



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 935 del 29 dicembre 2023

Progetto:	<p><i>Verifica di ottemperanza Condizioni Ambientali n. 1.1, 1.2, 1.5, 1.7, 1.9, 1.10, 1.11 del DM n. 333 del 27/11/2018</i></p> <p>Autostrada A13 Bologna-Padova - Ampliamento alla terza corsia nel tratto Bologna Arcoveggio- Ferrara Sud</p> <p>ID_VIP 9303</p>
Proponente:	<p>Autostrade per l'Italia S.p.A.</p>

La Sottocommissione VIA

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) 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 Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;

PREMESSO che:

- la Società Autostrade per l’Italia S.P.A. (di seguito il Proponente) con nota prot. ASPI/22920 del 19/12/2022, ha presentato istanza e documentazione progettuale per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza, ai sensi dell’art. 28 del D.Lgs. 152/2006, alle condizioni ambientali impartite con il decreto di compatibilità ambientale D.M. 333 del 27/11/2018, in merito al progetto “*Autostrada A13 Bologna-Padova - Ampliamento alla terza corsia nel tratto Bologna Arcoveggio-Ferrara Sud*”, reso sulla base dei seguenti pareri:
 - il parere positivo con prescrizioni n. 2758 del 15 giugno 2018 della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, costituito da n. 103 pagine;
 - il parere positivo con prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali, prot. n. 20503-P del 27/07/2018, assunto al prot. DVA-17583 del 30/07/2018, costituito da n. 11 pagine;
 - il parere positivo della Regione Emilia Romagna espresso con delibera di giunta regionale n. 1964 del 4 dicembre 2017, costituito da n. 154 pagine;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Procedure di valutazione ambientale della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (d’ora innanzi Divisione) con prot. MiTE-161439 del 21/12/2022;
- con nota. prot. MITE-0001192 del 6/02/2023 la Divisione ha comunicato la procedibilità dell’istanza e l’avvio della istruttoria e ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza di codesta Commissione, la domanda sopraccitata e la documentazione progettuale allegata;
- la Divisione, con nota prot. n. MITE-0001192 del 06/02/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA-16479 del 06/02/2023, ha comunicato l’esito positivo in merito alla procedibilità per l’avvio della istruttoria tecnica e la pubblicazione della documentazione sul sito internet istituzionale all’indirizzo: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1648/13891>;
- la Divisione, con medesima nota, comunicava di restare “*in attesa delle determinazioni di codesto Ministero della cultura e di codesta Regione Emilia Romagna in ordine alla verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali, di cui al decreto di compatibilità ambientale D.M. 333 del 27/11/2018, di rispettiva competenza*”;

RILEVATO che:

- con il Decreto di compatibilità ambientale D.M. 333 del 27/11/2018, visti i pareri positivi con prescrizioni della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e del Ministero per i beni e le attività culturali, visto il parere positivo della Regione Emilia Romagna espresso con delibera di giunta regionale n. 1964 del 4 dicembre 2017, è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto "Autostrada A13 Bologna-Padova - Ampliamento alla terza corsia nel tratto Bologna Arcoveggio-Ferrara Sud";
- il Proponente ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza in data 7/12/2021, depositando ulteriore documentazione integrativa in data 02/03/2022. Con determinazione direttoriale MiTE_DEC_2022-0000018, resa sulla base del parere n. 441 del 7 marzo 2022 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, è stata dichiarata la non ottemperanza alla condizione ambientale Art. 1 n. 6;
- il Proponente, con nota prot. ASPI/RM/2022/000023211/EU del 21/12/2022, acquisita al prot. MiTE-163750 del 27/12/2022, ha presentato istanza di aggiornamento, ai sensi dell'art. 8 del D.M. 161/2012, del Piano di Utilizzo approvato con provvedimento DVA-2018-118 del 12/03/2018, reso sulla base del parere n. 2655 del 12/03/2018 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e subordinato al rispetto delle condizioni ambientali dettate dalla Regione Emilia Romagna con la Delibera n. 1964 del 04/12/2017 e ad ulteriori condizioni ambientali; la Commissione con parere n. 668 del 31 gennaio 2023 ha espresso, per quanto di competenza, la positiva verifica, con condizioni da ottemperare, dell'aggiornamento del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo relativo al progetto esecutivo "Autostrada A13 Bologna-Padova. Ampliamento alla terza corsia nel tratto Bologna Arcoveggio-Ferrara Sud";
- il Proponente, in data 21/12/2022, ha richiesto l'avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza, tra l'altro, alle condizioni ambientali n. 1.1, 1.2, 1.5, 1.7, 1.9, 1.10, 1.11 del Decreto di compatibilità ambientale D.M. 333 del 27/11/2018, di competenza di questa Commissione;

CONSIDERATO E VALUTATO che:

in ordine alla condizione ambientale n. 1.1

La condizione ambientale recita:

"Il proponente dovrà condividere con Agenzia regionale prevenzione e ambiente dell'Emilia-Romagna il Piano di monitoraggio ambientale e dovrà dare comunicazione al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sull'avvenuta condivisione e sulle eventuali modifiche introdotte al piano in sede di condivisione (cfr. parere regionale - prescrizioni 52-54 e prescrizioni 88-92).

Ambito di applicazione: Monitoraggio ambientale

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ante operam - fase di progettazione esecutiva

Verifica di Ottemperanza: Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare Enti coinvolti nella verifica di ottemperanza: Agenzia regionale prevenzione e ambiente dell'Emilia-Romagna. Il coinvolgimento dell'Agenzia regionale prevenzione e ambiente consiste nella condivisione del Piano di monitoraggio ambientale."

La documentazione trasmessa dal Proponente e pubblicata ai fini della verifica è la seguente:

- MAM0010-3 Relazione;

- MAM0011-2 Planimetria - Tav. 1 di 4;
- MAM0012-2 Planimetria - Tav. 2 di 4;
- MAM0013-1 Planimetria - Tav. 3 di 4;
- MAM0014-1 Planimetria - Tav. 4 di 4;
- MAM0015-1 Planimetria generale.

Il Proponente, con prot. 13997 del 5/08/2021, ha trasmesso, nell'ambito della procedura di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 18 aprile 1994 n. 383, gli elaborati del Progetto Definitivo dell'intervento in oggetto, comprensivi del PMA.

Successivamente è stato attivato, presso il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna, un Tavolo Tecnico congiunto ad Autostrade con la finalità di esaminare e condividere i contenuti del Piano, al termine del quale, con prot. 3581 del 28/02/2022, il Proponente ha trasmesso una nota tecnica riassuntiva delle modalità di ottemperanza alle richieste avanzate dall'Agenzia. Tali richieste sono state recepite nella versione esecutiva del PMA, in adempimento a quanto richiesto, in esito alle verifiche di ottemperanza alle condizioni ambientali di cui all'art. 3 del Decreto VIA n. 333/2018, dall'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni della Regione Emilia-Romagna con Prot. 0411016 del 27/04/2022.

Il Proponente ha inizialmente trasmesso il PMA integrato all'Agenzia regionale con prot. U 7779 del 6.05.22; le ulteriori richieste pervenute da ARPAE sono state recepite nell'integrazione effettuata con prot. 12437 del 28/06/2022 (invio elaborati MAM0011-2 e MAM0012-2 rev. giugno 2022) e prot. 17196 del 21/09/2022 (invio elaborato MAM0010-3 – Relazione - rev. settembre 2022). Con quest'ultimo invio è stata trasmessa anche la Nota tecnica redatta dal Proponente in riscontro alle osservazioni pervenute, con prot. 130940/2022 dell'08/08/2022, da ARPAE sul Piano di Monitoraggio Ambientale – rev. 02 – giugno 2022.

Il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) è stato redatto e strutturato sulla base delle indicazioni delle Linee Guida emanate dal Ministero dell'Ambiente, includendo le informazioni presenti nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) del progetto in esame, nell'ambito del quale è stata condotta un'analisi dettagliata di tutte le componenti ambientali potenzialmente impattate dalla realizzazione dell'intervento in oggetto, e le prescrizioni del Decreto VIA D.M. n.0000333 del 27/11/2018.

Successivamente il PMA è stato aggiornato in modo da recepire anche le indicazioni di ARPAE emerse nella riunione del 24/09/2021, preceduta da nota ARPAE del 20/09/2021 e pervenute con prot. 130940/2022 del 08/08/2022.

Il Proponente ha chiarito che lo scopo fondamentale del Piano è quello di operare un'azione di controllo sul territorio al fine di valutare gli effetti della costruzione delle opere autostradali fino alla loro entrata in esercizio, nonché l'efficacia delle opere di mitigazione. In dettaglio, il Piano Integrato di Monitoraggio Ambientale si prefigge i seguenti obiettivi:

- analizzare le condizioni *ante operam* al fine di comprendere le dinamiche ambientali esistenti;
- garantire il controllo di situazioni specifiche, affinché sia possibile adeguare la conduzione dei lavori a particolari esigenze ambientali e sociali;
- verificare le interferenze ambientali che si possono manifestare per effetto della realizzazione dell'opera, distinguendole dalle alterazioni indotte da altri fattori naturali o legati alle attività antropiche del territorio estranee ai lavori autostradali;
- segnalare il manifestarsi di eventuali emergenze in modo da evitare lo sviluppo di eventi gravemente compromettenti per la qualità ambientale della zona;
- verificare l'efficacia dei provvedimenti adottati per la mitigazione degli eventuali impatti indotti dai lavori autostradali;
- controllare la fase di entrata in esercizio delle opere.

Il Proponente ha evidenziato che prerogativa fondamentale del Piano di Monitoraggio è quella di configurarsi come strumento flessibile in grado di adattarsi, durante la fase di corso d'opera, ad una eventuale riprogrammazione delle attività di monitoraggio, (frequenze di campionamento, parametri da misurare, siti da monitorare, ecc.) a seconda delle specifiche esigenze e necessità che si potranno determinare nel corso dell'avanzamento dei lavori autostradali.

Valutata la documentazione presentata, tutto ciò premesso e considerato, **la condizione ambientale n. 1.1 risulta ottemperata.**

in ordine alla condizione ambientale n. 1.2

La condizione ambientale recita:

“Il proponente dovrà presentare i risultati del monitoraggio ambientale svolto per la fase ante operam (cfr. parere regionale - prescrizioni 52-54 e prescrizioni 88-92).

Ambito di applicazione: Monitoraggio ambientale, mitigazioni e compensazioni

Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza: ante operam - prima dell'avvio delle attività di cantiere

Verifica di Ottemperanza: Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare

Enti coinvolti nella verifica di ottemperanza: Agenzia regionale prevenzione e ambiente dell'Emilia-Romagna.”.

La documentazione trasmessa dal Proponente e pubblicata ai fini della verifica è la seguente:

- DTP-1113B1-SIN-IND-001

Ai fini della verifica di ottemperanza, il Proponente ha indicato la trasmissione dei report trimestrali all'interno del documento "Modalità di gestione dei flussi informativi" trasmesso a mezzo e-mail alla RER – VIPSA in data 15/09/2021; tale documento indica il periodo di trasmissione di tutti i report con i risultati del monitoraggio nelle fasi *Ante Operam*, *Corso d'opera* e *Post Operam*.

Il suddetto documento costituisce un approfondimento dei Piani di Monitoraggio Ambientale (PMA) relativi ai lavori di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nel tratto compreso tra Bologna Arcoveggio e Ferrara sud, redatti per conto di Autostrade per l'Italia contestualmente al relativo progetto.

Oggetto del documento è una proposta di definizione di alcune procedure necessarie per la gestione dei flussi informativi finalizzati al controllo delle attività di monitoraggio ambientale, pertanto vengono descritte le modalità e le responsabilità nella gestione dei dati prodotti e della relativa documentazione. In particolare vengono definite:

- le modalità di consegna agli Enti di controllo dei dati del monitoraggio;
- le procedure di segnalazione e di intervento in caso di criticità ambientali prodotte nell'ambito dei cantieri autostradali;
- le caratteristiche di un sito web per l'informazione agli Enti di Controllo circa l'andamento dei livelli di qualità ambientale.

Nello stesso documento viene incaricata la società Tecne per l'esecuzione del monitoraggio ambientale, società che già da diversi anni svolge analoga attività su altri tratti autostradali e che a questo scopo si è dotata di una Certificazione di Qualità specifica per l'attività di Monitoraggio Ambientale, in base ai criteri della UNI EN ISO 9001:2015, 14001:2015 e 45001:2018. Vengono anche definite le modalità di trasmissione dei dati acquisiti verso gli Enti di Controllo preposti alla vigilanza e controllo sul territorio.

Inoltre il Proponente precisa che verrà predisposta una piattaforma web di consultazione pubblica dei dati del monitoraggio prima dell'inizio dei lavori implementata con tutti i dati *Ante Operam* rilevati; i dati delle campagne di monitoraggio saranno resi disponibili sulla piattaforma web con frequenza trimestrale in modo da seguire la stagionalità dei dati rilevati.

Si rileva l'assenza del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e di questa Commissione tra gli Enti indicati per la trasmissione dei report trimestrali.

Valutata la documentazione presentata, tutto ciò premesso e considerato, **la condizione ambientale n. 1.2 risulta parzialmente ottemperata**; la documentazione trasmessa dal Proponente presenta nel dettaglio le modalità in cui verranno effettuati i monitoraggi, ma è priva dei risultati degli stessi, richiesti ai fini dell'ottemperanza della condizione medesima. Si richiede di trasmettere i risultati dei monitoraggi e di integrare le specifiche per le modalità di trasmissione includendo MASE-CTVA come previsto dalla prescrizione.

in ordine alla condizione ambientale n. 1.5

La condizione ambientale recita:

“Il Proponente dovrà:

- prevedere, in stretta connessione con il Piano di monitoraggio ambientale, le eventuali azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni del Piano Regionale di Qualità dell'Aria e comunque il rispetto dei limiti indicati dalla normativa sulla qualità dell'aria, relativamente agli ambiti in cui il contributo emissivo reale dovuto alla infrastruttura determini un incremento del carico rispetto alla situazione ante operam;

- stipulare un Protocollo Operativo tra il Proponente, la Regione Emilia Romagna, province di Bologna, Agenzia regionale prevenzione e ambiente regionale ed Enti locali interessati, in coerenza con quanto previsto dai piani di Azione a breve termine come definito dall'articolo 10 del decreto legislativo 155/2010. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti e di Autostrade per l'Italia S.p.A., gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio rilevasse il superamento dei valori limite di cui agli allegati XI-XII-XIV o la soglia di allarme per l'ozono di cui all'allegato XII. I superamenti saranno riferiti in particolare alla misurazione di due centraline dedicate, posizionate in punti scelti opportunamente sulla tratta di progetto, i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del Gestore, mentre le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite dall'Agenzia regionale prevenzione e ambiente dell'Emilia-Romagna che informerà sui superamenti e darà avvio alle procedure per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni;

- per quanto riguarda la componente atmosferica, dovrà essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare un Piano di monitoraggio specifico e puntuale, riferito alle diverse fasi (ante operam, cantierizzazione e post operam) in particolare: fatta salva l'osservanza di quanto previsto dal Piano di monitoraggio ambientale, i requisiti e le modalità del monitoraggio dovranno essere concordati con l'Agenzia regionale prevenzione e ambiente dell'Emilia-Romagna; il Piano di monitoraggio dovrà essere implementato mediante utilizzo di strumenti/modelli di analisi idonei a distinguere il contributo emissivo autostradale dall'inquinamento di fondo, onde pervenire ad una caratterizzazione del contributo reale che la “sorgente autostrada” fornisce e fornirà all'inquinamento locale. Qualora, ad esito di tale verifica, i valori residui relativi al contributo ed imputabili alla differenza tra i livelli monitorati nell'area di domino afferente al modello di ricaduta ed i livelli monitorati di fondo rurale, superano i valori stimati ante e post operam relativi alle misure di concentrazione NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, e tale incremento contribuisce al superamento del 35° giorno per il PM₁₀, dovranno essere applicate le misure ed i provvedimenti definiti dal Protocollo Operativo - da assumere in fase di esercizio - coerenti con la normativa vigente e idonei ad evitare il peggioramento, nell'ambito direttamente e indirettamente interessato dall'intervento, della qualità dell'aria rispetto alla situazione ante operam;

- relativamente alla protezione dalla diffusione di sostanze inquinanti ed in particolare delle polveri, ferme restando tutte le ulteriori misure che potranno derivare da altre prescrizioni del presente parere e dalle azioni di Regione Emilia Romagna a tutela della qualità dell'aria, ai sensi del decreto legislativo n. 155/2010, in sede di Conferenza di Servizi presso il Ministero delle Infrastrutture, dovranno essere definite anche le fasce di ambientazione localizzate e calibrate prevalentemente sulle presenze e distanze dei ricettori sensibili.

Le suddette indicazioni prescrittive assorbono le prescrizioni regionali nn. 2, 3, 21, 22, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83.

Ambito di applicazione: Monitoraggio ambientale, mitigazioni e compensazioni

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ante operam, corso d'opera, post operam - fase di progettazione esecutiva

Soggetto individuato per la Verifica di Ottemperanza: Regione Emilia-Romagna.”.

La documentazione trasmessa dal Proponente e pubblicata ai fini della verifica è la seguente:

- 111316-0000-PE-DG-PMA-00000-00000-R-MAM0010-3: relazione;
- 111316-0000-PE-DG-PMA-00000-00000-D-MAM-0011-2: planimetria - Tav. 1 di 4;
- 111316-0000-PE-DG-PMA-00000-00000-D-MAM-0012-2: planimetria - Tav. 2 di 4;
- 111316-0000-PE-DG-PMA-00000-00000-D-MAM-0013-1: planimetria - Tav. 3 di 4;
- 111316-0000-PE-DG-PMA-00000-00000-D-MAM-0014-1: planimetria - Tav. 4 di 4;
- 111316-0000-PE-DG-PMA-00000-00000-D-MAM-0015-1: planimetria generale.

Il PMA prevedeva l'attivazione di due centraline fisse, A14-BF-PR-A3-05 e A14-BF-CM-A3-04, per la misurazione delle emissioni inquinanti, tuttavia nel corso delle interlocuzioni svolte, in particolare nella riunione del 24/09/2021, ARPAE ha ritenuto che, sulla base delle specifiche esigenze del monitoraggio, si potesse valutare la sostituzione delle centraline fisse con mezzo mobile. L'Agenzia ha evidenziato, infatti, che l'impostazione del PMA potesse prescindere da quanto prescritto dalla condizione ambientale Art. 1.5 sull'attivazione di due centraline “dedicate, posizionate in punti scelti opportunamente sulla tratta di progetto”, dato che essa si riferisce alla fase di esercizio autostradale e non a quelle di esecuzione del monitoraggio ambientale (AO, CO, PO). Tali richieste sono state riportate in una Nota tecnica riepilogativa delle integrazioni al Piano di Monitoraggio Ambientale, che sono state inserite nella versione esecutiva dello stesso successivamente alla chiusura della Conferenza di Servizi e prima dell'avvio della fase di monitoraggio *ante operam*. In fase di aggiornamento del Piano, infatti, come richiesto da ARPAE, è stato previsto l'utilizzo di mezzi mobili in AO, CO e PO, nonché lo svolgimento del monitoraggio PO per la durata di due anni per la componente atmosfera. L'ubicazione delle stazioni di misura è stata concordata con ARPAE.

Il Proponente, con relazione MAM0010-3, evidenzia che le problematiche legate all'inquinamento atmosferico riguardano le situazioni di impatto che possono verificarsi sia durante la realizzazione dell'opera sia nella fase di esercizio dell'infrastruttura stradale. Dunque, trattandosi di un problema molto sentito dalle comunità locali, le campagne di monitoraggio *ante operam* e in fase di cantierizzazione hanno l'obiettivo primario di valutare gli incrementi dei livelli di concentrazione delle polveri aerodisperse in corrispondenza di particolari ricettori, al fine di individuare le possibili criticità ed indirizzare gli interventi di minimizzazione.

Le maggiori problematiche sono generalmente determinate dal risollevarimento di polveri dalle pavimentazioni stradali causato dal transito di mezzi pesanti, dal risollevarimento di polveri dalle superfici sterrate dei piazzali ad opera del vento, da importanti emissioni localizzate nelle aree di deposito degli inerti, dello smarino e degli impianti di betonaggio.

La caratterizzazione della qualità dell'aria viene effettuata mediante una serie di rilievi in punti di monitoraggio fisicamente coincidenti con i ricettori interessati dalle attività di cantiere.

La localizzazione precisa dei punti di monitoraggio è riportata nelle tavole sopra elencate e potrà essere oggetto di integrazioni e modifiche in base alle specifiche esigenze che eventualmente dovessero emergere nelle singole fasi di attività ed a seguito di sopralluoghi da parte degli Enti competenti.

Il PMA utilizza una serie di metodiche standardizzate, in grado di garantire la rispondenza agli obiettivi specifici dell'indagine ed una adeguata ripetibilità; le suddette metodiche sono:

- Metodica A1: rilievo, con frequenza trimestrale, della qualità dell'aria con mezzo mobile

strumentato per la determinazione dell'inquinamento prodotto da traffico veicolare in prossimità dell'autostrada, dei cantieri e delle viabilità di cantiere. La durata di tale misurazione sarà di 30 giorni per le stagioni autunnali e invernali e di 21 giorni per le stagioni primaverili ed estive;

- Metodica A2: rilievo, con frequenza trimestrale, delle polveri sottili (PM10 e PM2.5) prodotte in prossimità delle aree di cantiere con campionatore sequenziale nell'arco di 30 giorni consecutivi;
- Metodica A2bis: rilievo in continuo delle polveri sottili (PM10 e PM2.5) prodotte in prossimità di cantiere con analizzatore.

Il monitoraggio *ante operam* ha lo scopo di fornire una base di riferimento aggiornata e, per quanto riguarda le aree di cantiere, le campagne di monitoraggio verranno svolte preventivamente all'installazione dei cantieri stessi e allo svolgimento di attività potenzialmente produttrici di emissioni significative di polveri, al fine di rilevare le condizioni indisturbate.

La durata dell'intera attività di monitoraggio, comprensiva anche delle fasi *ante* e *post operam*, risulta pari a 73 mesi e il cronoprogramma delle attività di monitoraggio verrà fornito agli enti con congruo anticipo in modo da poter precedere eventuali sopralluoghi congiunti.

Per la sola componente atmosfera il monitoraggio *post operam* avrà durata biennale, come richiesto da ARPAE.

Anche per quanto riguarda le misure *ante operam* finalizzate alla definizione degli impatti prodotti dall'infrastruttura autostradale il monitoraggio dovrà essere svolto prima dell'inizio dei lavori.

Il monitoraggio in fase di corso d'opera, in corrispondenza dei ricettori interferiti dalle attività dei cantieri, sarà avviato a seguito dell'inizio dei lavori ed in presenza di condizioni di normale attività.

Inoltre, sono stati inseriti dei nuovi punti di monitoraggio, come richiesto dalla regione Emilia Romagna, in corrispondenza del sito del SIA (sito A13-BF-PR-A1-06), del casello di Ferrara sud (sito A13-BF-PR-A1-05), della casa di carità a Bologna (sito A13-BF-BO-A1-07) e della scuola materna S. Anna a Castel Maggiore (sito A13-BF-CM-A1-04).

Infine, come richiesto da ARPAE, il sito A13-BF-CM-A1-04 è stato spostato dalla scuola Sant'Anna alla scuola Franchini, il sito A13-BF-PR-A1-05 (casello sud Ferrara) è stato spostato in corrispondenza di un gruppo di edifici abitati in direzione Est, il sito A13-BF-BE-A2-01 (cantiere operativo CO01 Bentivoglio) è stato spostato presso le abitazioni di via Santa Marina e il sito A13-BF-PR-A2-03 (cantiere operativo CO02 Poggio Renatico) è stato spostato presso le abitazioni più prossime in direzione est.

Il Proponente evidenzia che l'attiva collaborazione con la Direzione Lavori ed in particolare con i tecnici dedicati alle problematiche ambientali presso la D.LL. stessa, consentirà di gestire le eventuali situazioni di emergenza che si dovessero presentare nel corso delle lavorazioni, minimizzando gli impatti e mitigando quelli residui.

Uno strumento operativo essenziale è costituito dal Sistema Informativo del Monitoraggio (SIM), collegato ad un sistema GIS, che consente di rappresentare geograficamente i punti di misura sperimentali e le successive elaborazioni. Lo sviluppo del monitoraggio prevede infatti un controllo dei singoli dati strumentali e sperimentali attraverso procedure interne alle singole componenti in modo che, al momento dell'inserimento nel SIM, essi possano rappresentare e descrivere l'effettivo livello dell'indicatore misurato e fornire una base attendibile per le successive elaborazioni.

Nel corso dell'esecuzione del monitoraggio ambientale è prevista la redazione di Rapporti Periodici contenenti i seguenti argomenti:

- descrizione delle attività svolte;
- descrizione dei risultati del monitoraggio per ogni componente;
- descrizione e commento dei risultati del monitoraggio e dei fenomeni correlati alle attività di costruzione dell'infrastruttura;
- indicazioni di eventuali modifiche per alcune attività previste nel Piano in funzione delle mutate condizioni costruttive o ambientali;
- descrizione dei fenomeni e degli eventi anomali ed indicazioni su interventi di minimizzazione o

mitigazione.

Periodicamente, con frequenza da definire, saranno forniti i dati grezzi rilevati e relazioni tecniche riepilogative delle attività di monitoraggio, contenenti anche le elaborazioni e l'analisi dei dati, con le valutazioni circa le tendenze evolutive dei diversi parametri ambientali.

Al fine di tutelare l'ambiente eventualmente impattato dalle lavorazioni dei cantieri autostradali, oltre ai controlli ordinari, l'attività di monitoraggio ambientale comprende anche la gestione delle criticità ambientali; nell'ambito delle procedure per la gestione di tali criticità svolge quindi un ruolo di primaria importanza la definizione di soglie di attenzione ed attivazione che consentano l'attivazione di procedure di emergenza prima del superamento dei limiti di legge.

Il Proponente, alla luce dell'esperienza maturata per i lavori della Variante di Valico e della terza corsia Barberino di Mugello - Firenze Sud e al contributo fornito su questo tema dall'Osservatorio Ambientale, dai Supporti Tecnici (ARPAT e ARPA) e dal prof. S. Malcevski (Università di Pavia), illustra una proposta per la definizione di soglie di intervento in caso di "eventi anomali" causati dalle attività di cantiere.

In generale nella gestione delle anomalie e delle criticità è necessaria un'accurata valutazione dei dati acquisiti nella fase *ante operam* e delle eventuali cause esterne alle lavorazioni autostradali. Specifiche valutazioni devono essere effettuate nelle situazioni in cui si registrano valori di *ante operam* già prossimi ai valori di soglia o addirittura superiori, al fine di individuare le giuste procedure ed i criteri che consentano di coniugare gli obiettivi di tutela ambientale con la realizzazione delle opere secondo i tempi e le modalità previste.

Il Proponente dichiara che un elemento essenziale dell'attività di monitoraggio è costituito dalla gestione delle eventuali emergenze ambientali che si dovessero verificare nell'ambito dei lavori autostradali e che le procedure proposte dovranno essere oggetto di confronto e di definizione di maggior dettaglio con gli Enti di controllo interessati.

In linea generale la gestione delle emergenze ambientali è basata sul confronto tra i dati rilevati dal monitoraggio, gli eventuali limiti normativi esistenti o i livelli di soglia stabiliti e concordati con l'Ente di Controllo dopo il periodo *ante operam*, e sulla successiva definizione degli interventi necessari in caso di superamento dei limiti stessi.

Il confronto dei parametri con i limiti normativi non si applica in ogni caso a tutti i parametri ambientali monitorati, ma soltanto ad un numero ridotto di questi, costituito da quei parametri che presentano un preciso significato come indicatori di qualità/criticità.

Nell'ottica del controllo dei limiti imposti dalla normativa non sono considerati i parametri facenti parte delle due seguenti categorie:

- descrittori delle condizioni al contorno, su cui non ci possono essere interventi da parte dei soggetti gestori (in pratica i parametri meteo-climatici);
- descrittori di caratteristiche delle variabili ambientali effettivamente utilizzate come indicatori di qualità/criticità, che aiutano ad interpretare i risultati ma non offrono di per sé specifici orientamenti valutativi.

Al verificarsi del superamento del valore preso a riferimento per la variabile ambientale considerata, il Gestore del monitoraggio provvederà ad informare gli Enti di controllo - individuati come referenti del monitoraggio ambientale - dell'anomalia riscontrata. Successivamente lo staff tecnico del monitoraggio, con il supporto degli esperti nei settori interessati, effettuerà i necessari sopralluoghi ed una prima analisi, in base alla quale si potranno riscontrare le seguenti condizioni:

- assenza di anomalia (per esempio nel caso in cui si riscontri un'avaria strumentale o si verifichi il carattere naturale dei fenomeni in corso);
- presenza di uno stato di criticità ambientale di origine antropica la cui causa sia inequivocabilmente esterna all'ambito dei lavori (per esempio un fenomeno di inquinamento di corsi d'acqua dovuto a scarichi prodotti da altre attività);

- presenza di uno stato di criticità ambientale di origine antropica la cui causa non sia immediatamente identificabile o sia attribuibile all'ambito dei lavori.

Nei primi due casi non si darà luogo ad azioni particolari, ma si darà ugualmente evidenza del fenomeno producendo la necessaria documentazione interpretativa che verrà trasmessa agli Enti di controllo.

Nel terzo caso il Gestore del monitoraggio, con il supporto di tutto lo staff tecnico e attraverso il confronto con la Direzione lavori, procede all'analisi del fenomeno registrato e successivamente alla trasmissione di una nota informativa tecnica, avendo cura di evidenziare quali provvedimenti immediati siano stati intrapresi e/o che si prevede di attuare, ivi compresa l'eventuale sospensione dell'attività causa dell'anomalia, per evitare il raggiungimento dei valori limite o il perdurare di una situazione critica.

Il Proponente rimanda alla fase di esercizio la parte riferita al Protocollo Operativo.

Tutto ciò premesso **la condizione ambientale n. 1.5 può essere considerata parzialmente ottemperata**, in quanto la documentazione presentata dal Proponente risulta carente circa il Protocollo Operativo che sarà definito prima dell'entrata in esercizio e le azioni di mitigazione e compensazione e in assenza del necessario parere della Regione Emilia-Romagna.

in ordine alla condizione ambientale n. 1.7

La condizione ambientale recita:

“Il Proponente dovrà realizzare tutte le mitigazioni acustiche previste in progetto e nelle integrazioni presentate. Inoltre dovrà essere realizzato:

- il tratto di barriere di chiusura tra la FO104 e la FO50 al fine di migliorare il clima acustico complessivo dell'area e in particolare dell'edificio scolastico esistente (cfr. prescrizioni regionali nn. 55 e 56);

- per quanto riguarda i giunti di dilatazione dei ponti e dei viadotti principali, il Proponente dovrà installare “giunti definiti silenziosi” al fine di ottenere una bassa emissione acustica (cfr. prescrizione regionale n. 57).

Ambito di applicazione: Rumore, monitoraggio ambientale e mitigazioni

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ante operam — fase di progettazione esecutiva

Soggetto individuato per la Verifica di Ottemperanza: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Enti coinvolti nella verifica di ottemperanza: Agenzia regionale prevenzione e ambiente dell'Emilia-Romagna.”.

La documentazione trasmessa dal Proponente e pubblicata ai fini della verifica è la seguente:

- 111316-0000-PE-AU-C03-FO50C-BAR00-D-AUA-0160-1: planimetria, profilo e sezioni;
- 111316-0000-PE-AU-OPC-FO000-00000-D-AUA-0024-1: planimetria delle tipologie architettoniche;
- 111316-0000-PE-AU-C03-FO104-BAR00-D-AUA-0180-2: FOA - planimetria, profilo e sezioni, Tav. 1 ;
- 111316-0000-PE-AU-C03-FO104-BAR00-D-AUA-0181-2: FOA - planimetria, profilo e sezioni, Tav. 2 ;
- 111316-0000-PE-AU-C03-FO104-BAR00-D-AUA-0182-1: FOA - planimetria, profilo e sezioni, Tav. 3;
- 111316-0000-PE-AU-OPC-FO000-00000-R-AUA-0010-2.: relazione descrittiva.

Il Progetto Esecutivo conferma il potenziamento delle barriere FOA104 e FOA50 con incremento dell'altezza della FOA50 da 3 a 5 metri, e il prolungamento della FOA104 per garantire una continuità tra le due barriere.

Viene anche precisato l'allungamento della FOA104 in direzione nord sia per migliorare il clima acustico atteso presso il Plesso scolastico sia per garantire il rispetto dei limiti per i ricettori residenziali, precedentemente posti in Fascia A dello svincolo di Castelmaggiore e del quale non è più prevista la

realizzazione.

Il progetto comprende l'ampliamento di tutte le opere d'arte presenti lungo il tratto; in tali contesti in funzione della luce dell'opera e quindi della sua escursione termica sono previsti giunti di dilatazione. Dove compatibili con le escursioni suddette, il progetto predilige giunti sotto pavimentazione, che quindi garantiscono la continuità della superficie pavimentata. Negli altri casi, in corrispondenza delle opere di maggior luce sono previsti giunti trasversali a filo con la pavimentazione e con prescrizioni tecniche di bassa emissione acustica.

Riguardo la corretta installazione di tali elementi, il progetto esecutivo comprende puntuali precisazioni capitolari riguardo la corretta posa in opera dei giunti che, in ogni caso, è vincolata alla specifica scheda tecnica di installazione del giunto proposto per accettazione dall'esecutore e che il Direttore Lavori e l'organo di collaudo sono tenuti a far rispettare in corso di esecuzione.

Tutto ciò premesso **la condizione ambientale n. 1.7 risulta ottemperata** .

in ordine alla condizione ambientale n. 1.9

La condizione ambientale recita:

“Prima dell’inizio dei lavori il Proponente dovrà ottenere le autorizzazioni e i nulla osta dal Servizio area Reno e Po di Volano della Regione Emilia Romagna, dei Servizi Provinciali Difesa del Suolo, e dei Consorzi di Bonifica competenti (cfr. prescrizioni regionali nn. 19, 20 e nn. 34 - 54).

Ambito di applicazione: Aspetti idraulici

Termine per l’avvio della Verifica di Ottemperanza: ante operam - fase di progettazione esecutiva

Soggetto individuato per la Verifica di Ottemperanza: Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare.”.

Il Proponente dichiara che le autorizzazioni e i nulla osta necessari saranno richiesti sulla base degli elaborati e della documentazione predisposta in fase di Progetto Esecutivo, e oggetto di parere da parte del Ministero delle Infrastrutture. Rimanda dunque la verifica di ottemperanza alla fase prima dell'avvio dei cantieri.

Tutto ciò premesso **la condizione ambientale n. 1.9 risulta non ottemperata** e da ottemperare prima dell'inizio dei lavori.

in ordine alla condizione ambientale n. 1.10

La condizione ambientale recita:

“Durante l’esecuzione dell’opera il Proponente dovrà prevedere nel Capitolato speciale d’Appalto tutti gli accorgimenti necessari per contenere le emissioni di polveri e degli inquinanti gassosi (cfr. prescrizioni regionali n. 23). Il Capitolato dovrà altresì disciplinare l’utilizzo delle mitigazioni necessarie a contenere il livello sonoro nei limiti di norma con particolare riferimento ai ricettori sensibili (cfr. prescrizioni regionali nn. 59, 60 e 84-87).

Ambito di applicazione: Più ambiti tra cui rumore e atmosfera

Termine per l’avvio della Verifica di Ottemperanza: cantierizzazione - fase di progettazione esecutiva

Soggetto individuato per la Verifica di Ottemperanza: Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare”;

La documentazione trasmessa dal Proponente e pubblicata ai fini della verifica è la seguente:

- 111316-0000-PE-DG-CDA-00000-00000-R-AMB-0100-0: capitolato ambientale.

Il Capitolato Ambientale, trasmesso dal Proponente, definisce un insieme di disposizioni, integrative rispetto alla normativa vigente e basate sul concetto di prevenzione all'inquinamento ambientale, nonché derivanti dalle prescrizioni contenute negli atti autorizzativi, alle quali l'Appaltatore dovrà rigorosamente attenersi nel corso dell'esecuzione dei lavori previsti nel presente appalto, per ogni attività di cantiere e per le operazioni di ripristino dei luoghi.

Il citato documento contiene tutte le prescrizioni volte a mitigare l'impatto sulla componente atmosfera, nonché le indicazioni per la mitigazione degli impatti acustici sui ricettori, richiamando le risultanze dello studio acustico di cantiere.

Inoltre il Proponente presenta tutti gli accorgimenti che intende attuare ai fini del contenimento delle emissioni di polveri e del contenimento del livello sonoro, rispettivamente ai paragrafi 4.4.4 e 4.4.6 del Capitolato Ambientale.

Tutto ciò premesso **la condizione ambientale n. 1.10 risulta ottemperata.**

in ordine alla condizione ambientale n. 1.11

La condizione ambientale recita:

“Il Proponente dovrà prevedere, ai sensi della Delibera di giunta regionale n. 286/2005 e 1860/2006, misure idonee al trattamento delle acque superficiali dei cantieri al fine di rispettare le portate massime sostenibili dai recapiti finali. In particolare:

- Dovranno essere previsti laddove necessario manufatti provvisori di invaso per il contenimento delle portate in eccesso al fine di evitare il rischio di allagamenti e/o dispersione di inquinanti nel reticolo idrografico superficiale;

- relativamente ai cantieri fissi, il Proponente dovrà prevedere idonei dispositivi per il trattamento delle acque di dilavamento e di prima pioggia. Ancor più in particolare nelle aree di produzione del calcestruzzo tali dispositivi dovranno consentire l'abbattimento dei materiali pericolosi tra cui il Cromo esavalente a meno che non vengano usati cementi certificati a basso contenuto di metalli pericolosi;

- per le indicazioni operative sopra riportate l'impresa esecutrice delle opere dovrà dare esplicita comunicazione nell'ambito del procedimento di rilascio dell'autorizzazione unica ambientale afferente ogni cantiere fisso.

Le suddette indicazioni prescrittive assorbono le prescrizioni regionali nn. 46-51.

Ambito di applicazione: Gestione dei cantieri, delle acque meteoriche e reflue

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ante operam e corso, d'opera — fase di progettazione esecutiva e in corso d'opera

Soggetto individuato per la Verifica di Ottemperanza: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare”;

La documentazione trasmessa dal Proponente e pubblicata ai fini della verifica è la seguente:

- 111316-0000-PE-DG-CDA-00000-00000-R-AMB-0100-0: capitolato ambientale;
- 111316-0000-PE-CN-ACN-00000-00000-R-IDR-1500-0: relazione idrologico-idraulica delle aree di cantiere;
- 111316-0000-PE-CN-ACN-CB001-00000-D-IDR-1501-1: planimetria idraulica e particolari costruttivi rete acque meteoriche;
- 111316-0000-PE-CN-ACN-CO001-00000-D-IDR-1510-1: planimetria idraulica e particolari costruttivi rete acque meteoriche;
- 111316-0000 PE-CN-ACN-CO002-00000-D-IDR-1530-1: planimetria idraulica e particolari costruttivi rete acque meteoriche.

Il Capitolato Ambientale, in particolare al paragrafo 4.4.4, riporta le indicazioni in merito alla gestione delle

acque di cantiere e ai relativi sistemi di trattamento e alle autorizzazioni che dovranno essere ottenute dall'Appaltatore.

Tutto ciò premesso, per quanto di competenza, **la condizione ambientale n. 1.11 risulta ottemperata.**

la Sottocommissione VIA

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 il seguente

MOTIVATO PARERE

in ordine alla verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali impartite con il decreto di compatibilità ambientale D.M. 333 del 27/11/2018 per il progetto esecutivo *“Autostrada A13 Bologna-Padova - Ampliamento alla terza corsia nel tratto Bologna Arcoveggio-Ferrara Sud”*, così come disposto dalla Divisione con nota sopracitata

- la condizione ambientale n. 1.1 risulta ottemperata;
- la condizione ambientale n. 1.2 risulta parzialmente ottemperata;
- la condizione ambientale n. 1.5 risulta parzialmente ottemperata;
- la condizione ambientale n. 1.7 risulta ottemperata;
- la condizione ambientale n. 1.9 risulta non ottemperata e da ottemperare prima dell'inizio dei lavori;
- la condizione ambientale n. 1.10 risulta ottemperata;
- la condizione ambientale n. 1.11 risulta ottemperata.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla