU 2, PDU 3, PDU 4, VIAD 2, VIAD

11.1, VIAD 11.2A) risultano ottemperate nel Capitolato Ambientale che sarà imposto all'Appaltatore dei lavori e che sarà preventivamente sottoposto all'OA

1 prescrizione (VIAD 10) relativa ai dati epidemiologici – si è in attesa dei dati da ASL

3 prescrizioni (C14, C15, C16) relative all'applicazione delle vernici fotocatalitiche sono relative a lavorazioni che saranno eseguite al termine dei lavori – si rappresenta che il MASE ha ritenuto superate le analoghe prescrizioni su A4 a seguito degli esiti della sperimentazione eseguita dal CNR

1 prescrizione (B2) relativa alla sorveglianza archeologica sarà ottemperata in corso d'opera

1 prescrizione (A2) relativa all'acustica in fase di esercizio è da ottemperare nel post operam

6 prescrizioni (C23, C55, C66, C67, C76, C81) sono superate dall'evoluzione progettuale successiva alla VIA (eliminazione svincolo Lazzaretto, eliminazione impianto di produzione cls)

Infine, per quanto concerne la ricognizione dei vincoli attualmente vigenti, essa è riportata nella Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale.

d. Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale.

Ai fini dell'istruttoria è stato fatto riferimento ai dati, compresi quelli tabellari e cartografici, tratti dalla Relazione esplicativa allegata all'istanza di proroga in oggetto, consultabile sul portale delle valutazioni ambientali del MASE alla pagina: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1651/14325>, cui il presente parere espressamente rinvia.

Descrizione dell'opera c.d. "Passante di Bologna"

Il sistema autostradale – tangenziale del nodo di Bologna rappresenta un'infrastruttura chiave nel collegamento nord-sud di lunga percorrenza e dell'intera area metropolitana di Bologna per gli spostamenti di breve e media percorrenza. In tale quadro si inserisce l'Accordo di programma per il potenziamento in sede del sistema autostradale – tangenziale di Bologna, sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione Emilia Romagna, la Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna e la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. di cui al MINF-SVCA Prot. 0006694+21/07/2016.

Il progetto, esteso per circa 13,5 km, interessa la provincia di Bologna, nei comuni di Bologna e San Lazzaro di Savena.

Modifiche del progetto originario e relativo iter procedurale.

il Proponente specifica che, a seguito di alcune modifiche puntuali, sono state avviate le seguenti procedure:

- Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 della nuova configurazione dello Svincolo San Donato - Modifica richiesta dal Comune – conclusa positivamente con provvedimento MiTE n.95337 del 19.11.2020;
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA della Demolizione e ricostruzione Viadotto Reno e Ponte Savena - modifica dettata dalla condivisione con il Concedente dell'opportunità di applicare le nuove normative NTC2018 – conclusa con l'esclusione dalla VIA con provvedimento MiTE n. 173 del 03.06.2021;
- Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 del progetto adeguato con le ottimizzazioni delle opere complementari richieste dalla Conferenza di servizi del 16/06/2020 – conclusa positivamente con provvedimento MASE n. 36506 del 09.04.2021 con la conferma del DECVIA n. 133/2018. (cfr f.ig. localizzazione degli interventi in oggetto).

Il Proponente specifica infine che nella seduta della CdS del 29/7/21 – chiusa in data 18 gennaio 2022 col parere favorevole degli enti coinvolti - gli Enti locali hanno richiesto ulteriori approfondimenti che hanno portato non alla modifica del progetto ma alla definizione di una fase 2 che seguirà un iter procedurale indipendente.

Confronto fra lo stato di fatto ambientale iniziale e quanto previsto nello studio di impatto ambientale (di seguito, SIA)

Il SIA risale al 2016 e :

- è stato redatto secondo le indicazioni del DPCM 27 dicembre 1988, recante "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità ambientale" con lo scopo di analizzare gli impatti derivanti dalla realizzazione del progetto sia nella fase di costruzione che di esercizio.

- è articolato in Quadro di Riferimento Programmatico, Quadro di Riferimento Progettuale e Quadro di Riferimento Ambientale. Le analisi e le elaborazioni sono state redatte sulla base della documentazione cartografica disponibile al tempo presso gli Enti territorialmente interessati, mediante il supporto della cartografia foto-piano e aerofotogrammetria specificatamente predisposta per l'elaborazione del Progetto Definitivo e attraverso indagini dirette sul campo, campagne di rilevamento e sopralluoghi.
- è stato redatto anche con l'obiettivo di analizzare il contesto territoriale, urbanistico ed ambientale nel quale si colloca l'opera in progetto, al fine di ottimizzare le scelte d'intervento, dal punto di vista funzionale e dal punto di vista del suo inserimento nell'ambiente e nel territorio.

Aggiornamento del SIA e attestazione di invarianza

Il Proponente riferisce inoltre:

- -che il Sia è stato aggiornato a partire dal quadro vincolistico, e permette il confronto dello stato di fatto anche con riferimento agli impatti ed alle mitigazioni previste all'interno del SIA, analizzandone l'efficacia. A supporto delle analisi vengono presentati i primi dati del monitoraggio ambientale, attualmente in fase di avvio e in corso sulla tratta in esame.
- -che la relazione di aggiornamento sviluppa pertanto il confronto tra lo stato di fatto presente al momento della redazione del SIA e lo stato di fatto attuale, e risulta sostanzialmente invariato;
- -che anche l'esito della Valutazione preliminare del progetto adeguato con le ottimizzazioni delle opere complementari richieste dalla Conferenza di servizi, di cui al sopraccitato provvedimento MASE n. 36506 del 09.04.2021 di conferma del DECVIA n. 133/2018 conduce alla stessa conclusione di invarianza;

analisi istruttoria su cui fonda il giudizio di invarianza

a) *descrizione degli interventi in progetto*

Il progetto riguarda la realizzazione dei seguenti interventi:

- potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia ed emergenza dell'auto-strada A14 – Autostrada Adriatica, Bologna - Taranto;
- potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia ed emergenza sulle com-planari, prevedendo dei tratti a quattro corsie per senso di marcia ed emergenza;
- rigeometrizzazione degli svincoli delle complanari;
- opere finalizzate al miglioramento dell'adduzione al sistema autostradale/tangenziale (a scala urbana – metropolitana, la cui progettazione non è ricompresa nella presente relazione);
- soluzioni di mitigazione ambientale e miglioramento dell'inserimento paesaggistico.



Figura 1 – Inquadramento generale

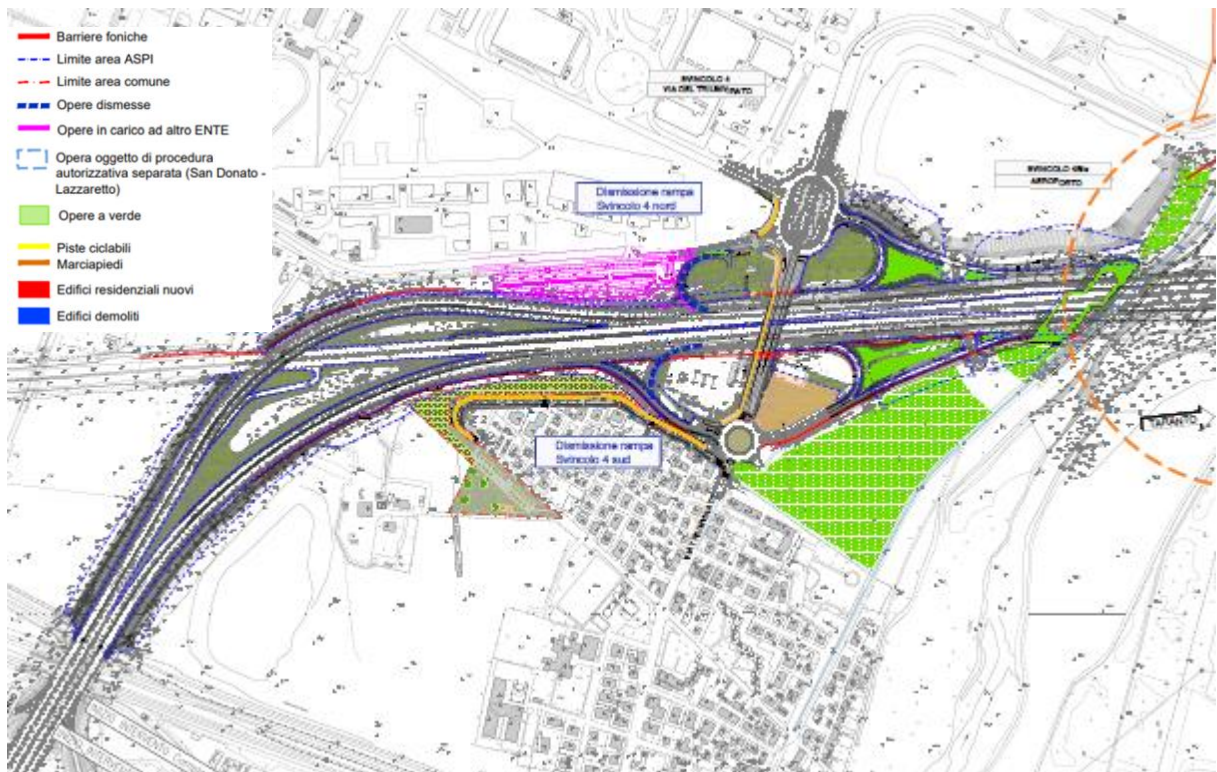


Figura 2 – Planimetria di raffronto fra lo stato attuale e lo stato iniziale

La “Planimetria di raffronto tra lo stato attuale e lo stato iniziale” (vedi Figura 2) è stata redatta sovrapponendo al progetto approvato con DEC VIA n. 133/2018 le ulteriori ottimizzazioni già valutate e approvate con:

- Valutazione preliminare provvedimento MATTM n.95337 del 19.11.2020;
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA provvedimento MiTE n. 173 del 03.06.2021;
- Valutazione preliminare provvedimento MiTE n. 36506 del 09.04.2021 con la conferma del DECVIA n. 133/2018.

b) *analisi per singole componenti*

b.1) Inquadramento territoriale e vincolistico

L’analisi degli strumenti di pianificazione, articolata secondo livelli che vanno dalla scala territoriale vasta a quella locale, riguarda i piani a valenza territoriale, gli strumenti di pianificazione urbanistica comunale e i piani ambientali di settore relativi ad aspetti correlati al progetto in esame. Il quadro della pianificazione è completato dall’analisi del sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette.

L’assetto territoriale dell’area interessata dal progetto è definito, a livello regionale, dal Piano Territoriale Regionale (PTR) della Regione Emilia Romagna, a livello provinciale dal Piano Territoriale Metropolitan (PTM) della Città Metropolitana di Bologna, e a livello comunale dai Piani Urbanistici dei comuni di Bologna e di San Lazzaro di Savena.

Nel dettaglio, all’interno della presente relazione è riportata la verifica svolta in merito all’attualità degli strumenti di pianificazione analizzati nello SIA, finalizzata a dare riscontro di eventuali mo-difiche o revisioni intervenute fino ad oggi. Vengono qui riportati, pertanto, solo alcuni stralci degli elaborati cartografici inerenti agli aggiornamenti dei sopraccitati strumenti di pianificazione.

Pianificazione Regionale

Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) della regione Emilia Romagna è stato approvato dall’Assemblea Legislativa con Delibera n. 276 del 3 febbraio 2010 ai sensi della l. r n. 6 del 6 luglio 2009 come modificata con l.r. 24 marzo 2000, n. 20 “*Disciplina generale sulla tutela e l’uso del territorio*”. E’ lo strumento di programmazione, predisposto in coerenza con le strategie europee e nazionali di sviluppo del territorio, con il quale la Regione definisce gli obiettivi per assicurare lo sviluppo e la coesione sociale, accrescere la competitività del sistema territoriale regionale, garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione delle risorse sociali ed ambientali.

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (nel seguito: PTPR), approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 1338 del 28 gennaio 1993, è parte tematica del PTR e strumento di pianificazione attraverso il quale la Regione tutela e valorizza l’identità paesaggistica e culturale del territorio.

E’ in corso l’adeguamento del PTPR da parte di Regione e MiBAC al Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/2004).

Entrambi gli strumenti di programmazione e pianificazione regionale non hanno subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nel SIA.

Pianificazione provinciale

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

In sede di VIA era stato analizzato l'allora vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della provincia di Bologna, approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 19 del 31/03/2004 e relative varianti. AUTOSTRADA A14: BOLOGNA-BARI-TARANTO-Potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna (Passante di Bologna)

Allo stato attuale risulta vigente invece il Piano Territoriale Metropolitano della Città Metropolitana di Bologna, redatto ai sensi dell'articolo n.41 della L.R. 24/2017, approvato ed entrato a tutti gli effetti in vigore il 26 maggio 2021 con la pubblicazione sul Bollettino ufficiale regionale.

Dall'entrata in vigore della l.r. n. 20/2000 i PTCP che hanno dato o diano piena attuazione alle prescrizioni del PTPR costituiscono, in materia di pianificazione paesaggistica, l'unico riferimento per gli strumenti comunali di pianificazione e per l'attività amministrativa attuativa

Lo strumento di pianificazione provinciale è stato modificato e aggiornato rispetto ai contenuti analizzati nel SIA; tuttavia, con riferimento al quadro conoscitivo e vincolistico, non sono stati individuati nuovi elementi di interesse né effettuati aggiornamenti delle norme e cartografia relativamente alla pianificazione paesaggistica. Per quanto riguarda la pianificazione di settore si rimanda al paragrafo relativo al PGRA.

A partire dall'approvazione del PTM (**v. infra**) il PTCP approvato con D.C.P. 19 del 2004 è abrogato, fatti salvi contenuti normativi e cartografici del medesimo PTCP che, anche ai sensi dell'art. 76, comma 3, della L.R. 24/2017, costituiscono pianificazione regionale e, in particolare, recepimento ed integrazione delle norme e dei contenuti del vigente Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) e del vigente Piano di Tutela delle Acque (PTA), Detti contenuti – che costituiscono parte integrante e sostanziale del PTM con conseguenti effetti conoscitivi, normativi e/o amministrativi – sono riportati nel PTM nei seguenti sub Allegati:

- A - Norme e cartografie del PTCP costituenti piano regionale di tutela delle acque;
- B - Norme e cartografie del PTCP costituenti pianificazione paesaggistica regionale;

Piano Territoriale Metropolitano di Bologna (PTM)

Il PTM è elaborato, formato e redatto nel rispetto delle disposizioni dello Statuto della Città metropolitana di Bologna e in armonia con le previsioni del Piano Strategico Metropolitano, della Carta di Bologna per l'Ambiente, dell'Agenda Metropolitana per lo Sviluppo Sostenibile e del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (di seguito, **PUMS**) di cui acquisisce espressamente tutti i corrispondenti obiettivi e contenuti ai fini della conseguente, compiuta e armonica territorializzazione delle scelte ivi compiute. Il PTM è un nuovo strumento di pianificazione che raccoglie l'eredità del PTCP e disegna gli scenari di sviluppo della Città Metropolitana di Bologna. Obiettivo del PTM è un territorio sostenibile e resiliente, attrattivo, in cui la tutela dell'ambiente, la bellezza dei luoghi urbani e naturali, il lavoro e l'innovazione possono trovare una sintesi unitaria e propulsiva. Le scelte strategiche del PTM attribuiscono rilevanza alle specificità del territorio, facendo leva sul tema della rigenerazione, e sviluppano la disciplina del territorio rurale e delle nuove urbanizzazioni, mettendo al centro la sostenibilità ambientale, economica e sociale delle scelte e la resilienza del territorio.

Il PTM rappresenta dunque il punto di raccordo tra il Piano Strategico Metropolitano, cornice generale degli obiettivi da territorializzare, le scelte del PUMS e gli impegni di sostenibilità della Carta di Bologna per l'Ambiente.

Nel rispetto del regime delle competenze relativo alla gestione del rischio idraulico, così come rispettivamente spettanti all'Autorità di Bacino, alla Regione Emilia-Romagna, ai Consorzi di bonifica e ai Comuni, il PTM promuove e disciplina per il territorio di pianura la programmazione di approfondimenti locali, in particolare alla scala comunale o di Unione, in relazione alla pericolosità idraulica e alla riduzione della vulnerabilità degli elementi interferenti, in armonia con gli obiettivi del PGRA, allo scopo di far emergere le porzioni di territorio caratterizzate da criticità più eterogenee – sia di maggior complessità, sia di minore significato- rispetto agli scenari di pericolosità così come territorialmente delimitati nel PGRA.

Nell'estratto della tavola 3 sono riportate le seguenti indicazioni:

- PSAI alveo attivo del Fiume Reno;
- PGRA Scenario P2 derivato dal reticolo naturale principale e dal reticolo secondario di pianura (RP+RSP);
- Ambito di controllo degli apporti delle acque di pianura.

Con riferimento a Tavola 1 - carta della struttura del piano, Tavola 2 –carta degli ecosistemi e Tavola 3 - carta di area vasta del rischio idraulico, rischio da frana e dell'assetto dei versanti. Si riscontra quanto segue. Nella Carta della struttura sono riportati i tracciati delle reti infrastrutturali. Gli elementi di previsione si riferiscono allo scenario a regime del PUMS. Gli elementi esistenti ricomprendono anche i tratti in corso di realizzazione, così come già finanziati al momento dell'assunzione del PTM. Nella tavola è individuato il sistema autostradale/tangenziale di Bologna, con i caselli e svincoli principali e di progetto. Il PTM rimanda al PUMS le previsioni in merito agli scenari trasportistici.

Pianificazione delle infrastrutture stradali

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

Il PUMS, approvato il 27/11/2019, con riferimento alla mobilità motorizzata – strade, in continuità con il PTCP, assume la pianificazione delle infrastrutture stradali come un progetto integrato che valorizzi tutte le componenti di mobilità, tra cui l'identificazione di adeguati percorsi ciclabili sicuri, con l'indirizzo strategico di favorire l'ampliamento in sede. I progetti di nuove strade e le riqualificazioni o ampliamenti in sede di strade esistenti devono riguardare in maniera unitaria e solidale tutte le diverse componenti di mobilità che interessano l'infrastruttura in un'ottica di pianificazione integrata: sede stradale destinata alla circolazione delle autovetture e del trasporto pubblico, spazi destinati alla circolazione pedonale e ciclistica e fasce di ambientazione/inserimento paesaggistico.

Il PUMS individua criteri di priorità per la rete motorizzata basati su 3 principi fondamentali, coerenti con gli obiettivi generali del PUMS: ossia l'incremento della sicurezza stradale, la riduzione delle emissioni all'interno dei centri abitati, il contenimento della competizione con la rete di TPM.

Il Piano prevede tra le priorità di intervento per lo scenario 2030:

- la riqualificazione della Trasversale di pianura SP3 da Budrio a Villa Fontana;
- le nuove realizzazioni della circonvallazione di Bentivoglio e della variante San Giorgio di Piano;

- la nuova realizzazione e la riqualificazione della variante SP2 Bretella Budrie.

Le invarianti.

Oltre all'esistente, il PUMS assume come Scenario di Riferimento le opere stradali già programmate e finanziate, che di fatto costituiscono delle vere e proprie invarianti progettuali. Tali interventi sono assunti dal PUMS come asset infrastrutturale per poter indirizzare adeguatamente la valutazione di eventuali ulteriori opere stradali, secondo un approccio strategico e multimodale, inderogabilmente guidato dagli obiettivi generali e specifici di riduzione delle emissioni, di shift modale e di riduzione dell'incidentalità nel lungo periodo.

Il potenziamento del nodo autostradale di Bologna è inserito nello scenario di riferimento del PUMS (riferimento paragrafo 7.2 del documento di piano "La configurazione infrastrutturale di riferimento").

In particolare, tra le opere di particolare rilevanza, il potenziamento del nodo autostradale di Bologna rappresenta un intervento strategico di rango sovraordinato (nazionale e regionale) recepito dal livello di pianificazione metropolitana del PUMS, in quanto decisione già assunta nei tavoli interistituzionali in una fase di programmazione precedente all'avvio del Piano.

Attraverso un adeguato mix di misure di accompagnamento sviluppate in maniera condivisa, riguardanti la compensazione degli effetti locali del potenziamento e il miglioramento dell'accessibilità su rete collettiva dalle diverse direttrici provinciali, il PUMS mira a contenere gli effetti che tale opera strategica di livello nazionale potrebbe ingenerare alla scala locale e metropolitana.

Inoltre si evidenzia che: "L'approccio all'infomobilità di tipo smart può trovare nel futuro sistema del Passante e Tangenziale di Bologna un banco di sperimentazione di grande interesse. I sistemi di infomobilità (PMV) dell'infrastruttura (collocati cioè in prossimità o all'interno del sistema) grazie alla logica di data pooling forniranno informazioni su:

- condizioni del traffico in tempo reale;
- informazioni sulla disponibilità di stalli liberi nei parcheggi di scambio raggiungibili;
- informazione sullo stato di servizio della rete SFM;
- informazioni riguardanti la mobilità del territorio (restrizioni, inibizioni per lavori in corso, etc.);
- suggerimenti in tempo reale in caso di incidenti o rilevante congestione, di cambio modale alla prima stazione SFM raggiungibile, etc.

Pertanto, il PUMS recepisce l'intervento in esame quale invariante progettuale in qualità di opera stradale già programmata.

Pianificazione comunale

Piano Urbanistico Generale (di seguito, PUG) Comune di Bologna

All'interno del SIA era stato analizzato il Piano strutturale Comunale (PSC) approvato con DCC n. 133 del 14/07/2008, al momento non è più vigente. Il nuovo PUG, approvato con del. di C.C. PG 342648/2021 (pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Re-gione Emilia Romagna n. 286) è entrato in vigore dal 29 settembre 2021.

A complemento del Piano sono state approvate dalla Giunta con delibera PG 430532/2021 le Disposizioni organizzative urbanistiche in cui vengono descritti gli aspetti operativi e

documentali per l'elaborazione e la presentazione delle istanze degli strumenti attuativi introdotti dalla L.R. 24/2017 e disciplinati dal PUG.

Tavole dei vincoli

La relazione riporta alcuni estratti delle cartografie costituenti la Tavola dei Vincoli, che rappresenta lo strumento conoscitivo ai sensi dell'art. 37 della L.R. 24/2017 nel quale sono rappresentati tutti i vincoli e le prescrizioni derivanti dai piani sovraordinati, da singoli provvedimenti amministrativi ovvero da previsioni legislative che precludono, limitano o condizionano l'uso o la trasformazione del territorio.

Vincolo idrogeologico (Figura 3-7 PUG Estratto tavola Risorse idriche e assetto idrogeologico)

A. Nelle porzioni Ovest ed Est del tracciato si individuano:

- zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura – aree di ricarica di tipo B
- aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti– reticolo principale e reticolo secondario
- aree potenzialmente interessate da alluvioni rare – reticolo principale

B. Nell'ambito del Fiume Reno:

- alvei attivi e invasi dei bacini idrici
- aree per la salvaguardia delle acque destinate al consumo umano- zona di rispetto dei pozzi
- zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura – aree sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura – aree di ricarica di tipo D
- aree interessate da alluvioni frequenti-Reticolo principale
- aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti– reticolo principale e reticolo secondario
- aree potenzialmente interessate da alluvioni rare– reticolo principale

C. Nell'ambito del torrente Navile:

- alvei attivi e invasi dei bacini idrici
- zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura- aree di ricarica di tipo B
- fasce di tutela fluviale
- aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti – reticolo principale e reticolo secondario
- aree potenzialmente interessate da alluvioni rare – reticolo principale
- aree ad alta probabilità di inondazione
- aree potenzialmente interessate da alluvioni frequenti – reticolo principale
- fasce di pertinenza fluviale

D Porzione centrale

- Reticolo idrografico coperto

- aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti – reticolo principale – reticolo secondario
- aree potenzialmente interessate da alluvioni rare – reticolo principale (v. par relativo alla programmaz. di settore e al PGRA)

Elementi naturali e paesaggistici La relazione riporta il confornteo con PUG Estratto Elementi naturali e paesaggistici

Sono individuati i seguenti beni

- Fiumi, torrenti e corsi d'acqua di interesse paesaggistico (Fiumi Reno, Navile e Savena)
- Zone di particolare interesse ambientale della pianura (ambito nei pressi del Fiume Reno)
- Boschi e aree assimilati ai sensi del D.Lgs. 34/2018 (vincolo esteso a tutto il territorio comunale)
- Sistema delle aree forestali (come desunte dal PTCP Allegato B del PTM).

Fiumi, torrenti e corsi d'acqua di interesse paesaggistico (Fiumi Reno, Navile e Savena)

(di cui al D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 “Codice dei beni culturali e del paesaggio” art. 142, comma 1, lettera c):

Il Proponente ricorda che in base alla disciplina di cui al D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 “Codice dei beni culturali e del paesaggio” art. 142, comma 1, lettera c): si tratta di beni che non possono essere distrutti, né possono essere oggetto di modifiche che arrechino pregiudizio ai valori protetti. Sono sottoposti al procedimento autorizzativo ex art. 146 d.lgs. n. 42 del 2004 o d.p.r. n. 31 del 13 febbraio 2017 “Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata” a eccezione degli interventi rientranti nell' all. A dello stesso d.p.r.

Zone di particolare interesse ambientale della pianura (ambito nei pressi del Fiume Reno)

Sono definite in relazione alla presenza di spazi caratterizzati da valori di naturalità e di diversità biologica, oltre che da connotati paesaggistici. Le finalità primarie della tutela sono la conservazione e il miglioramento della biodiversità, la valorizzazione delle relative peculiarità paesaggistiche in funzione della ri-qualificazione e fruizione didattica e ricreativa del territorio. Piano territoriale di coordinamento provinciale (art. 7.4) parte integrante e sostanziale del Piano Territoriale Metropolitano approvato con delibera del Consiglio metropolitano n. 16 del 12 maggio 2021. Per le infrastrutture e gli impianti di pubblica utilità valgono le prescrizioni dell'art. 7.4, (Zone di particolare interesse naturalistico e paesaggistico della pianura) commi 3 e 4 del PTCP Allegato B del PTM:

comma 3 Interventi ammessi nei nodi ecologici complessi.

Con riguardo alle infrastrutture e agli impianti per i servizi essenziali di pubblica utilità, comprensivi dei relativi manufatti complementari e di servizio di cui al punto 4 dell'art. 7.3., escludendo comunque gli impianti per lo smaltimento dei reflui e dei rifiuti, sono ammissibili, negli ambiti di cui alla lett. a) del punto 1 del presente articolo, gli interventi di:

- a) manutenzione di infrastrutture e impianti esistenti;
- b) ristrutturazione, ampliamento, potenziamento di infrastrutture e impianti esistenti non delocalizzabili; in tali casi, si dovranno tuttavia prevedere ed attuare adeguate misure di mitigazione e soprattutto di compensazione, queste ultime in aree anche non direttamente

contermini col sito interessato dall'intervento ma funzionalmente integrate/integrabili con il medesimo;

4. (P) Interventi ammessi nelle zone di rispetto dei nodi ecologici.

Con riguardo alle infrastrutture e agli impianti per servizi essenziali di pubblica utilità, comprensivi dei relativi manufatti complementari e di servizio di cui al punto 4 dell'art. 7.3. sono ammissibili, negli ambiti di cui alla lettera b) del punto 1) del presente articolo, gli interventi di:

a) manutenzione di infrastrutture e impianti esistenti;

b) ristrutturazione, ampliamento, potenziamento di infrastrutture e impianti esistenti non delocalizzabili; in tali casi, si dovranno tuttavia prevedere e attuare adeguate misure di mitigazione e soprattutto di compensazione, queste ultime in aree anche non direttamente contermini col sito interessato dall'intervento ma funzionalmente integrate/integrabili con il medesimo

c) realizzazione ex novo di attrezzature e impianti che siano previsti in strumenti di pianificazione nazionali, regionali o provinciali;

In merito agli ultimi due punti: gli interventi ammessi in tali aree cartografate sono quelli disciplinati dall'art. 10 del Ptp come recepito e integrato dall'art. 7.2. del Ptcp allegato B del PTM

Boschi e aree assimilati ai sensi del D.Lgs. 34/2018 (vincolo esteso a tutto il territorio comunale)

Il Proponente rinvia alla normativa di riferimento (art. 146 d.lgs 42/2004; d.p.r. n. 31/2017 e d.lgs n. 34/2018) e rileva che non sussiste pertanto nessuna limitazione per l'intervento in esame.

Sistema delle aree forestali (come desunte dal PTCP Allegato B del PTM).

Non si rilevano interferenze

Archeologia

Gli elementi rappresentati in cartografia posti in corrispondenza o adiacenza all'intervento sono - zone di diversa potenzialità archeologica (alta solo in adiacenza al tratto iniziale dell'intervento, in generale bassa) Il tracciato interseca viabilità storica; due beni culturali oggetto di dichiarazione (ex art. 13 d.lgs. n. 42/2004) localizzati all'interno del circolo indicato in mappa (fig. 3-13 – Estratto PUG Tavola infrastrutture, suolo e servitù- e fig. 3-14 Estratto legenda PUG tavola Infrastrutture, suolo e servitù).

Strategie di Piano riferite all'intervento.

Strategie per la qualità urbana ed ecologico-ambientale – 3 Attrattività e Lavoro: 3__1_Sostenere una complessiva reinfrastrutturazione urbana - Azione 3.1.

- Qualificare ruolo e riconoscibilità delle porte di accesso alla città e realizzare un sistema di centri di mobilità;
- Migliorare la funzionalità del sistema autostrada – tangenziale, mitigando gli impatti e riqualificando le aree di contatto con la città.

Sul punto, il Proponente rinvia agli obiettivi condivisi:

“Il comune, la città metropolitana, la Regione, il Ministero per le infrastrutture e i trasporti e la società Autostrade per l’Italia hanno condiviso un progetto di potenziamento delle infrastrutture autostradali (A14 e A13) e della tangenziale di Bologna per migliorare la funzionalità del sistema e l’accessibilità alla città. Il progetto di potenziamento infrastrutturale contribuisce alla mitigazione degli impatti ambientali e paesaggistici e all’integrazione delle parti della città cresciute a nord e a sud del sistema stradale in oggetto. **Campo di applicazione:** L’azione si applica ai seguenti elementi del Catalogo dati cartografici: - aree interessate dal progetto di potenziamento in sede del “sistema autostrada – tangenziale” - Aree distanti 100 metri. Indirizzi per le politiche urbane. Il Comune richiede che la progettazione dell’infrastruttura contribuisca **in maniera significativa** alla mitigazione dell’impatto ambientale e paesaggistico con adeguati sistemi sia per quanto riguarda la **realizzazione di barriere antirumore e altre opere di carattere architettonico** sia per quanto riguarda **opere di piantumazione di vegetazione e sistemazione paesaggistica**. Il Comune richiede che la progettazione dell’infrastruttura contribuisca in maniera significativa al **miglioramento della qualità urbana** delle connessioni tra le parti di città interessate. Nell’ambito della progettazione delle opere e di successivi interventi nelle zone adiacenti, con attenzione alle specificità proprie di ogni contesto., sono in particolar modo curati: la realizzazione di **scambi intermodali**, mediante la realizzazione di spazi per la sosta e fermate del trasporto pubblico; la realizzazione di **sistemi di informazioni** sulla mobilità urbana e metropolitana; la **realizzazione di percorsi gradevoli e di micro piazze civiche**, in occasione degli attraversamenti dell’infrastruttura da parte della viabilità ordinaria. Le attività che si svolgono all’interno delle aree di rispetto dell’infrastruttura o nelle immediate vicinanze, a partire da quelle comprese nelle zone di svincolo, devono **progressivamente lasciare posto ad opere di mitigazione ambientale e paesaggistica o di riqualificazione urbana**. La realizzazione di questo progetto non deve rallentare il potenziamento degli interventi di monitoraggio e manutenzione dell’intera rete stradale”

Il Proponente, pur rilevando che:

“lo strumento di pianificazione comunale è stato modificato e aggiornato rispetto ai contenuti analizzati nel SIA”;

-il SIA originario “era stato analizzato il Piano strutturale Comunale (PSC) approvato con DCC n. 133 del 14/07/2008”

-mentre “il nuovo PUG, approvato con del. di C.C. PG 342648/2021 (pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia Romagna n. 286) è entrato in vigore dal 29 settembre 2021”

conclude nel senso che “le azioni e i criteri indicati nel documento di piano del PUG sono del tutto coerenti con i criteri adottati nella progettazione dell’intervento di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna” e che “con riferimento al quadro conoscitivo e vincolistico, non sono stati individuati nuovi elementi di interesse né effettuati aggiornamenti delle norme e cartografia relativamente alla pianificazione territoriale e urbanistica”.

Piano Strutturale Comunale (PSC) Comune di San Lazzaro di Savena

Il proponente rileva che all’interno del SIA è stato analizzato il Piano Strutturale Comunale (PSC) approvato con DCC n. 27 del 7/04/2009 (redatto in forma associata con i comuni di Castenaso e Ozzano dell’Emilia).

Lo strumento di pianificazione comunale non ha subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nel SIA per l'area di interesse.

Pianificazione di Settore

Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico

Il **Piano Stralcio Assetto Idrogeologic (PAI)** ha completato l'iter amministrativo con la definitiva adozione dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del Reno con delibera C.I. AdB Reno n 1/1 del 06.12.2002. Per il territorio della Regione Emilia-Romagna, con deliberazione della Giunta Regionale n. 567 del 07.04.2003, la Regione Emilia-Romagna ha approvato per il territorio di competenza, (così come previsto dal comma 2 dell'art. 19 della L. 18 maggio 1989 n. 183 e s.m.i.). Il piano è entrato in vigore con la pubblicazione sul B.U. Regione Emilia-Romagna il 14.05.2003.

Rispetto ai contenuti analizzati all'interno del SIA il Proponente non rileva aggiornamenti. Riporta che in ogni caso per l'elaborazione del progetto esecutivo sono stati innanzitutto reperiti dati e studi pregressi relativi all'area oggetto di analisi; in particolare, sono stati considerati i Piani di Assetto Idrogeologico (PAI) redatti dall'Autorità di bacino competente (Fiume Reno) e i dati forniti dagli enti competenti per la totalità dei corsi d'acqua analizzati.

Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)

Il PGRA è stato introdotto dalla Direttiva comunitaria 2007/60/CE (cd. 'Direttiva Alluvioni') con la finalità di costruire un quadro omogeneo a livello di-strettuale per la valutazione e la gestione dei rischi da fenomeni alluvionali. Secondo il D.Lgs. 49/2010 di recepimento della Direttiva 2007/60/CE, il PGRA è stralcio del Piano di Bacino e ha valore di piano sovraordinato rispetto alla pianificazione territoriale e urbanistica. Alla scala di intero distretto, il PGRA agisce in sinergia con i PAI vigenti.

Nel SIA era stato preso come riferimento il PGRA redatto nell'ambito del Distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale (che comprende anche l'Unità di Gestione-ambito territoriale del Reno (UoM ITI021), approvato con DCI n. 235 del 3 marzo 2016 (primo ciclo di attuazione).

Allo stato attuale (secondo ciclo di attuazione – fase 3) sono stati approvati con i DPCM del 1 dicembre 2022 i primi aggiornamenti dei Piani di Gestione del Rischio da Alluvione PGRA 2021-2027 dalle Conferenze Istituzionali Permanenti delle Autorità di bacino distrettuali del fiume Po e dell'Appennino Centrale. Come previsto dalla Direttiva 2007/60/CE e dal D. Lgs. 49/2010, le mappe della pericolosità di alluvioni sono state aggiornate e pubblicate dalle Autorità di bacino distrettuali. In particolare, per la porzione del territorio regionale ricadente nel distretto del fiume Po, l'aggiornamento delle mappe riguarda:

- le mappe di pericolosità (aree allagabili) complessive che costituiscono quadro conoscitivo del PAI;
- le mappe di rischio(R1, R2,R3,R4) complessive, elaborate ai sensi del d.lgs n. 49/2010;
- le mappe di pericolosità a rischio (aree allagabili, tiranti, velocità, elementi esposti) nella Aree a Rischio Potenziale Significativo (APSFR)

Il proponente riporta un estratto della cartografia aggiornata (Figura 3-15 Estratto servizio moka Regione Emilia Romagna PGRA - Mappe di pericolosità ; Figura 3-16 Estratto Geoportale nazionale Mappe di rischio

Il Proponente specifica che l'aggiornamento delle tavole sopra riportate non introduce elementi tali da indurre modifiche rispetto a quanto analizzato all'interno dello SIA. In particolare si può osservare una diminuzione delle classi di rischio per le aree intercluse negli svincoli autostradali (individuati in mappa) che passano da rischio elevato a rischio moderato. Si ritengono pertanto cautelativamente valide le considerazioni svolte all'interno del SIA.

Piano di Tutela delle Acque della Regione Emilia Romagna (PTA)

Il Piano di Tutela delle acque (PTA) non ha subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nel SIA.

Autorizzazioni idrauliche

Sono in fase di predisposizione le istanze per le concessioni idrauliche del demanio idrico dello Stato che saranno rilasciate da ARPAE SAC Bologna, a seguito del N.O. idraulico del servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile di Bologna dell'Agenzia Regionale per la sicurezza Territoriale e la protezione Civile.

VINCOLI

Gli ambiti di particolare interesse trattati all'interno del SIA sono stati le risorse storiche, il sistema idrografico, le zone e gli elementi naturali e paesaggistici.

Tali ambiti sono stati recepiti attraverso l'analisi delle carte degli strumenti urbanistici provinciali e comunali, dei piani e programmi di settore e delle analisi ambientali relative allo stato attuale dell'ambiente. Nella presente relazione si riportano gli esiti delle verifiche svolte in merito agli aggiornamenti degli strumenti sopraccitati, successivi e vigenti allo stato attuale e agli strati informativi messi a disposizione sul portale cartografico nazionale e Sitap.

E' riportato l'estratto del sistema Sitap - *Ministero della cultura*

I vincoli individuati nell'ambito di interesse sono:

- Aree di rispetto di 150 mt dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, e di 300 mt dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi, vincolate ai sensi dell'art. 142, c.1, lett. a) b) e c) del Codice;
- parchi e riserve nazionali o regionali vincolati ai sensi dell'art. 142 c. 1 lett. f) del codice, più restanti tipologie di aree naturali protette (livello fornito dal Min. Ambiente);
- aree boscate acquisite (per ogni regione in base alle cartografie disponibili) dalle carte di uso del suolo disponibili al 1987, tutelate ai sensi dell'art. 142 c. 1 lett. g) del codice

Rispetto alle Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i., si confermano i contenuti del SIA, ovvero le tipologie di aree oggetto di tutela in forza del comma 1 che risultano interessate dall'opera in progetto sono le seguenti:

- Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal T.U. sulle acque e impianti elettrici di cui al R.D. 11 dic. 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 mt ciascuna, di cui alla lett. "c" (Fiume Reno, Torrente Navile, Torrente Savena abbandonato, Fiume Savena);

- Territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'art. 2, commi 2 e 6 del d.lgs 18 maggio 2001, n. 227, lett. g (ambiti in adiacenza al Fiume Reno, Torrente Savena abbandonato)

Ricorrono pertanto le disposizioni previste al primo ed al secondo comma dell'art. 146 del DLgs 42/2004 e smi.

Per gli ambiti individuati a bosco (art. 142 lettera g del D.Lgs.42/2004), in fase progettuale è stato eseguito il censimento vegetazionale, dal quale è emerso che gli interventi previsti interferiscono con aree classificabili come "bosco" ai sensi del D.Lgs. 34/2018 e L.R. 21/2011.

Inoltre, per come definito dagli strumenti e dagli atti di pianificazione esaminati nei precedenti capitoli, il Proponente evidenzia che alcune delle aree di intervento del potenziamento del sistema autostradale - tangenziale interessa gli Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi.

In proposito si specifica che:

- L'autorizzazione paesaggistica è stata acquisita nell'ambito della CdS;
- è in fase di predisposizione l'istanza al Ministero della Cultura per l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del Codice dei beni culturali, per gli interventi previsti nei mappali che ricadono nel perimetro dei beni culturali vincolati Chiesa di San Donnino e Rimesse Caprara, entrambi nel comune di Bologna,

Con riferimento alla rete Natura 2000 riporta l'estratto cartografico del Geoportale Nazionale. Non risultano nuove aree Rete Natura 2000 o modifiche di quelle già esaminate nella VIA e viene pertanto confermato il quadro vincolistico analizzato nel SIA.

In mappa si individuano i perimetri dei siti:

- IT 40500018 -ZSC -Golena San Vitale e Golena del Lippo, distanti 400 mt, viabilità di cantiere;
- IT 4050029- ZSC -ZPS "Boschi di San Luca e Destra Reno" distanza 3,9 km;
- IT 405001 - ZSC -ZPS "Gessi bolognesi,calnchi dell'Abadessa" distanza 4,1 km

In sede di VIA è stato redatto lo Studio di Incidenza ai sensi del DPR 8 settembre 1997, n. 357, allo scopo di determinare gli eventuali impatti dell'opera sugli ecosistemi presenti. Il tracciato non interessa direttamente siti natura 2000; l'unico sito potenzialmente interferito è la ZSC Golena San Vitale e Golena del Lippo, interessato esclusivamente da una viabilità di cantiere.

Lo studio di incidenza, esaminato dalla CTVIA, ha portato alla seguente espressione nel DEC-VIA n. 33/2018: relativamente al SIC IT4050018 "Golena di San Vitale e Golena del Lippo (...) vista l'assenza di potenziali effetti significativi su di esso, non è stato ritenuto necessario procedere alle fasi successive di valutazione ed è stata conclusa l'analisi nella fase di pre-valutazione (...)."

Anche nel provvedimento MiTE n. 173 del 3.06.2021 di esclusione dalla VIA per i progetti dei viadotti Reno e Savena è stato richiamato tale Studio di Incidenza svolto in fase di VIA:

"Preso atto che con il sopra richiamato parere la Sottocommissione VIA della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ha considerato che "nel progetto generale del Passante di Bologna è stata svolta la Valutazione di Incidenza (...) complessivamente le modifiche progettuali introdotte (progetto di demolizione e ricostruzione in luogo del progetto di ampliamento) non comportano variazioni significative in termini di impatti. Sono altresì previsti interventi di rinaturalizzazione delle fasce fluviali (esterne ai SIC/ZPS) e potenziamento della

vegetazione ripariale, in grado di generare una continuità ecologica e visuale con le aree boschive già presenti e di ricreare l'habitat fluviale con l'utilizzo di specie igrofile".

Impatti Ambientali

All'interno del SIA viene effettuata l'individuazione e stima dei possibili impatti indotti dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera in progetto, delineando, in dettaglio, il quadro di riferimento ambientale, in relazione alle singole componenti interessate: atmosfera, rumore e vibrazioni e salute pubblica, componenti naturalistiche (ambiente idrico superficiale e sotterraneo, suolo e sottosuolo, vegetazione, flora e fauna, ecosistemi) e paesaggio. Per ognuna delle singole componenti è stata esaminata la caratterizzazione dello stato iniziale e l'interazione con le opere in progetto quantificando, sulla base di approcci settoriali, gli impatti indotti dalla realizzazione dell'intervento e prevedendo l'evoluzione futura del sistema ambientale, nonché eventuali opportune misure di mitigazione. Il quadro di riferimento ambientale è stato, inoltre, corredato dello Studio per la valutazione di incidenza, redatto ai sensi del DPR 357/97 e s.m.i., della Relazione paesaggistica, redatta ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. e del DPCM 12/12/2005.

Il proponente riporta gli esiti dell'analisi puntuale di ogni componente ambientale e della sua variazione rispetto a quanto valutato nel SIA, in base ai dati ambientali disponibili a livello regionale e agli esiti del monitoraggio ambientale ante operam già eseguito: infatti, come richiesto nella VIA e previsto nel progetto, ASPI ha predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), ed ha ottemperato il gruppo di 26 prescrizioni relative al PMA con approvazione dell'istituto Osservatorio Ambientale, con nota del 12/01/2023 (Rif. documento OAA14TGBO-2023-0000001-EU del 12.01.23), le cui attività risultano recentemente avviate.

Piano di Monitoraggio Ambientale

Tale piano prevede che le componenti ambientali valutate nella VIA siano oggetto di un monitoraggio ambientale così articolato:

- Settore Antropico: componenti atmosfera, rumore e vibrazioni;
- Settore idrico: componenti acque superficiali ed acque sotterranee;
- Settore Naturale: componenti fauna, suolo e vegetazione

Per ogni settore indagato il piano di monitoraggio prevede le seguenti fasi di monitoraggio: ante operam, corso d'opera e post operam.

Il Proponente riferisce che il monitoraggio della fase ante operam è in corso; le tempistiche e le frequenze di monitoraggio, indicate nel Piano di Monitoraggio Ambientale, sono specifiche per ogni singola componente (v. cartografie allegate in scala 1:10.0000 con l'ubicazione di siti di monitoraggio relativi alle componenti indagate (rif. 111465--PE-SD-PMA-00000-00000-D-MAM0003-2, 111465--PE-SD-PMA-00000-00000-D-MAM0004-1, 111465--PE-SD-PMA-00000-00000-D-MAM0005-1).

ATMOSFERA

Il monitoraggio dell'inquinamento atmosferico relativo al progetto di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna è in corso secondo le indicazioni di metodo indicate nel Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA). In particolare, il PMA prevedeva per la fase di Ante Operam lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio:

- quattro campagne di monitoraggio della qualità dell'aria della durata di 21/30 giorni (primavera, estate / autunno, inverno) da eseguire con frequenza trimestrale, tramite l'installazione di mezzi mobili strumentati (Metodica A1).

I siti in cui svolgere il monitoraggio con tale metodica previsti dal PMA sono cinque;

- quattro campagne di monitoraggio delle Polveri Sottili PM10 della durata di 21/30 giorni (primavera, estate / autunno, inverno) da eseguire con frequenza trime-strale, tramite l'installazione di campionatori sequenziali (Metodica A2). I siti in cui svolgere il monitoraggio con tale metodica previsti dal PMA sono tre;
- monitoraggio in continuo delle Polveri Sottili PM10 e PM2.5 tramite l'installazione di campionatori ottici multicanale (Metodica A2ter). I siti in cui svolgere il monitoraggio con tale metodica previsti dal PMA sono due;
- monitoraggio in continuo della qualità dell'aria mediante l'installazione di centra-linee fisse (Metodica A3). I siti in cui svolgere il monitoraggio con tale metodica previsti dal PMA sono due.

Il Proponente attesta che nel mese di dicembre 2022 sono state portate a compimento tutte le attività preliminari necessarie all'installazione della strumentazione e all'esecuzione dei rilievi e sono state avviate le prime campagne di monitoraggio in tutti i siti localizzati lungo la tratta autostradale.

Si riporta un estratto della relazione Rete di Monitoraggio della Qualità dell'Aria – Report Dati 2020, pubblicata da ARPA Emilia Romagna.

Biossido di Azoto

Nel 2020, per la prima volta dall'inizio delle misurazioni presso le centraline della rete regionale, la media annuale di biossido di azoto rispetta il valore limite di legge ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) in tutte le stazioni della Città Metropolitana di Bologna. Tale risultato potrebbe essere stato influenzato dalla riduzione dei livelli di ossidi di azoto registratasi nel periodo marzo–maggio, in conseguenza delle misure adottate per il contenimento alla diffusione del virus SARS-CoV-2.

Il valore limite sulla media oraria di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, da non superare per più di 18 ore nel corso di un anno, risulta rispettato in tutte le stazioni, Anche la soglia di allarme di $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$ non è mai stata raggiunta da nessuna centralina

Secondo il documento di ARPA *“non si evince un trend univoco sul lungo periodo per l'intervallo temporale preso in considerazione, nonostante si possa ritenere una lieve diminuzione dei valori, tendenzialmente stabile negli ultimi anni.”*

Particolato PM10

La valutazione delle concentrazioni estesa all'intero anno mostra che nel 2020 le medie annuali ottenute non superano il valore limite di $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in nessuno dei siti di misura

Anche se il 2020 è stato un anno particolare per le attività antropiche a causa della pandemia di Covid 19, le medie mensili delle stazioni dell'Agglomerato di Bologna hanno mantenuto il consueto andamento stagionale con concentrazioni più elevate nel semestre invernale per tutte le centraline. Si osserva che nel mese di novembre 2020 le concentrazioni sono più elevate rispetto al mese di dicembre a causa delle scarse precipitazioni del periodo.

Il numero annuale massimo di 35 giorni di superamento, consentiti dalla normativa, è stato superato nella stazione da traffico di Porta San Felice (42 superamenti).

Dai dati si può rilevare che dal 2014 in poi le medie registrate presso tutte le stazioni si mantengono al di sotto dei $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ con piccole fluttuazioni. In particolare negli ultimi anni i valori sembrano essere più stabili

Particolato PM2.5

Le concentrazioni medie annue risultano nel 2020 significativamente inferiori al valore limite di 25 µg/m³, in tutte le postazioni presenti sul territorio metropolitano

Conclusioni: Dai dati riportati alla luce dei monitoraggi è possibile osservare un trend in leggera diminuzione degli inquinanti considerati e quindi, quanto valutato all'interno del SIA, può essere ritenuto cautelativo

RUMORE

La caratterizzazione del clima acustico dell'area interessata dall'intervento alla tratta autostradale e tangenziale prevede per la fase di Ante Operam lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio:

- tredici misure del livello di inquinamento acustico da eseguire con metodica R2. Tale metodica prevede misure della durata di 24 ore, da effettuare in postazioni semi-fisse esterne ai ricettori esposti alle attività di cantiere;
- tredici misure del livello di inquinamento acustico da eseguire con metodica R4. Tale metodica prevede misure di breve durata da effettuare in ambiente abitativo ed è stata prevista per il monitoraggio del clima acustico dei ricettori esposti alle attività di cantiere;
- venticinque misure del livello di inquinamento acustico da eseguire con metodica R3.

Tale metodica prevede misure della durata di 7 giorni, da effettuare in postazioni semi-fisse esterne ai ricettori esposti al traffico autostradale.

monitoraggio previsto per la fase di Ante Operam, nel mese di dicembre 2022.

Il proponente specifica che:

- sono state portate a compimento le attività preliminari necessarie all'installazione della strumentazione e all'esecuzione dei rilievi (identificazione e ottenimento delle autorizzazioni dei proprietari delle abitazioni identificate dal PMA per l'accesso e l'esecuzione dei rilievi).
- in fase di progettazione esecutiva è stato svolto l'aggiornamento del censimento dei recettori acustici, unitamente allo studio e definizione di dettaglio degli interventi di mitigazione acustica, i quali garantiscono i livelli di protezione analoghi a quelli approvati nella VIA.

Conclusioni: Lo stato della componente non risulta pertanto ad oggi variato rispetto ai contenuti del SIA.

VIBRAZIONI

Il PMA prevedeva per la fase di Ante Operam lo svolgimento delle seguenti campagne di monitoraggio per caratterizzare i livelli di inquinamento vibrazionale dell'area interessata dall'intervento di ampliamento autostradale:

- quattordici misure del livello di inquinamento vibrazionale da eseguire con metodica V1. Tale metodica prevede l'esecuzione di misure di breve durata da effettuare in ambiente abitativo. In particolare, le misure devono essere svolte in corrispondenza del solaio del primo e dell'ultimo piano dell'edificio. Le campagne di monitoraggio sono previste esclusivamente in edifici sedi di attività umana, presso i ricettori esposti alle attività di cantiere.

Per quanto riguarda il monitoraggio previsto per la fase di Ante Operam sono state portate a compimento le attività preliminari necessarie all'installazione della strumentazione e all'esecuzione dei rilievi (identificazione e ottenimento delle autorizzazioni dei proprietari delle abitazioni identificate dal PMA per l'accesso e l'esecuzione dei rilievi).

L'avvio delle campagne di misure è stato previsto per il primo trimestre 2023.

SETTORE IDRICO SUPERFICIALE

Il Piano di Monitoraggio approvato prevede controlli mirati all'accertamento dello stato quali quantitativo delle risorse idriche superficiali, al fine di valutare le potenziali alterazioni indotte dalle opere autostradali in fase di realizzazione. Il PMA riguarda i corsi d'acqua della rete idrografica superficiale principale interagenti con il tracciato autostradale, secondo un'impostazione di indagini per campagne.

È stato previsto il monitoraggio Ante Operam che è stato avviato alla fine dell'anno 2022.

La rete dei punti di controllo è stata definita sulla base del progetto autostradale, considerato nella sua globalità (tracciato e opere d'arte, aree di cantiere e campi base, viabilità di servizio, sistemazioni idrauliche e idrogeologiche) e sulla base dell'inquadramento ambientale del progetto dal punto di vista del sistema idrografico, con particolare attenzione agli aspetti idrologico-idraulici e di qualità delle acque, tenendo conto degli effetti potenzialmente verificabili sul comparto idrico superficiale.

Le alterazioni potenzialmente attuabili sul sistema idrografico nel corso dei lavori sono riferibili a tre categorie di effetti:

- modificazioni delle condizioni di deflusso (livelli, velocità, assetto dell'alveo) prodotte dall'inesimento di opere in alveo definitive o provvisorie;
- modificazione delle caratteristiche di qualità fisico-chimica dell'acqua provocate dalle attività costruttive e/o dallo scarico di sostanze inquinanti derivanti dalle lavorazioni e dagli insediamenti civili di cantiere;
- modificazioni delle caratteristiche di qualità dell'ambiente fluviale complessivo, a seguito di alterazioni dell'habitat nei comparti idraulico, morfologico, chimico-fisico, biologico, vegetazionale (provocate da attività antropiche quali lavorazioni in alveo con mezzi meccanici, scarico di materiali in alveo ecc.)

Sono riportati i dati sulla qualità dei corpi idrici interessati dagli interventi dedotti dai seguenti documenti messi a disposizione da ARPA e Regione Emilia Romagna:

- Valutazione dello stato delle acque superficiali fluviali 2014-2019
- Report sulla qualità delle acque superficiali fluviali della regione Emilia-Romagna anno 2020

All'interno dei SIA sono riportate le risultanze dei campionamenti svolti su Fiume Reno, Canale Navile, Torrente Savena e si era fatto riferimento ai dati ARPAE nel triennio 2010-2012.

Il DM 260/2010 ha introdotto l'indice LIMeco come sistema di valutazione sintetico della qualità chimico-fisica delle acque ai fini della classificazione dello stato ecologico. Nella tabella seguente sono definiti i valori soglia di concentrazione dei parametri considerati, relativi a nutrienti ed ossigeno disciolto, associati al calcolo dell'indice.

Il sistema di calcolo si basa sulla media dei punteggi attribuiti ad ogni parametro, in relazione alle concentrazioni rilevate nell'ambito del singolo campionamento. La media dei LIMeco calcolata per tutti i campioni disponibili fornisce il punteggio annuale della stazione, compreso tra 0 e 1, che viene poi tradotto tramite il confronto con i valori soglia nella corrispondente classe di qualità finale.

I valori medi annui e il valore medio finale LIMeco per entrambi i trienni 2014-2016 e 2017-2019 nelle stazioni della rete monitorata ed interessate dall'intervento sono riportati nelle tabelle di cui alle fg. 4-13 – - *Valori dell'Indice LIMeco 2014-16 e 2017-19 nelle stazioni dei corpi idrici regionali fluviali (Fonte ARPAE)* e Fg. 4-14 *Valori dell'Indice LIMeco 2020 nelle stazioni dei corpi idrici regionali fluviali (Fonte ARPAE)*

Il monitoraggio presso la stazione di via Bosi per il Torrente Savena nell'anno 2020 risulta so-
speso.

Per le stazioni indicate in tabella si può osservare una condizione di stabilità o di leggero
miglioramento negli anni (a supporto dello Stato Ecologico nel 2020)

Conclusioni: Con riferimento allo stato ecologico si osserva una condizione di stabilità del
parametro nei due trienni 2014-2016 e 2017 – 2019 fino al 2020.

Si ritiene pertanto, cautelativamente, che le considerazioni espresse nel SIA siano ancora valide.

AMBIENTE IDRICO SOTTERRANEO

Il Piano di Monitoraggio approvato prevede controlli mirati all'accertamento dello stato quali
quan-titativo delle risorse idriche sotterranee, al fine di valutare le potenziali alterazioni indotte
dalle opere autostradali in fase di realizzazione.

Gli interventi in progetto comporteranno la presenza di acque di dilavamento nelle aree adibite a
cantiere e una produzione di acque reflue generate dalle lavorazioni proprie del cantiere, come
l'attività di betonaggio e il lavaggio dei mezzi. Saranno inoltre prodotte acque reflue dagli
scarichi civili in funzione durante la cantierizzazione. Le acque reflue potrebbero infiltrarsi nel
terreno e modificare lo stato qualitativo delle acque sotterranee in prossimità dell'intervento.
L'eventualità di contaminazione delle falde idriche ad opera di ipotetici inquinanti va riferita,
essenzialmente, all'ipotesi di sversamento accidentale di sostanze nocive, al raggiungimento
della falda in occa-sione di lavorazioni profonde o al contributo delle acque di dilavamento della
piattaforma stradale o dei cantieri, con particolare riferimento a quelle di prima pioggia, dotate
di maggiori concentrazioni dei potenziali agenti contaminanti.

Il Piano di Monitoraggio delle acque sotterranee, articolato in indagini su pozzi/piezometri è
orientato ai seguenti aspetti:

- certificazione dello stato qualitativo dei corpi idrici nella situazione precedente l'avvio dei
lavori;
- controllo dei corpi idrici nella fase di cantiere

È stato previsto il monitoraggio Ante Operam che è stato avviato alla fine dell'anno 2022.

I criteri per la definizione degli elementi della rete di monitoraggio sono basati sulla considera-
zione del rischio di interferenza tra opere in progetto e corpi idrici sotterranei in relazione a quanto
emerso dagli studi idrogeologici, dalla carta di vulnerabilità della falda e in base alla rilevanza
socio-economica di ogni captazione. E' stato considerato, ove possibile di monitorare captazioni
che, secondo la piezometria e il gradiente piezometrico, sono ubicate a monte e a valle
dell'intervento. Tale criterio consente infatti di valutare, non tanto il valore assoluto degli

indicatori in ciascun sito, quanto invece la variazione dello stesso parametro tra i due punti di misura e di riconoscere eventuali impatti determinati dalla presenza di lavorazioni/cantieri e dell'opera stessa.

Oltre ai dati di monitoraggio, per contestualizzare lo stato della falda, verrà fatto riferimento anche allo studio "Valutazione dello stato delle acque sotterranee 2014-2019" redatto da ARPAE in collaborazione con la Protezione Civile, assessorato all'ambiente, difesa del suolo e della costa Regione Emilia.

Stato Quantitativo delle Acque Sotterranee

a scala regionale sono stati osservati incrementi dei livelli di falda generalizzati nei diversi corpi idrici sotterranei i cui massimi sono relativi al periodo 2015-2016 seguito da un brusco ridimensionamento dei livelli nell'ultimo triennio a seguito della forte siccità del 2017. Questo fenomeno è evidente in particolare nei corpi idrici freatici e confinati di conoide, mentre risulta meno evidente nei confinati delle pianure alluvionali. Situazioni simili sono state riscontrate nel 2002-2003, 2007-2008, 2012. Lo stato quantitativo che risulta calcolato attraverso le tendenze temporali dei livelli su periodi medio-lunghi, è "buono" in gran parte dei corpi idrici sotterranei e che solo nell'ultimo triennio questa tendenza si è in parte ridimensionata per i corpi idrici di conoide alluvionale, seppure permanga un miglioramento rispetto la situazione del periodo precedente di pianificazione (2010-2013).

Si conferma rispetto il periodo precedente lo stato quantitativo "buono" dei corpi idrici freatici di pianura e di quelli montani.

Lo stato chimico delle acque sotterranee dipende dalla presenza dovuta a cause antropiche di sostanze chimiche con concentrazioni oltre i valori soglia e/o gli standard di qualità, definiti a scala nazionale i primi, ed europea i secondi. Nella valutazione dello stato chimico si è tenuto conto dei valori di fondo naturale di diverse sostanze chimiche, come era già stato fatto nel periodo 2010-2013 e procedendo all'aggiornamento degli stessi a seguito dell'emanazione della Linea Guida SNPA 8/2018, al fine di discriminare le situazioni nelle quali il superamento dei limiti è attribuibile a cause naturali di interazione acqua-sedimenti-rocce rispetto ai superamenti riconducibili a pressioni antropiche che determinano uno stato chimico scarso.

Dai controlli effettuati nel periodo 2014-2019 emerge che le stazioni maggiormente interessate dal superamento delle concentrazioni limite, come sommatoria di sostanze attive o come singole sostanze attive, sono ubicate prevalentemente negli acquiferi freatici di pianura. Lo stato complessivo dei corpi idrici sotterranei viene definito come il migliore tra gli stati quantitativo e chimico di ciascun corpo idrico. Si rimanda al documento sopraccitato per considerazione di dettaglio.

Conclusioni: Si ritiene, cautelativamente, che le considerazioni espresse nel SIA siano ancora valide.

VEGETAZIONE

Per questa componente, allo scopo di monitorare l'eventuale coinvolgimento di specie ed habitat protetti dalle vigenti leggi in materia protezione della natura e di monitorare l'eventuale impatto che le lavorazioni potrebbero avere su di essi, è previsto un monitoraggio ante, corso e post operam della vegetazione esistente.

Il progetto di monitoraggio prevede una serie di metodiche in grado di rispondere agli obiettivi specifici dell'indagine.

I siti di monitoraggio previsti dal PMA, sono stati individuati sulla base della documentazione pre-sente nello Studio d'Impatto Ambientale. Le aree individuate come siti di monitoraggio sono le aree con presenza di vegetazione potenzialmente importante; i siti di monitoraggio individuati ricadono in formazioni ripariali ubicate lungo il fiume Reno ed il fiume Savena. I corsi d'acqua e le aree riparie, oltre a rappresentare degli elementi di connessione tra aree ed habitat diversi, sono potenzialmente ecosistemi ricchi specie animali e vegetali.

Ad oggi sono stati eseguiti i primi rilievi relativi alla fase ante operam (rilievi fitosociologici) secondo quanto previsto dal Piano di Monitoraggio Ambientale. I rilievi hanno evidenziato la presenza di una cenosi riparia monoplana costituita nello strato arboreo da specie tipiche dei boschi ripari come il pioppo bianco (*Populus alba*), fortemente dominante e il salice bianco (*Salix alba*) nel sito ubicato lungo il Fiume Reno; la formazione ripariale risulta ben strutturata con individui arborei di elevate dimensioni, di elevato interesse naturalistico seppur con presenza significativa di specie esotiche invasive. Il sito collocato lungo il torrente Savena è costituito nello strato arboreo da specie tipiche dei boschi ripari come il pioppo bianco (*Populus alba*) e l'olmo comune (*Ulmus minor*). È presente e anche *Robinia pseudoacacia*, seppur non con coperture elevate. Questo sito presenta una sostanziale povertà floristica e uno scarso interesse naturalistico dovuto all'elevato disturbo antropico presente nell'area e alla scarsa ampiezza delle formazioni ripariali lungo il torrente.

Conclusioni: I dati ad oggi acquisiti confermano lo stato della componente e le considerazioni contenute nel SIA.

FAUNA

Il protocollo di monitoraggio per la componente Fauna, finalizzato alla verifica del coinvolgimento di specie ed habitat protetti durante la realizzazione delle opere di progetto, prevede rilievi sulla comunità ornitica e sulla comunità ad anfibi potenzialmente presenti nell'area di intervento.

Il Piano di Monitoraggio Ambientale prevede tre fasi di monitoraggio, ante, corso e post operam.

Per un approccio ecosistemico che prenda in considerazione le componenti biotiche nel loro insieme, i siti di monitoraggio individuati per il controllo della fauna ricadono nelle stesse aree in cui sono ubicati i siti di monitoraggio della vegetazione, in modo da avere una visione d'insieme degli habitat presenti e la fauna ad essi collegata; pertanto i siti di monitoraggio individuati sono ubicati lungo il fiume Reno ed il fiume Savena nelle aree limitrofe all'attuale tracciato autostradale.

Le ricerche condotte fino ad oggi, iniziate nel mese di novembre 2022 e relative alla fase ante operam (non ancora conclusa), hanno riguardato solamente i rilievi dell'avifauna con il censimento degli uccelli svernanti. Le aree indagate evidenziano un contesto ambientale maggiormente di pregio presso il sito del Fiume Reno rispetto a quanto osservato in quello del Torrente Savena. L'unica specie di interesse conservazionistico rilevata (inclusa nell'All. I della Direttiva 147/2009/CE) è stata il martin pescatore, contattata nel sito del Fiume Reno in entrambe le sessioni confermando la probabile presenza di almeno 1 coppia territoriale in quest'area.

Si segnala infine la presenza presso il sito del Torrente Savena del parrocchetto dal collare, specie alloctona naturalizzata in diverse regioni italiane da diversi anni.

Conclusioni: I dati ad oggi acquisiti confermano lo stato della componente e le considerazioni contenute nel SIA.

Analisi conclusive

In conclusione il Proponente ha operato il raffronto tra l'attuale contesto territoriale ed ambientale nel quale si inseriscono le opere e quello originariamente posto alla base delle analisi effettuate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale e successivamente approvato, al fine di evidenziare se siano intervenuti o meno cambiamenti significativi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato nel SIA redatto nel novembre 2016 e di cui al DEC VIA n. 133 del 2018, ed alle successive valutazioni di cui ai Provvedimenti MASE n. 36506 del 09.04.2021 (conferma del DEC VIA n. 133/2018), n.95337 del 19.11.2020 (Ottimizzazione svincolo S. Donato) e n. 173 del 03.06.2021 (Verifica di Assoggettabilità a VIA demolizione e ricostruzione viadotti Reno e Savena) al fine di verificare eventuali cambiamenti intervenuti sia nella pianificazione che nelle componenti ambientali. In particolare ha provveduto:

- ad aggiornare il quadro della Pianificazione territoriale, urbanistica e di settore nonché della vincolistica in essere nell'ambito di intervento; in merito, in base all'analisi condotta, non sono subentrate modifiche e/o aggiornamenti significativi rispetto a quanto analizzato nel SIA. Pertanto la coerenza degli interventi in oggetto è stata già verificata ed è a oggi confermata
- ad analizzare in modo puntuale le singole componenti ambientali, in base ai dati ambientali disponibili a livello regionale e agli esiti del monitoraggio ambientale ante operam fino a ora eseguito, non evidenziando variazioni significative rispetto a quanto valutato nel SIA. Pertanto, lo stato attuale dell'ambiente può definirsi invariato rispetto a quello descritto nel SIA

Il Proponente precisa che inoltre che va tenuto in considerazione il fatto che il progetto esecutivo non modifica quanto approvato nelle precedenti fasi progettuali e autorizzative. Non sono state introdotte ulteriori modifiche, al netto degli approfondimenti di dettaglio che sono propri della fase di progettazione esecutiva e che non sono rilevanti ai fini della richiesta di proroga del decreto VIA e ha concluso nel senso che è *“legittimo affermare, pertanto, che anche gli impatti delle opere sul territorio possano considerarsi invariati a quelli previsti nello Studio, e che pertanto non vi siano impedimenti perché venga concessa la proroga richiesta”*.

CONSIDERATO E VALUTATO CHE

Il raffronto tra l'attuale contesto territoriale ed ambientale nel quale si inseriscono le opere e il contesto originariamente posto alla base delle analisi effettuate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale evidenzia che non sono intervenuti cambiamenti significativi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato, come risultata dalla relazione acquisita a questo fine che analizza l'invarianza delle condizioni ambientali preesistenti,

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi dell'art. 9 D.M. 150/2007

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni per concedere una proroga di 6 anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale di cui al D.M. n.133 avente durata quinquennale dalla data del 28/04/2018 di pubblicazione dello stesso DM in G.U. n. 50 del 29/04/2018, ai sensi dell'art. 25, co. 5 del d.lgs n. 152 del 2006.

**Il Presidente
Cons. Massimiliano Atelli**