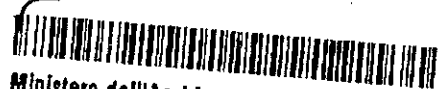




*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

UFFICIO SEGRETERIA



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2011 - 0001726 del 10/05/2011

Pratica N.

Ref. Mittente:



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2011 - 0011308 del 11/05/2011

ALL. 1° modulo

On.le Sig. Ministro
per il tramite del
Sig. Capo di Gabinetto
SEDE

Direzione Generale
per le Valutazioni Ambientali
c.a. dott. Mariano Grillo
SEDE



OGGETTO: Verifica Esclusione VIA - Completamento della complanare di
Bologna - Tratto Bologna San Lazzaro-Ponte Rizzoli - Carreggiata
Nord dal km 21+714,47 al km 29+000,00 - Proponente: ANAS S.p.A.

Trasmissione parere n. 685 del 15 aprile 2011.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007, per le
successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in
oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
nella seduta plenaria del 15 aprile 2011.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.:c.s.

*12
19.6.11*

OC

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-08
CTVA-US-08_2011-0148.DOC

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Ufficio Ambiente e Territorio
Segretario della Commissione



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 685 del 15.04.2011

Progetto:	Verifica Esclusione VIA - Completamento della complanare di Bologna - Tratto Bologna San Lazzaro- Ponte Rizzoli - Carreggiata Nord dal km 21+714,47 al km 29+000,00
Proponente:	ANAS S.p.A.

[Handwritten signatures and initials]

ult.
12/2011
Commissione
Ambientale - V.
Segretario della Commissione

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

VISTA la domanda di attivazione della procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA presentata dalla Società Anas - Compartimento della Viabilità per l'Emilia Romagna - in data 23 settembre 2010 concernente il progetto *Completamento della complanare di Bologna - Tratto Bologna San Lazzaro-Ponte Rizzoli - Carreggiata Nord dal km 21+714,47 al km 29+000,00* da realizzarsi nei Comuni di Ozzano nell'Emilia e di San Lazzaro di Savena;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *"Norme in materia ambientale"*, e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *"Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248"* ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *"Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile"* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTA la Relazione Istruttoria;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di verifica di assoggettabilità alla VIA ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 23 settembre 2010 sulla G.U.R.I.;

VISTA la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- studio preliminare ambientale e progetto preliminare fornito dalla Società Anas S.p.A. in data 23 settembre 2010 prot. n. DVA-2010-22532 (in data 30 settembre 2010 prot. n. CTVA-2010-3355);
- integrazioni fornite dalla Società Anas S.p.A. in data 4 marzo 2011 prot.n CTVA-2011-704;

PRESO ATTO che non sono pervenute osservazioni da parte di terzi interessati;

PRESO ATTO che:

gli interventi in progetto consistono nella realizzazione della Complanare Nord di Bologna, dal km 21+714,47 al km 29+000,00, localizzata in adiacenza all'autostrada A14 dallo svincolo di Bologna San Lazzaro alla località Ponte Rizzoli;

il tracciato è per la maggior parte dello sviluppo a raso o con rilevati di altezza di circa 1 m, tranne nel tratto iniziale prossimo al ponte sul torrente Idice, dove i rilevati raggiungono altezze di circa 5 m; tra le progressive km 27+100 e km 27+500 il tracciato è invece previsto in trincea;

l'obiettivo dell'intervento di completamento della Complanare di Bologna è il potenziamento della rete stradale regionale e conseguentemente il miglioramento del livello di servizio fornito dalla stessa;

la realizzazione della Complanare Nord consentirebbe di completare il sistema autostradale-tangenziale che si sviluppa ad est di Bologna, dando continuità al ramo nord della tangenziale, a partire da Ponte Rizzoli, e simmetria infrastrutturale e di servizio al sistema autostrada-complanare, ad est del casello di San Lazzaro;

CONSIDERATO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

il Proponente ha esaminato la congruità dell'intervento nei confronti degli strumenti di pianificazione, prendendo in considerazione i seguenti riferimenti principali:

Atti di pianificazione e programmazione relativi al settore trasporti:

- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) dell'Emilia-Romagna;
- Piano della Mobilità Provinciale (PMP) della Provincia di Bologna;

Atti di pianificazione e programmazione territoriale:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Bologna;
- Piano Strutturale Comunale (PSC) dei Comuni di San Lazzaro di Savena e di Ozzano dell'Emilia;

Analisi del sistema vincolistico:

- Vincolo archeologico;
- Vincolo monumentale;
- Vincolo ambientale-paesaggistico;

Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) della Regione Emilia Romagna;

Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PSAI) - Vincolo idrogeologico;

Atti di pianificazione e programmazione ambientale:

- Zonizzazioni acustiche dei Comuni di San Lazzaro e Ozzano Emilia;
- Piano di Gestione della Qualità dell'Aria (PGQA) della Provincia di Bologna;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) - Settore acqua e suolo;
- Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Emilia-Romagna;
- Piano Infraregionale delle Attività Estrattive (PIAE) 2002-2012;
- Piano Territoriale del Parco Regionale dei Gessi Bolognesi e Calanchi dell'Abbadessa (PTP);
- Siti della Rete Natura 2000;

ALUTATO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico la documentazione presentata rileva le seguenti evidenze:

la base degli indirizzi programmatici esposti, l'intervento risulta prioritario e coerente con le indicazioni contenute negli strumenti di pianificazione territoriale e del settore dei trasporti, che definiscono i vincoli e le direttrici di sviluppo dell'area interessata dal progetto: la Complanare Nord è recepita dal Piano Strutturale comunale di San Lazzaro e Ozzano come infrastruttura la cui realizzazione riveste caratteri di urgenza e di importanza strategica;

l'intervento non risulta incompatibile né in contrasto con le prescrizioni e i vincoli contenuti nei vigenti strumenti urbanistici e di pianificazione ambientale, tuttavia necessita di ottenere le autorizzazioni paesaggistiche e quelle rilasciate dagli Enti competenti per quei tratti dell'infrastruttura che cadono in zone vincolate dalla legge nazionale o tutelate dai Piani. A tale riguardo si evidenzia l'interferenza del progetto stradale con l'area di interesse paesaggistico (fascia di 150 m) del torrente Idice: il suddetto vincolo, per le opere di progetto ricadenti al suo interno, impone l'autorizzazione paesaggistica ai sensi delle disposizioni contenute nella Parte Terza, Titolo I, Capi IV e V del D.Lgs. n. 42/2004;

il tratto iniziale di Complanare interferisce con il parco di Villa Rorà: in sede di Progetto Preliminare il Proponente ha previsto accorgimenti al fine di limitare l'esproprio delle pertinenze di tale bene vincolato. Nella stessa area attraversata dalla Complanare sono presenti visuali sul paesaggio agricolo da preservare (pianificazione provinciale e Piano Strutturale Comunale di S. Lazzaro), che configurano l'area a Nord limitrofa alla nuova infrastruttura, nel tratto dal km 21+714,47 fino a Villa Rorà e al torrente Idice, come un ambito a particolare sensibilità paesaggistica;

il tracciato della Complanare Nord ricade nelle zone definite come alveo attivo nelle fasce di pertinenza fluviale del torrente Idice e lambisce a sud un'area ad alta probabilità di inondazione, ma non ricade in aree a rischio idraulico elevato o molto elevato;

nell'area interessata dalla realizzazione della Complanare Nord e nelle aree di pertinenza non risultano presenti edifici particolarmente sensibili, quali scuole, ospedali, case di cura e di riposo;

in merito alla salvaguardia delle zone protette si rileva che la complanare nord non attraversa aree vincolate dal punto di vista naturalistico e non interferisce direttamente con aree SIC e ZPS: si evidenzia che il sito più vicino all'opera in progetto è l'area denominata "Gessi Bolognese, Calanchi dell'Abbadessa" (SIC Cod. IT 4050001) la cui distanza dal tracciato della complanare nord risulta superiore a 3 Km. Rispetto alle infrastrutture esistenti quali l'autostrada A14 e la Strada Statale n. 9 Via Emilia, la complanare nord è più lontana dal suddetto sito di importanza comunitaria e, in virtù dell'abbattimento dovuto alla distanza, gli effetti determinati dalla nuova opera (quali gli impatti atmosferici acustici) sulle principali componenti ambientali tutelate presso l'area SIC possono ritenersi non significativi. Per le ragioni sopra esposte non è stato ritenuto necessario effettuare lo studio di incidenza sull'area SIC ZPS indicata.

CONSIDERATO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

l'andamento plano-altimetrico della Complanare è stato definito in base alla posizione del "cunettone" in calcestruzzo, realizzato nell'ambito dei lavori di ampliamento a 3 corsie dell'autostrada A14: il progetto presentato dal Proponente prevede la demolizione di tale elemento e la realizzazione di un sistema di griglie per lo smaltimento delle acque di piattaforma;

dal km 21+714,475 (inizio svincolo di S. Lazzaro) fino al km 22+670 la sezione utile del tracciato è ridotta a un'unica corsia di marcia, assumendo la funzionalità di rampa di svincolo;

la sezione tipo adottata per la Complanare Nord, in armonia con la Complanare Sud esistente, prevede una piattaforma pavimentata di larghezza pari a 10,25 m costituita da due corsie di marcia (3,50 m ciascuna), dalla corsia per sosta di emergenza (3,00 m) e da una banchina in sinistra (0,25 m). La piattaforma pavimentata è affiancata da cigli erbosi da 1,30 m nei tratti in rilevato, mentre, dove la sezione scende in trincea, ai margini della strada sono previste apposite cunette;

al km 25+000 il collegamento con la viabilità locale è garantito dallo svincolo Croce dell'Idice, che permette le manovre di ingresso/uscita dalla Complanare Nord attraverso un nuovo ramo nella rotatoria su Via degli Stradelli Guelfi;

al km 29+000 la Complanare termina immettendosi sulla viabilità esistente, con una rotatoria di progetto su Via Montanara che a sua volta si ricongiunge con Via Stradelli Guelfi;

il Proponente ha inoltre preso in esame l'ipotesi di realizzare uno svincolo aggiuntivo in località Borgatella, nel Comune di S. Lazzaro, allo scopo di connettere la Complanare Nord alla viabilità esistente e alla Complanare Sud;

VALUTATO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale la documentazione presentata rileva le seguenti evidenze:

il Proponente ha illustrato le alternative esaminate e la soluzione individuata in sede di Progettazione Preliminare per diverse componenti dell'opera, nel rispetto della normativa tecnica di riferimento e con particolare attenzione agli aspetti della sicurezza stradale: a tale riguardo sono stati previsti i necessari adeguamenti alle norme per le lunghezze delle corsie specializzate di diversione e di immissione; le soluzioni di cantierizzazione proposte e le scelte progettuali effettuate dal Proponente per svincoli, roatorie e raccordi appaiono in grado di minimizzare l'occupazione di suolo e i conseguenti impatti ambientali;

con riferimento alla gestione della fase di cantiere, sono previsti l'individuazione di apposite istruzioni operative per evitare il rischio di sversamenti accidentali nel terreno e la diffusione delle polveri, l'individuazione di specifiche prescrizioni nel Capitolato Speciale d'Appalto e il rispetto delle pratiche di buona gestione ambientale;

per quanto riguarda le stime di traffico necessarie ai fini del dimensionamento funzionale delle opere e della valutazione degli impatti ambientali, oltre alle considerazioni di carattere infrastrutturale, nello studio trasportistico adottato sono state considerate le probabili modifiche che interverranno nell'area in questione durante i prossimi anni nel quadro socio-economico-territoriale, come insediamenti commerciali, produttivi e residenziali;

nelle valutazioni effettuate dal Proponente, l'effetto positivo determinato dal completamento della Complanare nella rete stradale provinciale consiste nel sostenere gran parte dei flussi locali diretti verso Bologna lungo la direttrice esaminata, liberandone la viabilità locale;

Si evidenzia che tutte le opere di sottopasso e sovrappasso della complanare nord sono state già realizzate di lunghezza idonea in occasione dell'ampliamento dell'autostrada A14 alla terza corsia per senso di marcia nella metà degli anni '80. Anche i rilevati necessari alla costruzione delle opere di sottovia e cavalcavia della complanare nord sono stati già realizzati e pertanto l'esistenza di tali opere contribuisce a ridurre gli impatti sulle componenti ambientali suolo, vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi connessi alla realizzazione del progetto.

CONSIDERATO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

in analogia con altri studi di carattere ambientale di infrastrutture similari, il Proponente ha individuato l'area di influenza potenziale di alcune centinaia di metri di estensione, avente per centro l'asse stradale, e circoscrivere i principali effetti determinati dall'opera sull'ambiente. L'area di studio può variare da componente a componente anche in rapporto alle specifiche caratteristiche territoriali e ambientali;

Si evidenzia che occorrerà individuare con esattezza i siti deputati alla produzione dei conglomerati sabbiosi e calcestruzzi, le cave e le discariche di materiale inerte legato alle lavorazioni. Successivamente, occorrerà definire un piano degli spostamenti dei mezzi pesanti deputati al trasporto di tali materiali che, compatibilmente con le esigenze costruttive del cantiere, consenta di pianificare con sufficiente accuratezza gli orari e i percorsi impegnati, da concordare con i settori viabilità e traffico della Provincia di Bologna e dei comuni interessati;

Le concentrazioni di inquinanti in atmosfera, stimate in corrispondenza della facciata più esposta di ciascun sito bersaglio, evidenziano valori inferiori ai limiti;

La zona di intervento è caratterizzata da fenomeni di subsidenza (tra 0 e +5 mm/anno di leggero sollevamento in prossimità dello svincolo di S. Lazzaro, tra -5 e -10 mm/anno di abbassamento): questo processo è strettamente correlato al sovra-sfruttamento delle falde acquifere profonde, in relazione ai pompaggi non potabili che avvengono nell'area;

i Comuni dell'area interessata dall'intervento di progetto, secondo la nuova classificazione sismica, sono a sismicità medio-alta e gli approfondimenti geologici evidenziano zone ove possono avvenire, sebbene con bassa probabilità di accadimento, fenomeni di liquefazione dei terreni;

le terre e le rocce da scavo possono essere destinate al riutilizzo, ma non devono provenire da siti inquinati e non devono presentare concentrazioni di inquinanti superiori ai limiti di accettabilità stabiliti dalle norme vigenti;

lungo la fascia espropriata, predisposta per la nuova infrastruttura, è sorta una vegetazione alberata ed erbacea spontanea, con caratteristiche tipiche del territorio pianeggiante e precollinare;

l'assetto pianeggiante e l'assenza di rilievi naturali determinano l'assenza di punti di vista panoramici in posizione elevata nell'area interessata;

nell'area di indagine si evidenzia la presenza di edifici storici ed elementi di viabilità storica, oltre ad un alto rischio archeologico;

VALUTATO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale la documentazione presentata rileva le seguenti evidenze:

Atmosfera

non si rilevano sorgenti emissive in atmosfera in grado di incidere in modo significativo sulla qualità dell'aria e sulla salute della popolazione potenzialmente esposta;

con riferimento al contributo delle sorgenti emissive considerate nelle stime modellistiche, è stato verificato il rispetto dei limiti di legge previsti dal DM n. 60/02;

sulla base dei risultati ottenuti dalle simulazioni, con riferimento alle concentrazioni di inquinanti in aria nelle fasi di cantiere e di esercizio, il Proponente non ritiene necessario predisporre particolari interventi di mitigazione e di compensazione, specifici per la componente ambientale atmosfera.

Acque superficiali e sotterranee

si ritiene che l'opera non apporti un peggioramento in termini qualitativi delle acque di pioggia, unico contributo che possa derivare dalla realizzazione del progetto: le soluzioni proposte (canali filtranti, vasche di accumulo, sistemi di depurazione e disoleazione, trattamento dei reflui) sono volte ad assicurare la protezione dell'ambiente, con particolare riferimento alla salvaguardia dei recapiti finali;

si evidenzia che il progetto non crea ulteriori criticità rispetto alla situazione esistente: in corrispondenza della nuova infrastruttura, comunque, è previsto lo studio di opportune migliorie atte a risolvere le problematiche presenti, evidenziate dal Consorzio di Bonifica, sebbene non direttamente connesse con l'opera oggetto di intervento;

Suolo

le principali problematiche legate alla realizzazione degli interventi previsti sono le potenziali implicazioni dei fenomeni di subsidenza, di sismicità e di liquefazione dei terreni sulla stabilità strutturale e la sicurezza delle opere di progetto. Peraltro, i valori di velocità di movimento verticale del suolo nel territorio attraversato dalla Complanare Nord sono tra i più bassi della pianura bolognese e nel periodo 2002-2006 hanno registrato un'accentuata riduzione rispetto al periodo precedente. Nella successiva fase di progettazione definitiva, inoltre, sono previste ulteriori valutazioni e analisi, finalizzate all'esclusione del potenziale rischio sismico e di liquefazione;

Si evidenzia che il proponente ha colto l'opportunità di riutilizzare vantaggiosamente i materiali derivanti da operazioni di scavo e demolizioni per reinterri, riempimenti e rilevati, dopo averne dimostrato la conformità a i requisiti tecnici e l'ecocompatibilità. Il previsto reimpiego insito di tali materiali da quantificare e precisare sulle successive fasi di progetto, permette di limitare gli impatti ambientali sulla componente suolo nonché il traffico di mezzi pesanti e l'inquinamento atmosferico acustico indotto: ulteriori materiali da

costruzione se necessari potranno comunque essere ricavati dalla cave limitrofe dell'area di intervento, nel rispetto del piano infraregionale dell'attività estrattive "PIAE".

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

L'intervento di progetto interessa un'area caratterizzata da una vegetazione naturale spontanea, priva di particolare pregio, in un contesto già in parte compromesso dalle infrastrutture stradali presenti: è stata comunque prevista la realizzazione di opere di mitigazione a verde in determinati tratti o aree puntuali, che consentono di ridurre le interferenze e migliorare l'inserimento ambientale della Complanare Nord;

Rumore e vibrazioni

I calcoli e le simulazioni effettuate nello Studio preliminare Ambientale si pongono in una logica di previsione cautelativa del rumore associato alla realizzazione e all'esercizio dell'opera, al fine di non sottostimare il contributo proveniente dalle carreggiate e le immissioni in facciata presso i recettori;

sulla base delle simulazioni effettuate dal Proponente, per i ricettori Ed. 22 e Ed. 23 (superamento del limite di immissione acustica nel periodo notturno) è stato ipotizzato un intervento di bonifica al ricettore, per i ricettori Ed. 9 e Ed. 27 (superamento dei limiti nella fascia di pertinenza acustica delle infrastrutture) è stata proposta la realizzazione di ulteriori barriere acustiche, mentre presso l'abitato di Osteria Nuova la realizzazione della Complanare Nord non determinerebbe particolari criticità. È comunque prevista la possibilità di rivalutare il rispetto dei limiti per la componente "rumore" e i relativi interventi nelle successive fasi di progetto;

Paesaggio e Patrimonio storico-culturale

essendo già stati realizzati i rilevati e molte delle opere di progetto, la Complanare Nord può ritenersi in parte già inserita all'interno del contesto attraversato e pertanto non genera impatti significativi dal punto di vista paesaggistico;

VISTO

il parere espresso dalla **Regione Emilia-Romagna** sulle integrazioni elaborate dal Proponente (nota prot. PG.2011.0047115 del 21/02/2011):

"In riferimento alla richiesta di integrazioni formulata sul progetto in oggetto dalla Regione Emilia-Romagna in data 25/11/2010 (PG.2010.0294107) raccogliendo e sintetizzando le osservazioni emerse dalle Amministrazioni locali, facendo seguito agli incontri tecnici avvenuti in data 15/12/2010 e 12/01/2011 presso ANAS, si evidenzia quanto segue:

- in data 12 gennaio è avvenuto presso la Regione Emilia-Romagna un incontro tecnico tra il proponente ANAS e le Amministrazioni locali per condividere l'impostazione metodologica degli approfondimenti da svolgere e definire il dettaglio della documentazione integrativa da trasmettere al Ministero dell'Ambiente - Direzione Valutazioni Ambientali al fine di consentire di formulare una valutazione positiva sul procedimento di verifica di assoggettabilità in corso;
- a seguito di tale incontro ANAS ha trasmesso la documentazione integrativa contenente la risposta alle osservazioni presentate in data 04/02/2011 e acquisita in Regione Emilia-Romagna con PG.2011.0038021 del 10/02/2011);
- il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna e gli Enti locali consultati formulano una valutazione sostanzialmente positiva rispetto alle integrazioni fornite in quanto la documentazione è ritenuta adeguata ed esaustiva rispetto alle richieste formulate, all'attuale livello di progettazione e al procedimento di verifica di assoggettabilità in corso di istruttoria.

La Regione Emilia-Romagna, sentite le Amministrazioni locali interessate, ritiene pertanto che, alla luce della documentazione progettuale esaminata, il progetto di completamento della complanare di Bologna, tratto Bologna San Lazzaro - Ponte Rizzoli carreggiata nord dal km 21+714,47 al km 29+000,00 non presenti impatti negativi e significativi sull'ambiente, proponendo pertanto l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e indicando le seguenti prescrizioni per le successive fasi di progettazione:

- in fase di progettazione definitiva, utilizzando come riferimento le tavole progettuali preliminari di mitigazione arborea e inserimento paesaggistico allegate allo Studio Preliminare Ambientale, dovranno essere dettagliati gli interventi di inserimento ambientale anche alla luce:
 - o delle scelte progettuali di dettaglio relative all'opera stradale in funzione anche della successiva manutenzione degli interventi a verde;
 - o delle ubicazioni e caratteristiche delle barriere acustiche che saranno realizzate;
 - o della presenza di aree pubbliche (es. comunali o demaniali) in adiacenza al corridoio infrastrutturale con particolare riferimento e sentito il comune di Ozzano dell'Emilia nel cui territorio sono presenti aree pubbliche in adiacenza al futuro tracciato della Complanare nord;
- in relazione al sistema di drenaggio delle acque di piattaforma e al loro recapito nel reticolo idraulico della bonifica renana nella successiva fase progettuale dovranno essere predisposti gli elaborati tecnici che mostreranno nel dettaglio la raccolta, il convogliamento ed il recapito finale del sistema di drenaggio in accordo con il Consorzio di Bonifica al fine di individuare le soluzioni idonee per le problematiche idrauliche segnalate;
- in merito alle barriere acustiche previste dal progetto in corrispondenza dei ricettori critici individuati dallo Studio preliminare ambientale e dal documento integrativo si chiede che l'ubicazione delle mitigazioni acustiche sia condotta in sinergia con la società Autostrade per l'Italia considerando gli impatti acustici derivanti sia dalla Complanare nord sia dalla realizzazione della quarta corsia autostradale mediante la sottoscrizione di apposite Convenzioni;
- rispetto agli edifici 22 e 23 nell'abitato di Tolara nel comune di Ozzano dell'Emilia e per i quali le integrazioni prodotte hanno mostrato come non siano rispettati i valori notturni di esposizione al rumore si chiede di approfondire in fase di progettazione definitiva e in accordo con l'Amministrazione comunale le possibili soluzioni tecniche per mitigare tale criticità valutando tutte le soluzioni possibili sia dettagliando gli interventi sul ricettore sia ipotizzando l'installazione di barriere acustiche di altezza adeguata;
- in relazione all'incremento di traffico previsto lungo via Tolara di Sotto (Strada Provinciale n. 48) nel tratto compreso tra la S.S. n.9 - Via Emilia e la S.P. Stradelli Guelfi in seguito alla realizzazione della Complanare Nord si chiede inoltre che in fase di progettazione definitiva si approfondisca il tema della protezione acustica dell'abitato di Osteria Nuova al fine di risolvere la criticità individuata, valutando le possibili soluzioni insieme alla Provincia di Bologna proprietaria e gestore della S.P. n. 48;
- sebbene non siano al momento presenti situazioni di criticità rispetto alla subsidenza e al rischio di liquefazione dei terreni, per minimizzare i possibili effetti sui rilevati stradali e sui manufatti, nella successiva fase di progettazione dovranno essere svolte indagini geognostiche e di laboratorio per valutare quantitativamente i cedimenti indotti e prevedere eventuali interventi di consolidamento e miglioramento delle caratteristiche dei terreni;
- dovranno essere realizzati, infine, opportuni approfondimenti geotecnici e strutturali per le due nuove opere previste nel comune di San Lazzaro in coerenza con le norme tecniche per le costruzioni in zona sismica (DM 14/01/2008) e valutando anche le possibili interferenze con il sistema idrico sotterraneo".

VALUTATE le integrazioni che il Proponente ha fornito con nota prot. CBO-0006672-P del 22 febbraio 2011, acquisita con prot. CTVA-2011-0000704 in data 4 marzo 2011, in riferimento alle osservazioni formulate da parte della Commissione Tecnica VIA e della Regione Emilia-Romagna nell'ambito della procedura di assoggettabilità a VIA;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

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

ESPRIME

parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA del progetto "Completamento della Complanare di Bologna, tratto Bologna San Lazzaro - Ponte Rizzoli, carreggiata nord dal km 21+714,47 al km 29+000,00", presentato dalla Società ANAS SpA - Compartimento della Viabilità per l'Emilia Romagna,

a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) in sede di progettazione definitiva dovranno essere chiarite le metodologie di smaltimento o di recupero e reimpiego dei materiali derivanti dalle operazioni di scavo e demolizione. Ai fini del riutilizzo di detti materiali, dovranno essere preventivamente verificate le caratteristiche qualitative e la compatibilità degli stessi con l'uso previsto, ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. 152/06: qualora la suddetta caratterizzazione indicasse l'incompatibilità dei materiali e/o la presenza di sostanze pericolose, il Proponente dovrà dare immediata ed adeguata informativa alle Autorità di controllo per gli interventi e le prescrizioni del caso;
- b) l'approvvigionamento dei materiali da costruzione e l'eventuale smaltimento dei materiali di risulta dovrà essere effettuato utilizzando siti autorizzati, privilegiando, a parità di idoneità, quelli più prossimi all'area di intervento, allo scopo di minimizzare gli impatti derivanti dal trasporto. Il progetto di completamento della Complanare non dovrebbe generare criticità con riferimento alle attività estrattive, tuttavia, in sede di progetto definitivo, dovranno essere considerati la geologia del territorio e gli eventuali fronti di scavo delle cave attive e dismesse in relazione alla vicinanza dell'opera, per gli aspetti di sismicità e di stabilità dei terreni.
- c) nell'ambito del progetto definitivo dovrà essere elaborato il piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali;
- d) dovranno essere programmate e messe in atto specifiche campagne di monitoraggio ambientale, con particolare riferimento alle componenti "Atmosfera" e "Rumore e vibrazioni", da attuarsi nello stato attuale, durante la fase di cantiere e successivamente alla realizzazione dell'opera e delle mitigazioni presso i ricettori individuati nello Studio Preliminare Ambientale, al fine di verificare il rispetto dei limiti di legge, la corrispondenza dei risultati del monitoraggio con quelli ricavati dalle simulazioni e l'efficacia degli interventi di bonifica realizzati, assumendo infine le eventuali ulteriori determinazioni necessarie sulla base dei risultati ottenuti. I dati rilevati dovranno essere elaborati, registrati, archiviati e resi disponibili alle Autorità di controllo;
- e) prima dell'avvio delle attività di cantiere, il Proponente dovrà concordare con le competenti Autorità locali un protocollo che preveda le modalità di segnalazione ai competenti Organi di vigilanza delle eventuali situazioni di criticità e degli interventi da attuare in tali circostanze;
- f) la realizzazione delle opere in progetto, a causa dell'interferenza con le fasce fluviali soggette a tutela paesaggistica del torrente Idice, è subordinata al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42; il Proponente dovrà inoltre prevedere ulteriori indagini ed approfondimenti durante la fase di cantiere, in accordo con le Soprintendenze. Resta fermo che la realizzazione del progetto in esame è subordinata al rilascio da parte delle autorità competenti di tutte le autorizzazioni ed i pareri necessari ai sensi delle vigenti disposizioni di legge;
- g) dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni formulate nel parere espresso dalla Regione Emilia-Romagna, ove non ricomprese nelle precedenti: la relativa verifica ai fini dell'ottemperanza dovrà essere svolta a cura dell'Amministrazione prescrivente.

ASSENTE

Presidente Claudio De Rose

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

ASSENTE

ASSENTE

Arch. Laura Cobello

L. Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

S. Corezzi

Dott. Maurizio Croce

ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

B. Santa De Donno

Avv. Luca Di Raimondo

L. Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

ASSENTE

Ing. Graziano Falappa

G. Falappa

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

A. Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

D. Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

A. Lazzari

Arch. Sergio Lembo

S. Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

S. Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Prof. Mario Manassero

M. Manassero

Avv. Michele Mauceri

M. Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Ing. Roberto Viviani

Arch. Alessandro Maria Di Stefano
(Rappresentante Regione Emilia
Romagna)


.....
ASSENTE
.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....


MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 6 fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 09/05/2011