

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

**1. Titolo del progetto**

*Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adequamento tecnico*

AUTOSTRADA (A14): Bologna - Bari – Taranto, Tratto: Bologna Borgo Panigale - Bologna San Lazzaro, Potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale del nodo di Bologna, interventi di completamento della rete viaria di adduzione - SVINCOLO DEL LAZZARETTO

**2. Tipologia progettuale**

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

**3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale**

*Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente*

Il presente documento riguarda la proposta di modifica del progetto del nuovo svincolo di Lazzaretto sulla tangenziale di Bologna, alla pk 10+500 circa, e della nuova viabilità di collegamento a viale Sabena nel Comune di Bologna. Dette opere fanno parte del progetto di “Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna – Passante di Bologna” (in seguito anche “Passante di Bologna”), approvato in sede di Valutazione di Impatto Ambientale con DEC VIA n° 133 del 30/03/2018 (prorogato con DM n. 316 del 3/07/2023) e in Conferenza di Servizi per la conformità urbanistica. Il nuovo svincolo, richiesto all'interno del Dibattito Pubblico svoltosi sul progetto preliminare nel 2016, è funzionale a mettere in comunicazione la tangenziale con l'area dell'Ospedale Maggiore di Bologna e con l'asse attrezzato che collega Bologna a Casalecchio e ai Comuni della Valsamoggia.

Si riportano di seguito i soli passaggi inerenti allo Svincolo di Lazzaretto tra quelli riguardanti il processo di approvazione del potenziamento del Passante di Bologna: La progettazione del Passante di Bologna è stata avviata 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 è stata sottoposta alla VIA chiusa con l'emissione del Decreto VIA prot. 133 del 2018, il quale contiene alla sez.C) Delibera di Giunta Regionale N. 1202/2017 del 2 agosto 2017 la prescrizione C55 Nuovo svincolo Lazzaretto indica, tra le varianti progettuali: *“si prescrive di approfondire progettualmente la soluzione migliorativa ipotizzata che prevede la riqualificazione di via Agucchi”*.

Tale prescrizione nasceva dalla considerazione dei motivi ostativi richiamati nelle richieste di chiarimenti e integrazioni al SIA di seguito riportate e richiamate dalla stessa Delibera: **3.12 Svincolo/Porta Lazzaretto - Il progetto deve prevedere la soluzione della interferenza con l'infrastruttura “People Mover” in corso di realizzazione. Si chiede di verificare la fattibilità di un sistema di rotatorie di innesto con le rampe di svincolo che permettano l'accesso da e per la tangenziale verso tutte le direzioni per i veicoli provenienti da nord attraverso Via del Traghetto. Si chiede di valutare la possibilità di prevedere l'esproprio dell'edificio limitrofo alle rampe di svincolo sud, adibito ad attività di rivendita auto, prevedendo l'estensione dell'area di fascia boscata, già presente a fianco, all'intera area attualmente impermeabilizzata.**

**4.54** La nuova bretella complementare del Lazzaretto interessa un'area di cava che è stata utilizzata per lo stoccaggio di materiali derivanti dalla realizzazione della Linea A.V. Nodo di Bologna (Cava Pigna). Si richiede a tal proposito di verificare e documentare che gli scavi e/o l'esecuzione di lavori in profondità in progetto non vadano a danneggiare i teli impermeabili posati sul fondo della cava stessa a protezione delle falde sotterranee.

**4.76** Relativamente alla nuova bretella di collegamento dallo svincolo Lazzaretto all'asse attrezzato – Viale Vittorio Sabena, si richiede di produrre una specifica carta dell'opera che evidenzi le eventuali sovrapposizioni del corridoio di progetto alle aree di cava/discarica esistenti, parte delle quali già classificate come siti oggetti di procedimenti di bonifica (Cava Bertalia e Cava Agucchi), al tracciato del People Mover ed al tracciato del canale Acque bianche di progetto previsto per il comparto Bertalia Lazzaretto. In particolare qualora si verificassero interferenze con i due siti soggetti a Piano di Bonifica sopra citati, la progettazione dovrà essere conforme alle prescrizioni contenute negli atti dei procedimenti di bonifica.

Si darà atto del recepimento di tali prescrizioni nel seguito della presente lista.

L'iter di approvazione del progetto di potenziamento del Passante ha subito un rallentamento nella fase della Conferenza dei Servizi (di seguito CdS) 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.

Nel 2019, in fase di sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo al suddetto accordo, veniva specificato che *“le parti concordano di sviluppare la fattibilità di una soluzione per lo svincolo e la relativa viabilità di adduzione, alternativa rispetto alla configurazione oggetto di deposito ai fini espropriativi su cui si era espressa positivamente all'esame della Valutazione di impatto ambientale, e che ASPI con nota del 05/06/2018 si era resa disponibile ad approfondire”*. Ciò ha comportato lo stralcio dello svincolo e della viabilità di collegamento dalla CdS al fine di studiare la soluzione progettuale ed avviare il necessario iter autorizzativo dedicato.

La CdS del cosiddetto “Passante di Bologna” 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.

Pertanto lo svincolo di Lazzaretto (unitamente alla suddetta viabilità di collegamento) è stato valutato all’interno dello **Studio di Impatto Ambientale** (di seguito SIA) del “**Passante**”, lo stesso è stato considerato all’interno dello studio di traffico, dell’analisi costi benefici e di tutte le considerazioni svolte in merito alle componenti ambientali considerate e ai possibili effetti dell’opera sull’ambiente.

Lo svincolo è stato stralciato dal progetto di potenziamento del Passante per non rallentare ulteriormente il processo approvativo, non riuscendo a raggiungere con gli Enti interessati, un accordo sul tracciato di attraversamento di via Agucchi in tempi compatibili con l’approvazione dell’intera opera. All’interno del progetto di potenziamento del Passante sono comunque rimasti i tracciamenti di partenza delle rampe di ingresso e uscita, le eventuali opere di mitigazione acustica su tali rampe e il sottopasso esistente sotto la tangenziale, come è possibile osservare dall’immagine seguente che riporta uno stralcio della planimetria del progetto esecutivo del sistema autostradale e tangenziale di Bologna.

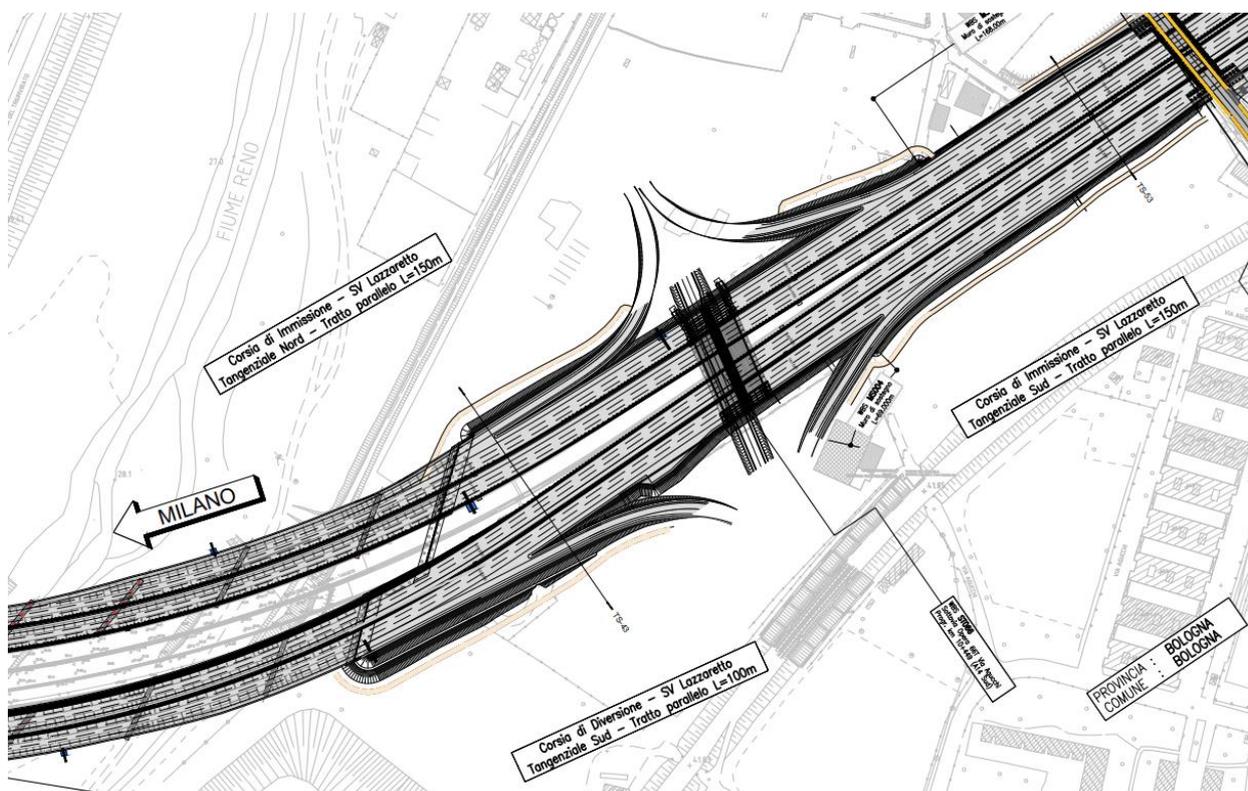


Figura 1 Estratto Progetto Esecutivo del sistema autostradale e tangenziale di Bologna, planimetria con dettaglio delle opere

La presente verifica preliminare si riferisce pertanto esclusivamente alla configurazione del nuovo svincolo di Lazzaretto e della nuova viabilità di collegamento a via Sabena. La motivazione tecnica alla base delle variazioni apportate deriva dalle osservazioni e richieste formulate nella Delibera regionale di approvazione, nonché dagli approfondimenti conseguenti eseguiti, oltre che dalle nuove opere (People Mover) e

recenti urbanizzazioni (nuovo comparto su viale Sabena) presenti sul territorio, nonché dalla condivisione dell'attuale soluzione progettuale con il Comune di Bologna.

Come è possibile osservare nell'allegata "Planimetria di confronto" la soluzione studiata non è sostanzialmente diversa da quella presentato in sede di VIA. Le differenze riguardano:

1. La modifica della forma dello svincolo in uscita/entrata dalla tangenziale a nord, in riscontro all'osservazione 3.12 contenuta nella sopraccitata Delibera regionale, con la quale viene richiesto di modificare lo svincolo a Trombetta in favore di uno svincolo che preveda due rotatorie a nord e a sud della tangenziale per poter connettere gli insediamenti produttivi su via del Traghetto a nord.
2. Lo spostamento verso est della rotatoria di fine progetto per limitare l'interferenza con una fascia boscata vincolata e rispondere all'osservazione 4.76 contenuta nella sopraccitata Delibera regionale con la quale è stato richiesto di armonizzare la soluzione della rotatoria finale della nuova viabilità su viale Sabena con il piano di sviluppo del comparto 5.3 Bertalia Lazzaretto.

Il resto del tracciato rimane invariato.

In fase di progettazione sono state esaminate le potenziali interferenze con le aree di cava/discarda esistenti (cava Pigna) parte delle quali già classificate come siti oggetto di procedimenti di bonifica, (Cava Bertalia e Cava Agucchi), come richiesto nelle osservazioni 4.54 e 4.76 della RER, con acquisizione di dati di dettaglio circa la profondità dei tali impermeabili, anche mediante confronto con le proprietà. Considerando che i teli sono posizionati a 20 m circa di profondità e che non sono previste opere di fondazione di profondità superiore a 10 m è possibile affermare che non sussistano elementi ostativi alla localizzazione del tracciato in quanto si esclude l'interferenza tra le opere e il sistema di impermeabilizzazione.

La soluzione implementata permette infine l'inserimento altimetrico delle opere con il People Mover, mediante scavalco dello stesso.

Venendo meno i motivi ostativi della soluzione originaria già esaminata nella VIA, la soluzione progettuale di riqualifica di via Agucchi che andava ad inserirsi in ambito urbanizzato e che la prescrizione C55 richiedeva di studiare, è stata abbandonata in favore della soluzione attuale che risulta migliorativa, in particolare relativamente al tema del rumore.

La soluzione proposta è migliorativa in termini di scelta di tracciato, anche mediante l'inserimento di percorsi ciclopedonali di implementazione, ricucitura della rete urbana e fluidificazione del traffico della direttrice via Terracini – viale Sabena, grazie alla realizzazione di una corsia aggiuntiva prevista nell'impronta dell'attuale viabilità, quindi senza ulteriore occupazione di suolo.

#### **4. Localizzazione del progetto**

*Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)*

Il nuovo svincolo di Lazzaretto è previsto lungo l'asse autostradale della A14 Bologna-Bari-Taranto, a nord-ovest dell'area urbana di Bologna, al km 10+500 circa, in Comune di Bologna.

La nuova viabilità di collegamento a viale Sabena si sviluppa prima in affiancamento alla ferrovia, per poi dirigersi verso est e collegarsi a viale Sabena.

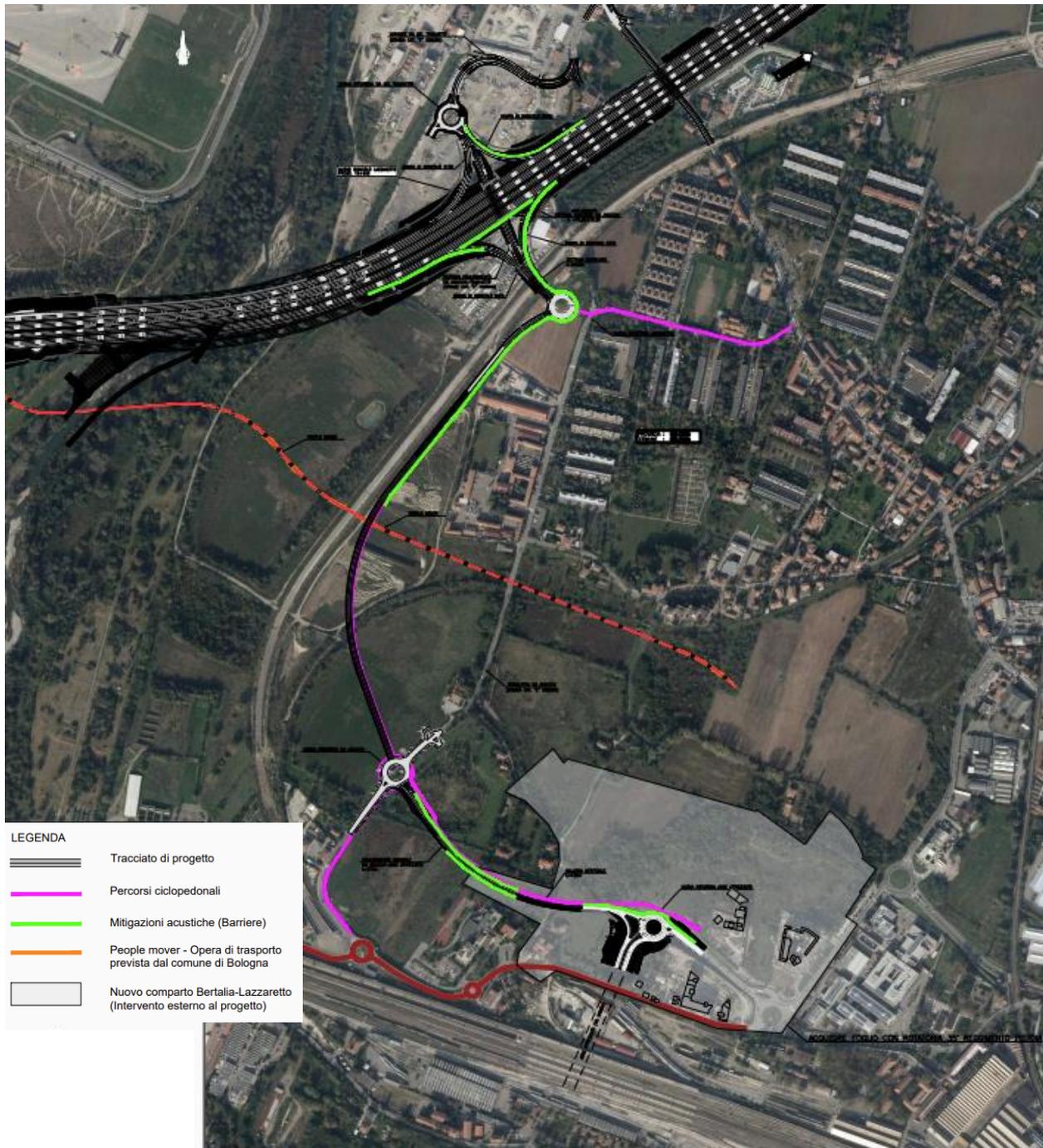


Figura 2 Localizzazione dell'area di intervento su foto aerea

Nella planimetria sono riportati:

- in colore verde le mitigazioni acustiche (barriere),
- in fucsia i percorsi ciclopedonali,

- in arancione il tracciato del poeple moover (opera di trasporto pubblica prevista dal Comune di Bologna),
- in grigio l'area di realizzazione del nuovo comparto Bertalia -Lazzaretto (anch'essa esterna all'intervento in esame).

Il Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica della zona R5.3 Bertalia Lazzaretto è stato approvato con deliberazione consiliare n.185 del 27/07/2007; per la realizzazione delle opere di infrastrutturazione essenziali allo stesso è stata approvata apposita variante al vigente Piano Operativo Comunale (POC), con delibera consiliare n.144 del 04/05/2009.

L'intervento in progetto tiene in considerazioni la presenza del nuovo comparto, attualmente in fase di realizzazione, pur non facendone parte.

## 5. Caratteristiche del progetto

*Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).*

*Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).*

*Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).*

*Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.*

### Descrizione del progetto

Come indicato al paragrafo precedente il nuovo svincolo del Lazzaretto è stato richiesto nel corso del confronto pubblico con la cittadinanza, svoltosi durante la fase di progettazione preliminare dell'intervento di potenziamento del passante di Bologna. Successivamente, in seguito ad una serie di proposte progettuali alternative e stante l'impossibilità di raggiungere un accordo sul tracciato, il progetto dello svincolo e della viabilità collegata è stato stralciato dal progetto definitivo del Passante per non rallentare l'iter di approvazione. In sede di integrazione dell'Accordo tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Emilia Romagna, il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna e Autostrade per l'Italia del 2019 ASPI si è impegnata a sviluppare la progettazione dello svincolo con un iter separato ma comunque nell'orizzonte temporale del periodo di costruzione del Passante di Bologna.

La configurazione dello svincolo sviluppata nel nuovo progetto definitivo prevede rampe di risalita e discesa dalle corsie della tangenziale collegate da un sistema di rotatorie e viabilità di collegamento che permetteranno diverse scelte di direzione.

Il tracciato dell'intervento può essere suddiviso in tre tratti, lo svincolo vero e proprio, la viabilità parallela a via Agucchi e il collegamento tra via Agucchi e Viale Sabena.

Per quanto riguarda il primo tratto, per i veicoli in direzione Casalecchio sarà possibile uscire dalla tangenziale e dirigersi verso una rotatoria posta su via del Traghetto, una viabilità laterale di via Zanardi, da qui si potrà raggiungere via Zanardi direzione Trebbo o Bologna centro oppure prendere la viabilità di collegamento che, mediante il sottopasso della tangenziale e il sottopasso sotto la linea ferroviaria AV Bologna-Venezia permetterà

di raggiungere un'altra rotatoria e di qui imboccare una nuova viabilità parallela alla via Agucchi in direzione Ospedale Maggiore o Asse Attrezzato Nord-Sud.

Per i veicoli provenienti della tangenziale in direzione S. Lazzaro sarà invece possibile uscire dalla stessa in direzione della rotatoria a sud e, dopo aver percorso il sottopasso ferroviario citato in precedenza, imboccare la nuova viabilità verso l'Ospedale Maggiore oppure risalire a nord per rientrare in tangenziale direzione Casalecchio, oppure imboccare via del Traghetto e successivamente via Zanardi.

Per quanto riguarda il secondo tratto, esso inizia in corrispondenza della rotatoria dopo il sottopasso ferroviario e si sviluppa per circa 1 km fino all'intersezione, che avviene mediante rotatoria, con via Agucchi. Il tracciato si sviluppa per metà parallelamente alla linea ferroviaria esistente, poi sovrappassa mediante cavalcavia il People Mover e poi devia con una curva di ampio raggio verso via Agucchi. Come richiesto dal Comune di Bologna la viabilità carrabile sarà affiancata da un itinerario ciclopedonale che collegherà via Zanardi, via Agucchi e gli itinerari previsti su via della Volta-via del Chiù già realizzati dal Comune, permettendone la piena integrazione.

Il terzo e ultimo tratto parte dalla rotatoria su via Agucchi; si sviluppa principalmente in trincea tra muri, tranne che per un tratto di circa 150 m in galleria artificiale, la quale assolve anche una funzione acustica a protezione delle abitazioni limitrofe e dell'ITC Rosa Luxemburg. Il tracciato termina su via Sabena con una rotatoria di grande diametro che permetterà di collegare il tracciato alla galleria del Ravone in direzione Ospedale Maggiore, oppure al tratto terminale di via Sabena collegato a via Terracini, sede dell'attuale facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna. Su via Sabena è previsto il raddoppio della corsia di discesa verso la galleria come richiesto dal Comune di Bologna. Anche per il terzo tratto è previsto un itinerario ciclopedonale che collegherà la rotatoria su via Agucchi con la nuova urbanizzazione Bertalia-Lazzaretto mantenendosi parallela al tracciato stradale ma a quota campagna.

La seguente tabella confronta, in modo sintetico, il progetto studiato all'interno dello Studio di Impatto Ambientale di cui al DEC VIA prot. 133 del 2018, con il progetto qui presentato ovvero la modifica del progetto del nuovo svincolo di Lazzaretto sulla tangenziale di Bologna, alla pk 10+500 circa, e della nuova viabilità di collegamento a via Sabena nel Comune di Bologna.

ELEMENTO	PROGETTO APPROVATO DEC/VIA 133/	PROGETTO SVINCOLO LAZZARETTO	CONFRONTO
Svincolo Lazzaretto	Svincolo a trombeta	Svincolo a due rotatorie, che risponde alle richieste del territorio, migliora gli aspetti di accessibilità e riduce le aree intercluse	MIGLIORATIVO
Collegamenti funzionali con la città	Realizzazione del collegamento con il nuovo comparto	Fluidifica il traffico lungo la direttrice via Terracini – via Sabena e si	MIGLIORATIVO

		inserisce nel nuovo comparto, in realizzazione	
Itinerari ciclopedonali	Assenti	Inserimento di un itinerario ciclopedonale	MIGLIORATIVO
Aree di cantiere	Aree individuate per l'intero intervento (si veda figura nel seguito)	Si confermano sostanzialmente le medesime aree individuate nel SIA	INVARIATO
Espropri		Aggiornati e in riduzione con riferimento alla nuova forma dello svincolo	IN RIDUZIONE
Gestione delle Terre e Rocce da Scavo	Ricompresa nel PdU del Passante, successivamente stralciata	La gestione dei materiali di scavo avverrà nell'ambito della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i, secondo due tipologie specifiche di inquadramento previsto:  - a sottoprodotto (rif art. 184bis); - a rifiuto (rif. art. 183) in via preferenziale, avviato ad impianto di recupero.	MODIFICA INQUADRAMENTO NORMATIVO
Sistema dei vincoli	Fiumi (Reno), boschi e Zone di particolare interesse ambientale della pianura	Fiumi (Reno), boschi e Zone di particolare interesse ambientale della pianura	INVARIATO
Occupazione di suolo	Definitiva per la realizzazione delle opere, temporanea per le aree di cantiere	L'occupazione definitiva di suolo è inferiore con particolare riferimento allo svincolo; l'occupazione temporanea per le	IN RIDUZIONE

		aree di cantiere è invariata	
Opere di mitigazione	Sono individuati interventi di mitigazione acustica e opere a verde	Sono confermati gli interventi di mitigazione acustica e le opere a verde	INVARIATO

In considerazione della tipologia di intervento il progetto non è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015.

#### Ricognizione vincoli

Come riportato nella sopra riportata tabella di sintesi, non vi sono variazioni rispetto a quanto valutato in fase di VIA.

Nell'ambito di studio si individuano i seguenti elementi naturali e paesaggistici:

- Fiumi, torrenti e corsi d'acqua di interesse paesaggistico (Fiume Reno) interessata dallo svincolo;
- 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, confermato dal censimento vegetazionale);
- Sistema delle aree forestali (come desunte dal PTCP Allegato B del PTM), area adiacente alla ferrovia, non interessata dalle opere.

Si veda in proposito l'estratto del PUG Tavola Elementi naturali e paesaggistici (5\_PUG\_ELEM\_NATURALI-PAESAGG).

In merito a Fiumi di interesse paesaggistico (di cui al D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" art. 142, comma 1, lettera c): *Questi beni non possono essere distrutti né essere oggetto di modificazioni che rechino pregiudizio ai valori protetti. Sono sottoposti al procedimento autorizzativo previsto dall'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 o dall'art. 3 del Dpr n. 31 del 13 febbraio 2017 "Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata", ad eccezione degli interventi rientranti nell'Allegato A >> del medesimo Dpr.*

Le zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale della pianura 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 riqualificazione e fruizione didattica e ricreativa del territorio, dal 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:

*3.(P) Interventi ammessi nei nodi ecologici complessi. 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, escludendo comunque gli impianti per lo smaltimento dei reflui e dei rifiuti, sono ammissibili, negli ambiti di cui alla lettera a) del punto 1 del presente articolo, 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, quest'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, 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, quest'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 PTPR >> come recepito e integrato dall'art. 7.2 del Ptcp Allegato B del PTM >>. Le trasformazioni del bosco sono sottoposte al procedimento autorizzativo previsto dall'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 - ad eccezione degli interventi di cui all'Allegato A del Dpr n. 31 del 13 febbraio 2017 "Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata" >> - e dal D.Lgs. 34/2018

Non sussiste pertanto nessuna limitazione per l'intervento in esame.

Nell'estratto PUG Tavola Testimonianze storiche e archeologiche (6\_PUG\_TESTIM\_STORICHE-ARCHEO) è possibile invece osservare gli elementi di interesse localizzati in corrispondenza o adiacenza all'intervento che sono:

- zone a potenzialità archeologica bassa e media (alta solo in adiacenza al tratto iniziale dell'intervento, in generale bassa), il tracciato della bretella nella sua parte terminare interseca viabilità storica;
- beni di interesse storico-architettonico, culturale e testimoniale (non direttamente interessati dall'intervento).

Si evidenzia che l'esito della verifica archeologia svolta sul progetto definitivo dell'intero intervento del Passante non ha comportato nessuna richiesta e/o prescrizione da parte della Soprintendenza per l'area in esame. Il progetto in esame verrà in ogni caso sottoposto all'approvazione della Competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara.

Con riferimento alla rete Natura 2000, non vi sono variazioni rispetto a quanto valutato nella VIA ed è possibile affermare che gli interventi in progetto non ricadono né all'interno di Riserve e parchi naturali, né all'interno di siti della Rete Natura 2000. Si vedano in proposito l'estratto del PUG Tavola Elementi naturali e paesaggistici (5\_PUG\_ELEM\_NATURALI-PAESAGG) e l'estratto cartografico del Geoportale Nazionale Rete Natura 2000 (4\_RETE\_NATURA\_2000).

Il sito più prossimo all'intervento (IT4050018 - ZSC - Golena San Vitale e Golena del Lippo), dista circa 450 m, dalle aree di intervento. In proposito si rammenta che in sede di

VIA si è provveduto a redigere lo Studio di Incidenza ai sensi del DPR 8 settembre 1997, n. 357, allo scopo di determinare gli eventuali impatti dell'intervento di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale sugli ecosistemi presenti; tale studio era stato redatto in via cautelativa in quanto 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, non relativa alla realizzazione dello svincolo di Lazzaretto.

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 (...).”*

Infine nell'estratto PUG Tavola Infrastrutture Suolo e Servitù (7\_PUG\_INFRASTR\_SUOLO\_SERVITU) sono identificate le fasce di rispetto stradali (colore grigio), la tramvia in colore blu e due siti oggetto di procedimenti di bonifica.

Il tracciato in progetto affianca infatti due siti indicati come CONAMINATI all'interno dell'anagrafe regionale, nello specifico:

- area ex discarica via Agucchi – Fase 2, Cod. regionale 0803700662, Ente procedente Comune di Bologna
- ex cava Bertalia, Cod. Regionale 080370067, Ente procedente Comune di Bologna
- Un terzo sito, relativo all'area ex discarica via Agucchi - fase1, Cod. Regionale 0803700661 risulta invece CERTIFICATO.

#### PAI e PGRA

Con riferimento al Piano per l'assetto idrogeologico (PAI), il quale persegue l'obiettivo generale di assicurare l'incolumità della popolazione nei territori dei bacini di rilievo regionale e garantire livelli di sicurezza adeguati rispetto ai fenomeni di dissesto idraulico e geomorfologico in atto o potenziali, non vi sono variazioni rispetto a quanto valutato nella VIA e l'intervento in esame è esterno alle fasce individuate dal PAI per il F. Reno (si veda estratto PAI-PGRA).

Rispetto ai contenuti analizzati all'interno del SIA non si rilevano aggiornamenti del Piano. Il Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA) introdotto dalla Direttiva comunitaria 2007/60/CE (cd. 'Direttiva Alluvioni') con la finalità di costruire un quadro omogeneo a livello distrettuale per la valutazione e la gestione dei rischi da fenomeni alluvionali, in base a quanto disposto dal D.Lgs. 49/2010 di recepimento della Direttiva 2007/60/CE, è stralcio del Piano di Bacino ed 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 dei PAI;
- le mappe di rischio (R1, R2, R3, R4) complessive, elaborate ai sensi del D. Lgs n. 49/2010;
- le mappe di pericolosità e rischio (aree allagabili, tiranti, velocità, elementi esposti) nelle Aree a Rischio Potenziale Significativo (APSEFR).

Si riporta l'estratto delle tavole PAI e PGRA (8\_PA1-PGRA):

- Estratto servizio moka Regione Emilia Romagna PGRA - Mappe di pericolosità - l'intervento interessa aree a Pericolosità P1 alluvioni rare;
- Estratto Geoportale nazionale Mappe di rischio - L'intervento interessa prevalentemente aree a rischio moderato R1, in parte medio R2.

### Aree di cantiere

Nella figura seguente è riportata un estratto delle aree di cantiere individuate all'interno del SIA per la realizzazione dell'intervento di potenziamento del Passante di Bologna.

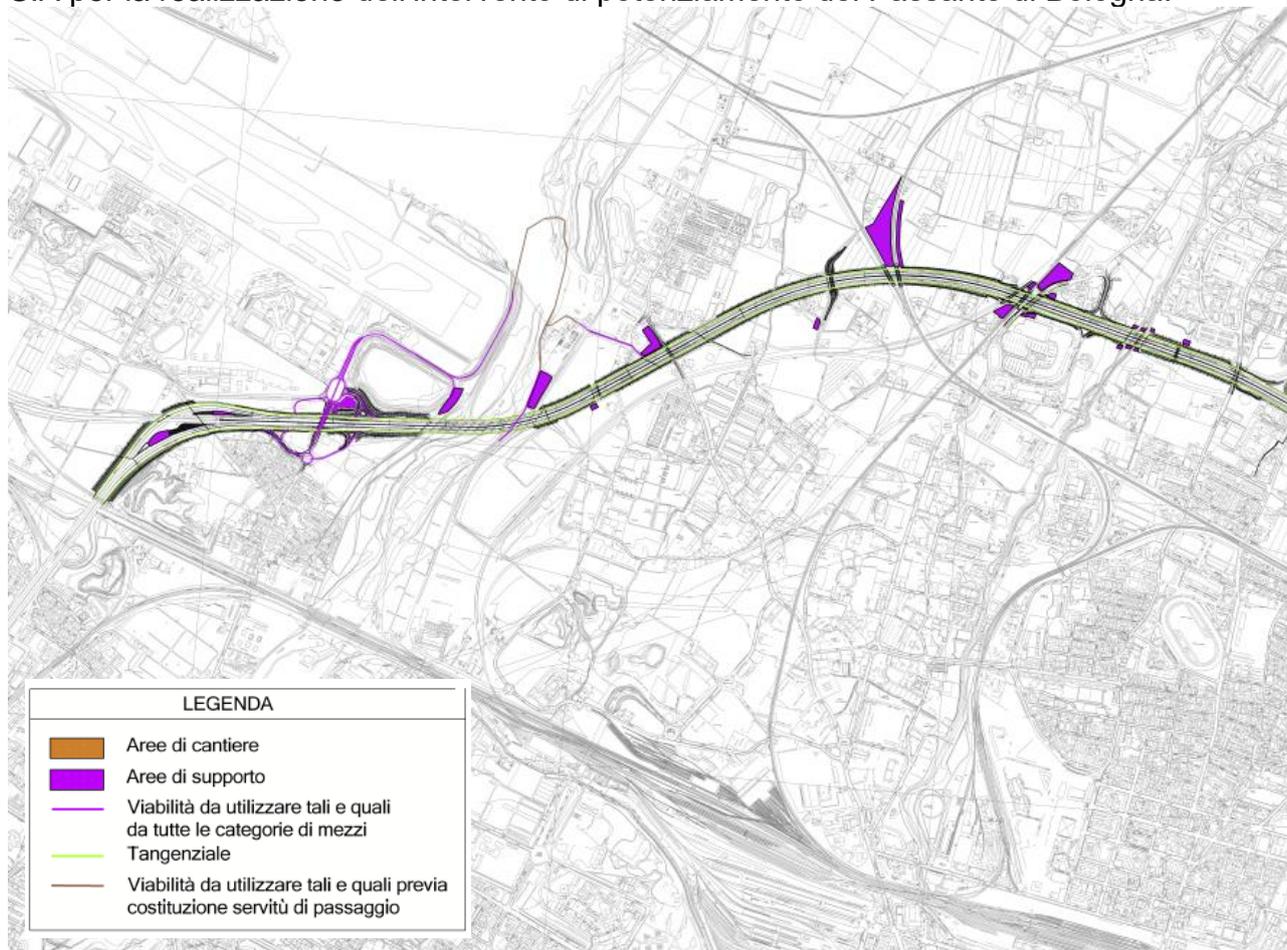


Figura 3 Aree di cantiere per la realizzazione dell'intervento di potenziamento del collegamento autostradale – tangenziale di Bologna (Passante, SIA)

Per la realizzazione dell'intervento in oggetto si prevede di utilizzare le aree di supporto individuate nell'ambito della realizzazione dell'intervento di potenziamento del

collegamento autostradale – tangenziale di Bologna (Passante di Bologna), come valutate nel SIA. Per la realizzazione della bretella si prevede inoltre di utilizzare quale area logistica, l'impronta della futura rotatoria su via Agucchi, senza prevedere quindi necessità di acquisizione di aree aggiuntive rispetto a quanto precedentemente individuato.

#### Gestione dei materiali da scavo e da demolizione

La gestione dei materiali di scavo avverrà nell'ambito della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i, secondo due tipologie specifiche di inquadramento previsto:

- a sottoprodotto (rif art. 184bis);
- a rifiuto (rif. art. 183) in via preferenziale, avviato ad impianto di recupero.

Queste modalità di gestione sono state individuate ai fini di una corretta elaborazione tecnico-economica del progetto e di un'adeguata valutazione dell'iniziativa sotto il profilo ambientale. La soluzione è proposta con lo scopo di soddisfare il volume di fabbisogno in ambito opera previa verifica delle caratteristiche geotecniche e ambientali.

Il quadro preliminare ambientale prevede al momento che una parte dei materiali di scavo, derivanti dai lavori, non venga riutilizzata in opera e venga pertanto inquadrata come rifiuto, con destinazione ad impianto di conferimento e, in via preferenziale ove possibile, di recupero.

Questa ipotesi è dettata, allo stato attuale, dal fabbisogno complessivo in opera e dalle prime risultanze sulle caratteristiche geotecniche e ambientali delle terre che verranno scavate per la realizzazione delle nuove opere, idonee solo parzialmente per sistemazioni e reinterri. Il fabbisogno per la sistemazione in rilevato sarà poi soddisfatto in parte con approvvigionamento da cava di materiale alleggerito, ovvero con volumi con caratteristiche adatte alla realizzazione delle parti di rilevato nel settore settentrionale dell'intervento.

Una parte sarà quindi gestita come rifiuto non risultando conforme a requisiti di reimpiego. Questa valutazione è riferita ad alcune caratteristiche geotecniche scadenti individuate in parte del materiale (ad es. materiali di riporto e presenza di elementi di origine antropica) e tiene conto del contesto territoriale attraversato, parzialmente antropizzato, e di possibili e puntuali anomalie ambientali.

Il Proponente, tuttavia, si riserva di rivalutare, nella fase successiva della progettazione, l'inquadramento dei materiali da scavo, o di una loro parte, alla luce di più approfondite valutazioni in sito, sulla base di ulteriori indagini a carattere geotecnico ed ambientale.

Nell'ottica di maggior tutela dell'interesse ambientale, infatti, una quantità maggiore di terre da scavo potranno essere qualificate come sottoprodotti, in riferimento all'art. 184bis del D.Lgs. 152/2006 s.m.i, e riutilizzate nell'ambito dell'intervento. Ai fini di limitare la produzione di rifiuti e degli impatti ambientali connessi allo smaltimento dei materiali di risulta (in particolare al trasporto degli stessi), nella successiva fase di approfondimento progettuale, si avrà l'obiettivo di verificare con maggiore dettaglio le caratteristiche delle terre da scavare al fine di un loro utilizzo per la realizzazione dei nuovi rilevati e comunque massimizzarne il riutilizzo a tale scopo.

Il Proponente pertanto valuterà tale disposizione, previa conferma e verifica, con ulteriori riscontri nel seguito dello sviluppo progettuale, delle condizioni definite dalla normativa vigente (DPR 120/17 recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo) per il riutilizzo dei materiali qualificati come sottoprodotti.

La gestione dei materiali di risulta provenienti dalle lavorazioni di demolizione è invece prevista che avvenga nell'ambito normativo sui rifiuti, Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., in considerazione delle definizioni contenute nell'art. 183. Nel caso di gestione con

l'eventuale deposito temporaneo, il deposito temporaneo dei rifiuti deve essere effettuato per categorie omogenee di rifiuti e nel rispetto della normativa vigente (Dlgs. 152/2006, e indicazioni da art. 23 del DPR 120/2017), delle relative norme tecniche, nonché per i rifiuti pericolosi nel rispetto delle norme tecniche che regolano il deposito delle sostanze pericolose in esso contenute.

Le attività di smaltimento in discarica di tutti i materiali di risulta o di un loro recupero in impianto autorizzato seguiranno la normativa di individuazione e classificazione dei rifiuti ed i criteri di gestione e trasporto in discarica, in riferimento ai contenuti della citata Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. In conformità con le indicazioni di legge, il produttore del rifiuto, ovvero l'impresa appaltatrice ha la possibilità di gestire, nella fase di corso d'opera, il materiale da demolizioni con procedure di recupero (end of waste, rif 184ter D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.), finalizzate al riutilizzo in opera anche di una parte dello stesso (ad. es conglomerato bituminoso, calcestruzzo, ecc.). Nell'ottica di una economia circolare delle materie, come indicato, sono suggerite tuttavia eventuali pratiche di recupero dei materiali per produzione di materiali riciclati, le cui autorizzazioni sono, secondo la normativa, a carico del futuro appaltatore.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	Decreto VIA D.M. n. 0000133 del 30.03.2018, prorogato con D.M. 0000316 del 3.07.2023
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i>	
Procedure	Autorità competente
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Localizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 81 ex DPR 616/77 tramite Conferenza dei Servizi	<input type="checkbox"/> Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica	<input type="checkbox"/> Comune di Bologna

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade all'interno di tali aree (si veda estratto SITAP)

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

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

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento sono siti a circa 70 km dalle zone costiere e marine.
3. Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intervento non riguarda zone montuose (si veda estratto SITAP), ricade in Boschi e aree assimilati ai sensi del D.Lgs. 34/2018 (vincolo esteso a tutto il territorio comunale, si veda estratto PUG Elementi naturali e paesaggistici), dal censimento vegetazionale svolto (si veda la tavola 3_AREA_BOSCATA) emerge la presenza di un'area boscata nei pressi della rotonda su via Sabena come nella soluzione già sottoposta a VIA
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Gli interventi in progetto non ricadono né all'interno di Riserve e parchi naturali, né all'interno di siti della Rete Natura 2000 (si veda estratto Rete Natura 2000). Il sito più prossimo (IT4050018 - ZSC - Golena San Vitale e Golena del Lippo, dista circa 450 m, dalle aree di intervento.

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
<p>5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Nella soluzione già sottoposta a VIA, il Passante di Bologna ricade in:</p> <p>aree di superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D.Lgs. 155/2010 negli anni precedenti al 2020. Nell'anno 2022 si registra il solo superamento del numero massimo di superamenti del valore obiettivo dell'ozono cui 3 anni.</p> <p>La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone.</p>
<p>6. Zone a forte densità demografica</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Come per la soluzione già sottoposta a VIA, il Passante di Bologna è ubicato all'interno del Comune di Bologna, il quale, per numero di abitanti (circa 389.200 nell'anno 2018) e densità abitativa (oltre 2.700 ab/km<sup>2</sup> nell'anno 2018), rientra tra le zone a forte densità demografica.</p>

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Come la soluzione già sottoposta a VIA, il nuovo svincolo di Lazzaretto interessa un corso d'acqua, e le relative fasce di rispetto, l'intero intervento zone boscate (si veda estratto PUG Tavola Elementi naturali e paesaggistici) dal censimento vegetazionale svolto (si veda la tavola 3_AREA_BOSCATA) emerge la presenza di un'area boscata nei pressi della rotonda su via Sabena. Infine le opere in progetto non interferiscono con Beni culturali di interesse storico-architettonico, culturale e testimoniale (si veda estratto PUG Tavola Testimonianze storiche e archeologiche)</p>

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento ricade all'interno del Comune di Bologna per il quale il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Città Metropolitana di Bologna ha riconosciuto rispettivamente una molto bassa e bassa presenza e importanza delle specializzazioni delle tipicità. Nello specifico, il Comune di Bologna rientra negli ambiti di produzione dei seguenti prodotti: Patata di Bologna DOP, Vini del Reno DOC, Colli Bolognesi DOC. Le aree di intervento non interessano direttamente colture riconducibili a tali produzioni.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La nuova viabilità in progetto lambisce, senza interferire, due siti con procedimento in corso (si veda Estratto Anagrafe siti contaminati).
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le opere in progetto non ricadono in territori gravati da vincolo idrogeologico. Tale vincolo attiene ai territori dei colli bolognesi che distano dall'area di intervento circa 4,5 km.

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le aree a rischio e pericolosità alluvioni, così come individuate dal PGRA del Distretto Idrografico dell'Appennino Settentrionale, discendono da quanto stabilito dai PAI vigenti, rielaborate alla luce del necessario coordinamento europeo. Come per la soluzione già sottoposta a VIA, le opere in progetto sono esterne alle fasce individuate dal PAI; interessano aree indicate nel PGRA a Pericolosità P1 alluvioni rare e prevalentemente aree a rischio moderato R1, in parte medio R2, si veda l'estratto delle tavole PAI e PGRA (8_PA1-PGRA).
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<b>3</b>	<input type="checkbox"/>	Secondo la Classificazione sismica dei comuni dell'Emilia-Romagna aggiornata con DGR n. 146 del 06/02/2023, il Comune di Bologna ricade in zona 3

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area di intervento è interessata dalla presenza di fasce di rispetto stradali (sistema autostradale e tangenziale di Bologna) e dalla tramvia (si veda l'estratto PUG Tavola Infrastrutture Suolo e Servitù)

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	SI/NO/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? SI/NO/? – Perché?	
		<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<i>Descrizione:</i> L'intervento comporta trasformazione d'uso del suolo con riferimento alle nuove opere.		<i>Perché:</i> Le azioni di progetto connesse alla realizzazione della nuova bretella non comportano una variazione significativa rispetto a quelle già considerate ambientalmente compatibili nell'ambito dell'istruttoria VIA; mentre la realizzazione dello svincolo comporta l'interessamento di una minore superficie.	
	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<i>Descrizione:</i> I soli aspetti che determinano l'utilizzo di risorse naturali sono quelli riguardanti la fase di costruzione delle nuove opere e concernono le materie prime da costruzione ed il territorio.		<i>Perché:</i> Si confermano le valutazioni elaborate nel SIA.	
	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<p><i>Descrizione:</i> La realizzazione degli interventi non comporta stoccaggi, trasporto, movimentazione di sostanze o materiali nocivi per la salute umana o per l'ambiente.</p>		<p><i>Perché:</i> La tipologia delle attività e delle azioni legate sia alla fase di realizzazione che a quella di esercizio non configurano condizioni per le quali debbano essere gestite sostanze o materiali nocivi.</p>
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Le principali tipologie di rifiuti prodotti durante la fase di cantiere saranno i rifiuti tipici delle attività di cantiere quali: materiale da demolizioni; carta e legno proveniente dagli imballaggi delle apparecchiature, etc.; residui plastici; materiali bituminosi; residui ferrosi; materiali isolanti; oli.</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto è uniformato alle stesse modalità di gestione dei rifiuti già previste nel progetto approvato in sede di VIA. Nel dettaglio, per i rifiuti da demolizione e costruzione il Proponente si riserva di individuare le modalità di gestione secondo la normativa vigente in materia, valutando, laddove possibile delle plausibili opportunità di recupero.</p>
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<p><i>Descrizione:</i> Le emissioni prodotte dall'opera in progetto sono sostanzialmente rappresentate da emissioni polverulente, generate nel corso della fase di realizzazione dall'insieme delle attività che comportano la movimentazione delle terre, e da emissioni inquinanti, prodotte dal traffico veicolare</p>		<p><i>Perché:</i> Si confermano le valutazioni elaborate nel SIA. Si rammenta in proposito che le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti in fase di costruzione, compresi quelli connessi alle emissioni polverulente, sono impartite all'impresa esecutrice, tramite uno specifico Capitolato Ambientale. Si conferma l'impostazione delle misure gestionali e degli interventi previsti al fine del contenimento degli impatti in fase di costruzione, anche per le modifiche introdotte. Per le emissioni inquinanti generate in fase di esercizio, le modifiche comportano un'ottimizzazione dei flussi di traffico locale e di conseguenza una miglior distribuzione delle emissioni valutate ambientalmente compatibili con DEC/VIA 133/2018.</p>
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	<p><i>Descrizione:</i> Sono previste emissioni acustiche per la fase di cantiere legate ai mezzi d'opera e per la fase di esercizio legate al traffico veicolare. Le emissioni luminose sono legate alla presenza dell'illuminazione, la cui scelta risponde a criteri di sicurezza del traffico veicolare in corrispondenza degli svincoli e delle intersezioni.</p>		<p><i>Perché:</i> Si confermano le valutazioni elaborate nel SIA. In sede di progettazione esecutiva verranno elaborate analisi di dettaglio.</p>
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
			<input checked="" type="checkbox"/> No

<b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale</b>				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<p><i>Descrizione:</i> I rischi di contaminazione del terreno o delle acque, superficiali e/o sotterranee, potenzialmente generati dall'opera in progetto sono da ricondurre, sia in fase di realizzazione che di esercizio, alla modifica delle caratteristiche qualitative delle acque e dei suoli riconducibile alla dispersione di eventuali sostanze inquinanti veicolate dalle acque meteoriche di dilavamento delle aree pavimentate dei cantieri e della piattaforma stradale. Al fine di evitare il determinarsi di detto rischio il progetto ha valutato le necessarie misure gestionali e presidi idraulici</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto recepisce tutte le dotazioni impiantistica e le misure gestionali già assunte e valutate positivamente in sede di istruttoria VIA. La predisposizione di un sistema di raccolta e trattamento in corrispondenza delle superfici pavimentate consentirà la gestione delle acque meteoriche di dilavamento e di evitare la connessa dispersione di sostanze inquinanti.</p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> In ragione della tipologia di attività previste in fase realizzativa, rientranti nel novero delle canoniche lavorazioni finalizzate alla costruzione di un'opera infrastrutturale, è ragionevole escludere il determinarsi di rischi di incidenti sia per la salute che per l'ambiente.</p>		<p><i>Perché:</i> La tipologia delle attività e delle azioni legate sia alla fase di realizzazione che a quella di esercizio non configurano condizioni per le quali possano determinarsi rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana e l'ambiente</p>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

<b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale</b>			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> <i>Nell'area di intervento sono individuati:</i> - <i>Fiumi, torrenti e corsi d'acqua di interesse paesaggistico (Fiume Reno)</i> - <i>Zone di particolare interesse ambientale della pianura;</i> - <i>Boschi e aree assimilati ai sensi del D.Lgs. 34/2018</i>		<i>Perché:</i> Il quadro vincolistico non è mutato, pertanto si confermano le valutazioni elaborate nel SIA.
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> Il territorio della pianura bolognese, all'interno del quale ricade l'intervento, è stato oggetto di successivi processi di trasformazione che hanno condotto ad una generalizzata riduzione del grado di naturalità e di biodiversità. All'interno di tale situazione di contesto, un elemento particolarmente importante per le connessioni ecologiche tra le varie aree, nonché di riproduzione, sosta e alimentazione per gli uccelli migratori è sicuramente il Fiume Reno e la sua valle. A questa condizione fa eccezione il tratto urbano, che mostra evidenti segni di artificializzazione con ripercussioni inevitabili sulla funzionalità del corso d'acqua e per il quale si ravvisano particolari condizioni sfavorevoli per la fauna ittica.</p>		<p><i>Perché:</i> Si confermano le valutazioni elaborate nel SIA.</p>	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La variante non interessa il Fiume Reno; essa interessa unicamente un canale regimentato in via della volta, comunque anch'esso non interferito.</p>		<p><i>Perché:</i> Si confermano le valutazioni elaborate nel SIA.</p>	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
	livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> L'intervento in esame si inserisce nel sistema autostrade/tangenziale di Bologna, che è un importante snodo della viabilità nazionale, metropolitana e locale. L'intervento di potenziamento del Passante 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 stesso e fluidificazione del traffico nonché alla risoluzione di problematiche locali (nuova bretella).</p>	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<p><i>Descrizione:</i> Sebbene l'orografia della porzione territoriale di intervento sia pressoché pianeggiante, i fenomeni di trasformazione insediativa intercorsi soprattutto a partire dal secondo dopoguerra limitano ad un numero esiguo le aree rientranti nel bacino di intervisibilità dell'opera in progetto. In merito alla fruizione pubblica, l'ambito connotato da un più elevato livello fruitivo è rappresentato dalla stessa opera oggetto di intervento</p>		<p><i>Perché:</i> Si confermano le valutazioni elaborate nel SIA. Il progetto sarà corredato da apposita relazione paesaggistica, redatta ai fini del conseguimento della relativa autorizzazione.</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'opera in progetto è collocata all'interno della fascia di transizione tra le aree della periferia urbana di Bologna e quelle agricole periurbane. Lambisce aree dove sono localizzate area di ex cava e/o discarica, oltre che un ambito di nuova realizzazione (comparto Bertalia-Lazzaretto).</p>		<p><i>Perché:</i> La variante introdotto per lo svincolo riduce il consumo di suolo. Per la restante parte dell'intervento si confermano le valutazioni elaborate nel SIA.</p>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'intervento si inserisce, nella sua parte terminale, all'interno del nuovo comparto Bertalia-Lazzaretto.</p>		<p><i>Perché:</i> Si confermano le valutazioni elaborate nel SIA.</p>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> Il comune di Bologna rientra nella categoria delle zone a forte densità demografica. Tuttavia l'intervento in esame si inserisce in ambito periferico, ad esclusione della parte terminale che interessa in nuovo comparto sopraccitato.</p>		<p><i>Perché:</i> Si confermano le valutazioni elaborate nel SIA.</p>
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Per quanto riguarda i ricettori sensibili nell'area di studio sono presenti scuole, per le quali risultano individuati i sistemi di mitigazioni acustiche, oltre che la realizzazione di un tratto di galleria artificiale, con funzione fonica in corrispondenza dell'istituto ITC Rosa Luxemburg.</p>		<p><i>Perché:</i> Si confermano le valutazioni elaborate nel SIA.</p>
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> In corrispondenza della rotonda su via Sabena è presente un'area boscata, come risulta dal censimento vegetazione svolto.</p>		<p><i>Perché:</i> Con riferimento all'area boscata verrà richiesta apposita autorizzazione al taglio e/o trasformazione nonché di compensazione qualora ne risultassero i requisiti nell'ambito dell'aggiornamento del censimento vegetazionale previsto propedeuticamente all'inizio dei lavori.</p>
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> Le aree interessate dal progetto ricadono in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aree di superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dal DLgs 155/2010 (trend in generale ma non uniforme miglioramento).</li> </ul>		<p><i>Perché:</i> Nonostante l'area di intervento ricada in aree di superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D.Lgs. 155/2010 negli anni precedenti al 2020. Nell'anno 2022 si registra il solo superamento del numero massimo di superamenti del valore obiettivo dell'ozono cui 3 anni. La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone rispetto a quanto analizzato nel SIA.</p>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Secondo la Classificazione sismica dei comuni dell'Emilia-Romagna aggiornata con DGR n. 146 del 06/02/2023, il Comune di Bologna ricade in zona 3. In merito agli aspetti geomorfologici, stanti le caratteristiche orografiche dell'area di intervento, non si evidenziano situazioni di rilievo. Relativamente al tema della subsidenza, quella di origine naturale rappresenta una caratteristica comune all'intera pianura emiliana – romagnola.</p>		<p><i>Perché:</i> Nonostante il progetto sia stato aggiornato e adeguato alle attuali classificazioni (sismica, di rischio idraulico, ecc.) si confermano le valutazioni elaborate nel SIA.</p>	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

**9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale**

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<i>Descrizione:</i> Si richiamano sostanzialmente i soli interventi indicati al punto 12 della presente tabella, di cui l'intervento in oggetto è parte integrante.	<i>Perché:</i> Si confermano le valutazioni elaborate nel SIA.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	
	<i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato a notevole distanza dal confine e dai territori stranieri più prossimi (198 km circa dal confine con la Slovenia, 180 km dalle coste della Croazia).	<i>Perché:</i> Le dimensioni del progetto sono ridotte e non si prevedono effetti ambientali significativi oltre alla scala locale.	

**10. Allegati**

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

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)

<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
<b>1</b>	Planimetria di confronto: Planimetria SIA, Planimetria di progetto	1:10.000	1_PLAN_CONFRONTO
<b>2</b>	estratto SITAP	1:10.000	2_SITAP
<b>3</b>	planimetria con indicazione area boscata da censimento vegetazionale	1:10.000	3_AREA_BOSCATA
<b>4</b>	estratto Rete Natura 2000	1:10.000	4_RETE_NATURA_2000
<b>5</b>	estratto PUG Tavola degli Elementi naturali e paesaggistici	1:10.000	5_PUG_ELEM_NATURALI-PAESAGG
<b>6</b>	estratto PUG Tavola Testimonianze storiche e archeologiche	1:10.000	6_PUG_TESTIM_STORICHE-ARCHEO
<b>7</b>	estratto PUG Tavola Infrastrutture Suolo e Servitù	1:10.000	7_PUG_INFRASTR_SUOLO_SERVITU
<b>8</b>	Estratto Anagrafe siti contaminati	1:10.000	8_SITI_CONTAMINATI

9	Estratto tavole PAI e PGRA	varie	9_PAJ-PGRA
---	----------------------------	-------	------------

Il dichiarante  
Ing. Silvio Frisone

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

---

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