

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 18275 del 05/10/2021 BOLOGNA

Proposta: DPG/2021/18768 del 05/10/2021

Struttura proponente: SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Oggetto: LR 4/2018, ART. 11: PROVVEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA (SCREENING) RELATIVO AL PROGETTO PER LA "REALIZZAZIONE DEL NUOVO ASSE STRADALE (ACCESSO SUD AREA INTERPORTUALE DI BOLOGNA)", PROPOSTO DA INTERPORTO DI BOLOGNA S.P.A.

Autorità emanante: IL RESPONSABILE - SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Firmatario: VALERIO MARRONI in qualità di Responsabile di servizio

Responsabile del procedimento: Valerio Marroni

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

PREMESSO CHE:

il proponente Interporto di Bologna S.p.A., con sede legale in Bentivoglio (BO), ha presentato, ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 18 aprile 2018, n.4 *"disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti"*, l'istanza per l'avvio della verifica di assoggettabilità a VIA (screening) relativa al progetto *"Realizzazione nuovo asse stradale (accesso sud area interportuale di Bologna)"*, localizzato nel comune di Bentivoglio (BO), alla Regione Emilia-Romagna (acquisita al prot. PG.2021.610488 del 23 giugno 2021) e all'ARPAE di Bologna - Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana (AACM);

il progetto è assoggettato a procedura di screening in quanto ricade tra quelli di cui all'Allegato B della L.R. 4/2018, nella categoria B.2.43 *"Strade extraurbane secondarie"*;

il progetto prevede la realizzazione, in area agricola, di una strada di tipo "C" - Strada Extraurbana secondaria (asse F1) e di una rotatoria di collegamento (rotatoria R14) tra la via del Segnatello ed il polo funzionale Interporto, intervento previsto all'interno del progetto denominato *"Potenziamento del sistema tangenziale di Bologna tra Borgo Panigale e San Lazzaro - Interventi di completamento della rete viaria di adduzione - Nodo di Funo - Accessibilità Interporto Centergross - Progetto definitivo - Relazione tecnico stradale - Revisione febbraio 2017"*;

in applicazione della l.r. 13/2015 *"riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni"*, le competenze relative alle procedure di valutazione ambientale di cui agli allegati A.2 e B.2 della l.r. 4/2018 sono state trasferite dalle Province alla Regione Emilia-Romagna; la presente istruttoria è quindi stata svolta dalla Regione Emilia-Romagna previa istruttoria del Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di ARPAE;

le spese istruttorie relative alla procedura predetta, a carico del proponente, sono state correttamente versate ad ARPAE, ai sensi dell'art. 31 della l.r. 4/2018;

con nota del Servizio VIPSA (prot. n. PG.2021.626329 del 29 giugno 2021) sono state richieste integrazioni al progetto presentato;

il proponente ha inviato le integrazioni richieste che sono

state acquisite al prot. n. PG.2021.665336 del 19 luglio 2021;

con nota di ARPAE AACM (prot. reg. PG.2021.676356 del 26 luglio 2021), è stata data comunicazione della presentazione dell'istanza agli Enti interessati alla realizzazione del progetto e della pubblicazione del progetto presentato, sul sito web regionale delle valutazioni ambientali all'indirizzo: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb>;

allo stesso indirizzo sono consultabili tutte le note precedentemente citate relative al procedimento in oggetto;

il proponente ha chiesto nella istanza di attivazione della procedura di screening all'Autorità competente che siano specificate le condizioni ambientali necessarie e vincolanti per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi così come previsto dall'art. 19, comma 8, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 *"norme in materia ambientale"*;

ARPAE SAC AACM, sentiti gli Enti e i Servizi potenzialmente interessati, esaminata la documentazione acquisita, ha ritenuto necessario indire una riunione istruttoria;

successivamente il proponente ha inviato una nota di chiarimento in merito a quanto emerso durante l'incontro, acquisito agli atti con PG.2021.805803 del 03 settembre 2021;

DATO ATTO CHE:

gli elaborati sono stati pubblicati per 30 giorni consecutivi a far data dal 26 luglio 2021, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;

nel periodo di deposito non sono pervenute osservazioni da parte dei cittadini;

durante tale periodo sono state acquisite le seguenti osservazioni/contributi da parte degli Enti interessati alla realizzazione del progetto:

1. Comune di Bentivoglio con prot. ARPAE n. 136481 del 03 settembre 2021;
2. Consorzio della Bonifica Renana con prot. ARPAE n.150449 del 30 settembre 2021;

ARPAE SAC AACM, terminata la fase istruttoria del progetto, ha inviato la Relazione Istruttoria per la procedura di verifica in oggetto con nota prot. PG.2021.909416 del 28 settembre 2021;

il responsabile del presente Provvedimento motivato ed espresso

previsto dall'art. 11 della l.r. n. 4/2018 è il dott. Valerio Marroni;

CONSIDERATO CHE:

nello studio ambientale preliminare è stato descritto il progetto e sono stati analizzati gli impatti potenziali che possono derivare dalla sua realizzazione; il proponente ha dichiarato in sintesi:

DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE:

Caratteristiche tecniche

il progetto prevede la realizzazione di una strada di tipo "C" - Strada Extraurbana secondaria (asse Fl) e di una rotatoria di collegamento (rotatoria R14) tra la via del Segnatello ed il polo funzionale Interporto, dove vengono confermate le scelte progettuali del Progetto Preliminare 2013 salvo piccola modifica della larghezza pavimentata elevata da ml.14,00 a ml.14,50, mentre si adotta la misura della Soc. Autostrade per quanto attinente la rotatoria con diametro esterno di ml.50,00 contro la scelta primitiva di ml. 60,00 adottata in ragione della tipologia del traffico corrente su tale viabilità, costituito essenzialmente da veicoli di elevate dimensioni e notevoli tonnellaggi. Il nuovo asse stradale ha lunghezza di ml.694,24 oltre alla rotatoria e relativi rami di raccordo;

la nuova rotatoria avrà nastro stradale di ml.11,00;

nelle tavole di progetto è riportata anche la programmata pista ciclabile che, pur non rientrando economicamente nel presente progetto, era d'obbligo posizzionarla ai fini funzionali e per le occorrenze di occupazione terreni e relative pratiche di acquisizione;

la distanza tra le due infrastrutture di ml. 2,50, oltre che per imprescindibili ragioni di sicurezza è funzionale alla salubrità dell'aria che, peraltro, imporrebbe distanze maggiori anche per consentire impianti vegetativi di idonee dimensioni e caratteristiche;

il nuovo accesso stradale sarà protetto, in corrispondenza degli insediamenti abitativi, da idonea barriera antirumore della tipologia e dimensionamenti già in essere all'interno degli impianti interportuali;

costruttivamente il corpo stradale e la sovrastruttura sono stati previsti e saranno realizzati, come di seguito riportato, dopo l'esecuzione degli opportuni scavi di sbancamento per livellazione dei piani e quant'altro:

- realizzazione di rilevato costituito da terre stabilizzate con leganti per le altezze previste dal profilo longitudinale;
- costruzione di fondazione stradale in materiale stabilizzato spess. cm.20;
- strato in misto stabilizzato cementato spess. cm.15;
- pavimentazione in conglomerato bituminoso formata da tre strati;

Interferenze sottoservizi esistenti

in relazione a sotto impianti esistenti, prima dell'inizio dei lavori sarà indispensabile accertare la reale profondità di tali sottoservizi per poter adottare gli opportuni provvedimenti di salvaguardia e protezione. Sul tracciato sono presenti n.2 linee aeree Telecom ed una linea aerea ENEL a servizio del magazzino RFI; linee di cui andrà accertata l'altezza all'atto esecutivo (in proprietà attualmente non accessibile);

Cantiere

ai fini della realizzazione delle opere sono previste le seguenti attività di cantiere:

- scavo di sbancamento con recupero e stoccaggio in sito del terreno vegetale;
- rullatura del sottofondo con eventuale trattamento di stabilizzazione a calce/cemento;
- realizzazione di rilevato con strati successivi di terreno stabilizzato con leganti;
- posa di strati di fondazione e strato di base in misto cementato;
- sagomatura di fossi e la rete di drenaggio delle acque;
- posa di rete fognaria, pozzetti e caditoie;
- predisposizione di cavidotti e pozzetti per la pubblica illuminazione;
- costruzione di nuovi cordoli e bocche di lupo a lato strada;
- realizzazione della pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso;
- posa di barriere di protezione;
- realizzazione della segnaletica;

in prossimità del tracciato è localizzata una superficie a uso agricolo, posta ad una distanza significativa rispetto ai ricettori sensibili presenti in prossimità dell'opera che verrà

recintata e adibita a cantiere con opportuna pavimentazione. In tale zona non è stata riscontrata la presenza di nessuna alberatura interferente;

le aree di deposito interesseranno: il posizionamento di terreno vegetale di recupero proveniente dagli scavi e da riutilizzare per la realizzazione di scarpate ed opere accessorie; lo stoccaggio di terreno per la costruzione del rilevato; il posizionamento di attrezzature e macchine operatrici; container magazzino;

a lavori ultimati, tale zona sarà oggetto di interventi di ripristino ad uso agricolo, mediante realizzazione di un medicaio. Dopo lo smantellamento degli apprestamenti di cantiere e la rimozione del pacchetto di pavimentazione, è previsto il riporto e costipamento del suolo vegetale precedentemente rimosso e accantonato, fino alla ricostituzione dello spessore originario, e comunque non inferiore a 50 cm. È quindi prevista per quella superficie una lavorazione profonda del terreno (aratura fino a 40 cm), nonché interventi di baulatura e fresatura per la successiva semina di erba medica;

Gestione delle terre e rocce da scavo e dei rifiuti

in fase di progetto esecutivo verranno verificati i requisiti richiesti per la classificazione come sottoprodotto ai sensi del DPR 120/17 del materiale presente in cantiere e se rispettati si inizierà il procedimento di riutilizzo tramite l'invio della dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà che dovrà essere redatta dall'impresa esecutrice dei lavori in qualità di produttore specificando:

- le quantità di terre e rocce da scavo previste in progetto con la specificazione delle quantità destinate all'utilizzo come sottoprodotti;
- le modalità di esecuzione della caratterizzazione ambientale dei terreni di scavo e dei siti di destinazione;
- la descrizione operativa del sito di deposito intermedio;

Bilancio terre

l'impostazione generale si basa sull'ipotesi di riutilizzo dei materiali di scavo derivanti dai lavori, previo deposito temporaneo; è stata effettuata la stima dei materiali provenienti dalle attività di scavo e la stima dei fabbisogni di materiali per la realizzazione dei rilevati e degli ulteriori elementi di progetto (riempimenti);

i volumi complessivi delle terre da movimentare saranno i seguenti:

- produzione terre 8.536,50 m³;
- fabbisogno terre 13.229,75 m³;

il fabbisogno complessivo include quelle per la realizzazione e il ripristino dell'area di cantiere; pertanto, quota parte del fabbisogno verrà soddisfatta con il riutilizzo di materiale scavato per le nuove opere in progetto che sarà depositato fino al termine dei lavori presso le aree di deposito previste nelle aree di cantiere;

le terre utilizzate per realizzare le aree di cantiere saranno rimosse al termine dei lavori e dovranno essere smaltite a discarica come rifiuto, in quanto non più reimpiegabili, per circa 2.880 m³;

per gli scavi di scotico, sono utilizzati mezzi dotati di lame e/o benna che a più passaggi asportano gli strati di materiale accantonandolo ai lati del sedime di intervento. Lo scotico "vegetale" viene riutilizzato nei ricoprimenti finali e la quota mancante sarà approvvigionata sul mercato;

considerando quindi i materiali non recuperabili è possibile un riutilizzo come sottoprodotto di 5.655,75 m³ derivanti dagli scavi. Di conseguenza per soddisfare il fabbisogno complessivo si prevede la fornitura da cava per un totale di 7.574 m³;

è invece previsto il reimpiego delle demolizioni delle pavimentazioni esistenti al di sotto dello strato bituminoso ("pavimentazioni bianche") ove possibile;

i dati riportati si riferiscono ai volumi in banco, al netto del rigonfiamento che, considerate le caratteristiche dei materiali da scavare, potrà essere compreso tra il 10 e il 20%;

la caratterizzazione dei terreni di interesse sarà definita in base all'estensione delle aree o tratti di progetto con lo scopo di ottenere, prima della fase di scavo, un esaustivo grado di conoscenza dei requisiti ambientali; sulla base delle informazioni raccolte nel corso delle fasi approvative del progetto si possono escludere situazioni di contaminazione dei terreni interessati dalla nuova opera; i siti di utilizzo negli ambiti individuati sono sostanzialmente coincidenti con i siti di produzione previsti nei medesimi;

nell'esecuzione dei lavori verranno prodotti rifiuti a seguito dell'attività di gestione terre (quota parte non riutilizzabile degli scavi) e delle demolizioni di strutture esistenti. Il produttore del rifiuto è individuato nell'esecutore dei lavori, che risulta pertanto essere il responsabile della produzione, della gestione in cantiere e del trasporto e smaltimento

all'impianto autorizzato;

per quanto riguarda eventuali alternative di progetto, esse non sono state affrontate nel presente screening, ma tale aspetto è inserito nella VALSAT - Sistema della mobilità - dove è stato verificato l'obiettivo *"Eliminare i nodi critici della viabilità ed evitare l'interferenza dell'accesso all'Interporto con la viabilità comunale ed il traffico locale"*;

l'inserimento della nuova strada di accesso all'Interporto e di una nuova rotatoria, in accordo con il PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2020) migliora l'accessibilità all'area di interesse fluidificando il sistema infrastrutturale stradale in termini trasportistici e conseguentemente di sicurezza e ambientali;

il traffico veicolare, in particolare relativo ai mezzi pesanti, viene pertanto deviato sulla nuova strada, accorciando il percorso o comunque creando un'alternativa alla viabilità esistente; le comunità presenti nell'area risulteranno meno coinvolte dal traffico di mezzi pesanti evitando una commistione tra i due flussi (urbano e mezzi pesanti) e determinando un miglioramento generale del traffico;

DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

Atmosfera

Fase di cantiere

gli impatti delle attività di cantiere sulla qualità dell'aria saranno temporanei, reversibili e contenuti;

si prevede di mettere in atto le mitigazioni usualmente adottate nei cantieri stradali, per la riduzione e/o contenimento delle emissioni e principalmente dei fenomeni erosivi e dispersivi, che incidono in misura maggiore nell'emissione di polveri. In particolare, andranno previsti per il trattamento e movimentazione del materiale:

- agglomerazione della polvere mediante umidificazione del materiale, per esempio con un'irrorazione controllata;
- processi di movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità d'uscita e contenitori di raccolta chiusi;
- copertura per eventuali nastri trasportatori all'aperto;
- riduzione al minimo dei lavori di raduno, ossia la riunione di materiale sciolto nei luoghi di trasbordo;
- utilizzo di dispositivi chiusi per il trasporto di materiali polverulenti;

per la gestione dei depositi di materiale gli apparecchi di riempimento e di svuotamento dei sili per materiali polverosi o a granulometria fine saranno adeguatamente incapsulati e l'eventuale aria di spostamento depolverizzata;

i depositi di materiale sciolto e macerie come materiale non bituminoso di demolizione delle strade, calcestruzzo di demolizione, sabbia ghiaiosa riciclata saranno adeguatamente protetti dal vento per es. mediante una sufficiente umidificazione, pareti/valli di protezione o sospensione dei lavori in caso di condizioni climatiche avverse. In generale si dovrà assicurare una costante bagnatura dei cumuli di materiale stoccati nelle aree di cantiere;

i depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione saranno protetti dall'esposizione al vento mediante misure come la copertura con stuoie o teli;

relativamente alle aree di circolazione nei cantieri si dovrà:

- bagnare costantemente le strade utilizzate, pavimentate e no, entro 100 m da edifici o fabbricati;
- limitare la velocità massima sulle piste di cantiere a 30 km/h;
- lavare gli pneumatici di tutti i mezzi in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento materiali;
- bagnare e coprire con teloni i materiali trasportati con autocarri;
- contenere le emissioni di inquinanti atmosferici in particolare negli intervalli orari di maggiore congestione;

Fase di esercizio

in accordo con il PAIR (Piano Aria Integrato Regionale), l'inserimento della nuova strada di accesso all'interporto fluidifica il traffico permettendo ai mezzi in entrata all'interporto di creare meno congestioni di traffico. In tal modo diminuiscono le emissioni localizzate sulle aree dove prima dell'inserimento della nuova strada rimanevano incolonnati i mezzi e diminuiscono anche le emissioni globali sull'area dato che il percorso è più breve. In prossimità della nuova strada c'è solo un recettore sensibile nei pressi dei quali può essere incrementata la piantumazione perimetrale come misura mitigatrice;

Acque superficiali e sotterranee

nell'area in esame non sono presenti corsi d'acqua di origine naturale, ma artificiali quali il Canale Emiliano Romagnolo, lo scolo di bonifica Calcarata a ovest e il Canale Navile, afferente

del Reno, ad est e non in comunicazione con il sito. Il bacino idrografico è quello dello scolo Calcarata di competenza del Consorzio della Bonifica Renana;

la Relazione idraulica evidenzia che le strade esistenti sono pensili rispetto al terreno circostante e sono dotate di un sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche tramite fossi e scoline a cielo aperto;

saranno realizzati almeno due attraversamenti trasversali della carreggiata per consentire il deflusso delle acque da est verso ovest e per consentire un, eventuale, passaggio per animali;

la nuova carreggiata sarà dotata di due scoline o fossi longitudinali per l'intera lunghezza fino agli innesti a sud (rotonda) e a nord, avendo cura e verifica che vi sia sempre una continuità idraulica plano-altimetrica, tra i nuovi fossi di guardia ed i fossi esistenti che, in tale assenza, risulterebbero interclusi;

gli scoli longitudinali della carreggiata convoglieranno le acque verso nord; avranno una sezione enormemente superiore rispetto alle necessità idrauliche per il trasporto delle acque meteoriche complessive raccolte dalla piattaforma stradale;

per quanto riguarda la compatibilità idraulica, l'intervento rispetta l'invarianza delle superfici impermeabili insistenti sul bacino idraulico di riferimento, in considerazione del fatto che l'attuale strada di accesso sarà dismessa e trasformata in terreno permeabile. In termini numerici si precisa che la superficie attuale impermeabile che sarà dismessa e resa permeabile è pari a circa 11.175 m² mentre la nuova superficie impermeabile per la realizzazione del nuovo accesso è pari a circa 11.050 m²;

dalla Relazione sul PGRA emerge che l'intero territorio di Bentivoglio si trova in un'area classificata nello Scenario di pericolosità "P2 - M (Alluvioni poco frequenti: tempo di ritorno tra 100 e 200 anni-media probabilità)", in relazione sia al reticolo principale che secondario di bonifica;

il corso d'acqua di riferimento per il reticolo idrografico principale è il fiume Reno: allo stato attuale, non sono disponibili dati di tiranti idrici sul piano di campagna delle aree allagabili corrispondenti agli eventi prospettati nelle mappe della pericolosità delle alluvioni per quanto concerne il reticolo naturale principale;

la possibilità di realizzare una nuova infrastruttura all'interno dell'area è possibile purché non si aumenti il rischio idraulico del territorio. La vulnerabilità sarà quindi ridotta

ponendo la quota di progetto dell'infrastruttura superiore ai terreni circostanti, come attualmente risulta essere la viabilità esistente;

la nuova infrastruttura sarà attraversata da condotte opportunamente dimensionate per favorire il deflusso delle acque dei campi agricoli circostanti evitandone l'accumulo, ovvero l'aggravio delle condizioni di pericolosità/rischio per le aree circostanti;

infine, per non aumentare la pericolosità idraulica (altro fattore che determina il livello di rischio) si garantirà l'invarianza idraulica del sistema, provvedendo alla demolizione del tratto di strada attualmente utilizzato di dimensioni del tutto paragonabili alla nuova infrastruttura; si precisa che la nuova strada ed il tratto che andrà dismesso gravitano sullo stesso bacino idrografico dello scolo Calcarata;

i depositi superficiali sono caratterizzati da una limitata permeabilità per la notevole presenza di materiale fine argilloso;

le fasi di cantiere non interferiscono direttamente con nessun corpo idrico superficiale e neppure con il reticolo consortile;

non essendovi corsi d'acqua e canali ad uso irriguo nelle vicinanze degli ambiti di intervento non vi è il rischio di inquinamento e contaminazione della rete idrografica superficiale causato dall'esecuzione dei lavori e da un non corretto smaltimento delle acque reflue prodotte in cantiere;

si ritiene che la costruzione della nuova strada non sia un intervento di dimensioni tali da modificare l'assetto e le caratteristiche delle acque superficiali e sotterranee dell'area;

Suolo e sottosuolo

la destinazione d'uso delle aree interportuali oggetto del PPE è agricola;

dalla Carta litologico morfologica del PSC Associato Reno Galliera risulta che i terreni che interessano l'Interporto sono composti da sabbie di piana alluvionale;

preventivamente alla stesura progettuale è stata condotta una campagna di indagini di ordine geotecnico e geofisico le cui rilevazioni e valutazioni sono contenute nella Relazione Geologica, Geotecnica e Sismica allegata al progetto;

i dati delle prove penetrometriche statiche (CPT e CPTU) hanno consentito di delineare una stratigrafia costituita principalmente da alternanze di argille, argille limose, e limi argillosi nei quali si intercalano strati sabbiosi di spessori metrici. Il

livello della prima falda freatica è stato rilevato a profondità di -2.20 ÷ -2.50m dal piano di indagine;

l'indagine sismica, tramite l'utilizzo dei metodi semplificati di cui alle NTC 2018, ha permesso di classificare il sito come appartenente alla classe di suolo C. Gli esiti numerici delle verifiche sismiche hanno evidenziato un elevato rischio di liquefazione dei sedimenti sabbiosi presenti che indurrebbe cedimenti stimati al tetto delle sabbie (circa 6 m. di profondità da p.c.) di entità pari a circa 30-50 cm, che a loro volta si ripercuoterebbero in superficie, tramite assestamenti, difficilmente quantificabili, del sottofondo e del corpo del rilevato;

in ragione di ciò sono stati condotti approfondimenti tecnici-economici in relazione alle effettive condizioni di rischio in fase di esercizio della strada. Alla luce di tali risultati, la soluzione tecnica proposta (nel documento di Valsat) è la costruzione di palificazioni in jet-grouting su entrambi i lati della strada, posti a notevole profondità, avendo rilevato il tetto delle sabbie a circa 6 m da p.c.;

in fase di realizzazione dell'intervento, i potenziali impatti sono principalmente legati a:

- occupazione temporanea di suolo (area fissa di cantiere);
- variazione dello stato di qualità del suolo e sottosuolo imputabile al potenziale inquinamento di sorgenti puntuali (mezzi di cantiere);
- approvvigionamento di terre per la realizzazione di scarpate e riempimenti;

il progetto prevede un'area di cantiere di 4.800 m² per cui si prevede ripristino ad uso agricolo con inerbimento a medicaio;

l'impatto sulla qualità di suolo e sottosuolo imputabile al potenziale inquinamento di sorgenti puntuali (mezzi di cantiere) si ritiene non significativo, in quanto per i mezzi di cantiere sono previste procedure di revisione e manutenzione che garantiscono di per sé l'efficienza dei mezzi stessi e l'assenza di particolari perdite o rilasci di materiali e liquidi;

Rumore

Fase di cantiere

l'unico cantiere fisso per i lavori in esame è ubicato in adiacenza dell'area ferroviaria in prossimità della nuova rotatoria di progetto sulla rotonda Segnatello, in un'area caratterizzata dalla scarsa presenza di ricettori limitrofi, e ha

una superficie complessiva di circa 4.800 m²;

non è prevista alcuna sorgente acustica fissa posizionata al suo interno. Il suo orario di funzionamento sarà esclusivamente diurno e verrà verosimilmente utilizzato soprattutto come area di deposito. Per tale motivazione non si è proceduto ad una valutazione acustica, rimandando all'impresa appaltatrice dei lavori lo sviluppo di un eventuale studio acustico di dettaglio, prima dell'inizio dei lavori;

in questo contesto è necessario che le imprese adottino le disposizioni speciali per l'organizzazione del cantiere e la conduzione delle lavorazioni volte alla riduzione e/o contenimento delle emissioni acustiche:

- impiegare macchine e attrezzature che rispettano i limiti di emissione sonora previsti, per la messa in commercio, dalla normativa regionale, nazionale e comunitaria, vigente da almeno tre anni alla data di esecuzione dei lavori;

- privilegiare l'utilizzo di macchine movimento terra ed operatrici gommate, piuttosto che cingolate, con potenza minima appropriata al tipo di intervento; impianti fissi, gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati;

- imporre direttive agli operatori tali da evitare comportamenti inutilmente rumorosi;

- garantire il rispetto della manutenzione e del corretto funzionamento di ogni attrezzatura;

- progettare le varie aree del cantiere privilegiando il deposito temporaneo degli inerti in cumuli da interporre fra le aree dove avvengono lavorazioni rumorose ed i ricettori;

- utilizzare, dove tecnicamente fattibile, barriere acustiche mobili da posizionare di volta in volta in prossimità delle lavorazioni più rumorose tenendo presente che, in linea generale, la barriera acustica sarà tanto più efficace quanto più vicino si troverà alla sorgente sonora;

- per una maggiore accettabilità, da parte dei cittadini, di valori di pressione sonora potenzialmente elevati, programmare le operazioni più rumorose nei momenti in cui sono più tollerabili evitando, per esempio, le ore di maggiore quiete o destinate al riposo;

Fase di esercizio

la valutazione previsionale effettuata porta ad affermare come i limiti normativi previsti dal D.P.R. 142/04 e della zonizzazione acustica saranno rispettati sia per il periodo di riferimento

diurno sia per il notturno; per raggiungere tale obiettivo sarà necessario realizzare una barriera meccanica antirumore, le cui caratteristiche dovranno essere analizzate e descritte in fase di progettazione esecutiva;

Flora fauna ed ecosistemi

Fase di cantiere

l'intervento in progetto inserisce in un contesto antropizzato, prevalentemente agricolo ed interessa arterie stradali esistenti; quindi, si assume che le zone circostanti siano attualmente frequentate da specie avifaunistiche "tolleranti" al rumore o che comunque si sono adattate a tali ambienti. Le classi faunistiche degli uccelli potenzialmente presenti nell'intorno sono inoltre generalmente caratterizzate da una elevata capacità di spostamento che consente loro, in caso di fenomeni perturbativi, di spostarsi con velocità verso i siti più favorevoli presenti nelle vicinanze e ritornare nella zona frequentata al termine dei lavori;

Fase di esercizio

sono presenti zone di pregio a circa sette chilometri a nord/est costituite da aree "umide", ex paludose, tutelate ai fini naturalistici e ambientali;

a circa tre chilometri, ad est dell'Interporto, con direzione nord/sud, scorre il canale Navile, tutelato, ai fini naturalistici e ambientali con una fascia di rispetto;

la Carta di uso del suolo del PSC associato individua nell'area "zone industriali" e "seminativi";

si evince pertanto che rispetto alla componente, flora, fauna ed ecosistemi la caratterizzazione dello stato attuale dell'area non ha evidenziato elementi di interesse o sensibilità significative. Non sono presenti in un intorno discreto dell'opera né Siti Natura 2000 né altre aree tutelate;

infine, in merito all'inquinamento luminoso, l'intero impianto d'illuminazione è progettato in conformità alla LR. 19/2003 "Norme in materia di riduzione dell'Inquinamento Luminoso e di risparmio energetico" e alla direttiva applicativa di tale legge;

Popolazione

la realizzazione del progetto avverrà con le normali procedure in uso per un cantiere civile stradale, con lavorazioni ordinarie, consuete per le opere in oggetto. Non è previsto né l'utilizzo, né lo stoccaggio, né il trasporto, né la movimentazione né tantomeno la produzione di sostanze o materiali potenzialmente nocivi per la salute umana o per l'ambiente, se non asfalti, cemento ed inerti

per la realizzazione dell'intervento;

non sono previsti rischi di incidenti legati alla costruzione né all'esercizio del progetto, che anzi ha tra gli obiettivi quello di fluidificare il traffico, e quindi ridurre eventuali rischi per la salute, sia in termini di incidenti che di miglioramento dei flussi e conseguente riduzione di emissioni in atmosfera e rumorose;

nella *fase di cantiere*, nella procedura di sicurezza del cantiere, sono codificate procedure per limitare i rischi di incidenti e, qualora si verificassero, per limitare le interazioni con la popolazione residente e l'ambiente circostante;

per la *fase di esercizio* si rimanda alle componenti ambientali di riferimento;

Paesaggio

Fase di cantiere

per quanto riguarda la fase di realizzazione dell'intervento in esame, gli impatti sul paesaggio sono dovuti essenzialmente alla presenza delle aree di cantiere e delle macchine operatrici ed allo stoccaggio dei materiali. Si tratta quindi di un impatto non significativo e reversibile nel medio termine;

Fase di esercizio

la Carta del paesaggio, degli insediamenti storici ed emergenze storico culturali del PSC associato non evidenzia elementi di rilievo all'interno della zona interessata dal progetto;

in occasione di scavi inerenti alla posa delle fognature acque bianche, si è evidenziata la presenza di siti archeologici di origine romana (fondazioni casa colonica, fornace di mattoni, necropoli). Una volta scoperti e rilevati, sono stati di nuovo ricoperti con tessuto non tessuto, materiale sabbioso e materiale terroso, fino alla quota originale di campagna;

Traffico

Fase di cantiere

l'allestimento del cantiere, nonché le attività di cantiere stesse, potranno incidere sulla fluidità del traffico e quindi comportare possibili rallentamenti, con conseguente intensificarsi delle emissioni; pertanto, il transito dei mezzi di cantiere dovrà essere opportunamente gestito al fine di limitare i disagi alla viabilità pubblica;

l'organizzazione delle attività di cantiere dovrà essere integrata con misure di buona pratica, come la scelta dei percorsi

migliori per raggiungere il cantiere, l'utilizzo di segnaletica idonea, la pianificazione degli accessi comandati anche elettronicamente, o lo studio delle fasce orarie migliori per i trasporti senza creare disagi sul traffico cittadino e nelle immediate vicinanze;

in particolare, la realizzazione della nuova rotatoria in corrispondenza della Rotonda Segnatello verrà eseguita in quattro fasi successive, al fine di garantire, sia per il traffico veicolare leggero che quello pesante in accesso e partenza da Interporto, massima fluidità e scorrevolezza;

Fase di esercizio

l'Interporto di Bologna è un complesso integrato di infrastrutture logistiche, ferroviarie e stradali per il trasporto delle merci collegato direttamente alla rete ferroviaria e autostradale nazionale;

tale scelta localizzativa è stata operata in quanto in grado di garantire l'insediamento in una zona caratterizzata da scarse preesistenze di carattere edificatorio e da grandi spazi disponibili in tangenza ad una linea ferroviaria in grado di sostenere l'immissione di nuovi traffici e rapidamente collegabile alla rete autostradale. Immediatamente a Sud dell'interporto è ubicato il comparto commerciale "Centergross", che raccoglie gli esercenti del commercio all'ingrosso dell'area bolognese;

l'Interporto è raggiungibile dalla rete autostradale (A13) dal casello Bologna-Interporto tramite una strada provinciale che si innesta su via S. Maria in Duno, a sud dell'abitato di Castagnolo Minore;

l'inserimento della nuova strada di accesso all'interporto in accordo con il PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2020) migliora l'accessibilità all'area di interesse fluidificando il sistema infrastrutturale stradale in termini trasportistici e conseguentemente di sicurezza e ambientali;

il traffico veicolare, in particolare relativo ai mezzi pesanti viene deviato sulla nuova strada accorciando il percorso o comunque creando un'alternativa alla viabilità esistente;

la nuova strada di accesso andrà ad intercettare il traffico veicolare che attualmente accede al polo funzionale Interporto tramite la strada locale di Santa Maria in Duno, ovvero non sono previsti aumenti di traffico ma solo una migliore gestione dei flussi in entrata ed uscita dall'Interporto;

ad opera ultimata l'attuale strada di accesso verrà demolita nel tratto di competenza di Interporto, ripristinando il terreno;

VALUTATO CHE:

sulla base dell'analisi del progetto presentato e delle osservazioni delle Amministrazioni interessate si ritiene che:

sotto il profilo urbanistico, l'area è classificata dal PSC come ambito ad alta vocazione produttiva agricola sulla quale è già individuato il corridoio di salvaguardia della nuova viabilità prevista, costituente la localizzazione di massima dell'opera oggetto della presente procedura. La medesima area è interessata in parte da un nodo ecologico semplice locale di previsione;

in relazione alla conformità urbanistica e territoriale, la localizzazione determinata dal progetto dell'opera differisce in modo non sostanziale dalla previsione del PSC;

dalla Tavola dei Vincoli emerge che l'area è in parte classificata sismicamente fra le aree che richiedono un approfondimento di terzo livello, in parte è ricompresa all'interno dell'area di danno per lesioni irreversibili determinata dalla presenza della ditta Brenntag, azienda a rischio di incidente rilevante posta sul fronte della Via Galliera oltre la linea ferroviaria. Il proponente rileva che lo scenario di rischio della ditta Brenntag non ha considerato le infrastrutture viarie già presenti e pertanto non ritiene che l'opera possa interferire con il protocollo RIR vigente.

in relazione alla valutazione delle alternative, si ritiene che l'intervento in oggetto è frutto di una valutazione complessiva della viabilità a livello territoriale che persegue gli obiettivi della Valsat e del Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2020. L'inserimento della nuova strada di accesso all'interporto in accordo con il PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2020) migliora l'accessibilità all'area di interesse, fluidificando il sistema infrastrutturale stradale in termini trasportistici e conseguentemente di sicurezza e ambientali. Inoltre, la strada locale di Santa Maria in Duno, ad opera ultimata, verrà demolita nel tratto di competenza di Interporto, determinando l'invarianza delle aree impermeabilizzate e del terreno agricolo;

in relazione all'atmosfera la realizzazione del nuovo asse stradale e della relativa rotatoria non produrrà un aumento significativo delle emissioni atmosferiche, in quanto determinerà in fase di esercizio una deviazione dei flussi dei veicoli in accesso alla zona sud dell'interporto sulla nuova strada e una fluidificazione degli stessi. È necessario, in fase di cantiere, che vengano adottate tutte le misure di mitigazione e contenimento proposte;

in relazione agli impatti dell'opera sulle acque la nuova superficie impermeabile risulta pari a 11.050 m² e il sistema di raccolta delle acque della piattaforma stradale verrà effettuata, ove possibile, con un sistema di caditoie stradali che afferiscono ad una condotta longitudinale posta lungo ambo i lati della strada stessa. Il sistema scolante di progetto non sostituirà quello esistente, ma ne costituirà parte integrante poiché sarà garantita la continuità idraulica tra i nuovi fossi di guardia e i fossi esistenti e saranno realizzati almeno due attraversamenti trasversali della carreggiata per consentire il deflusso delle acque da est verso ovest;

l'invarianza idraulica del sistema viene peraltro garantita con la demolizione del tratto di strada, attualmente utilizzato, di superficie pari a 11.175 m² del tutto paragonabili alla nuova infrastruttura;

in merito alla pericolosità idraulica la nuova carreggiata, risultando pensile avrà quote di progetto del piano viario superiori a quello del piano di campagna attuale e circostante. Considerato che l'area oggetto di intervento si trova a monte dello scolo consorziale Calcarata, si ritiene che, anche in caso di esondazione dello scolo consortile, la stessa non potrà essere interessata da un eventuale allagamento;

per quanto riguarda la matrice suolo-sottosuolo, nell'ambito del successivo Procedimento unico, il proponente si impegna ad approfondire l'analisi dei terreni in quanto dalle indagini geognostiche disponibili emerge una disomogeneità del substrato lungo lo sviluppo del collegamento che potrebbe portare alla necessità di stabilizzare un tratto del collegamento con tecnica del jet grouting, mentre la restante parte potrebbe essere consolidata a calce. In tale fase dovrà, inoltre, essere anche approfondito il rischio di liquefazione in applicazione delle NTC 2018;

per quanto riguarda le terre e rocce di scavo, sia in relazione alla realizzazione dell'opera sia delle relative aree di cantiere, si rileva che la gestione proposta è adeguata;

in relazione al rumore, l'inquinamento acustico prodotto dalle infrastrutture stradali è comunque specificatamente soggetto ad una valutazione separata rispetto a quello derivante dalle altre sorgenti di rumore: alla rumorosità prodotta dalle infrastrutture stradali va infatti applicato quanto previsto dal D.P.R. 142/04 per le fasce di pertinenza acustica di ciascuna infrastruttura;

nella valutazione acustica è stato considerato un unico

riceettore abitato in prossimità della strada, identificato dal codice 6188, ubicato ad una distanza di poche decine di metri dal tracciato. Il riceettore ricade all'interno delle fasce di pertinenza acustica, con limiti previsti pari a 65 dB(A) nel periodo di riferimento diurno e 55 dB(A) in quello notturno;

la simulazione effettuata ha permesso di evidenziare che, nella situazione post operam, i livelli stimati presso il riceettore risulterebbero superiori ai limiti normativi; pertanto è stata prevista l'installazione di una barriera antirumore a protezione del riceettore 6188, di altezza pari a 4 metri e lunghezza di circa 200 metri, la cui posizione è individuata nella figura 7 dell'elaborato "Documentazione previsione impatto acustico"; le caratteristiche specifiche della barriera saranno comunque analizzate più precisamente in fase di progettazione esecutiva;

attraverso l'uso di tale misura di mitigazione è stato stimato che i livelli sonori relativi alla fase di esercizio della nuova infrastruttura rispettino i limiti;

in relazione al rumore previsto durante le attività di cantiere, nella documentazione integrativa presentata dal proponente viene precisato che l'unico cantiere fisso, con superficie complessiva di circa 4.800 m², è ubicato in adiacenza dell'area ferroviaria in prossimità della nuova rotatoria di progetto, in un'area caratterizzata dalla scarsa presenza di riceettori nelle immediate vicinanze. Nel cantiere non sono state previste sorgenti acustiche fisse; l'area verrà verosimilmente utilizzata soprattutto per il deposito ed il suo orario di attività sarà esclusivamente diurno;

per tale motivazione il proponente non ha effettuato una specifica valutazione acustica, rimandando all'impresa appaltatrice dei lavori lo sviluppo di uno studio acustico di dettaglio prima dell'inizio dei lavori. In base agli esiti di tale studio verrà valutata la necessità di richiedere un'autorizzazione in deroga ai limiti previsti dalla normativa;

RITENUTO CHE:

visti i criteri pertinenti indicati nell'Allegato V alla Parte II del D.Lgs 152/06, le osservazioni e i contributi pervenuti, in considerazione delle mitigazioni previste nel progetto che si intendono vincolanti, effettuata una attenta valutazione del progetto su base ambientale e territoriale, non emergono elementi che possano far prevedere effetti negativi significativi sull'ambiente;

il progetto denominato "Realizzazione nuovo asse stradale (accesso sud area interportuale di Bologna)", localizzato nel comune di Bentivoglio (BO) può essere escluso dalla ulteriore

procedura di VIA nel rispetto delle condizioni di seguito elencate (contenute altresì nel determinato), oltre a quelle già previste negli elaborati depositati alla presentazione dell'istanza:

1. per migliorare l'efficacia degli interventi di mitigazione ambientale previsti, in relazione alle componenti paesaggio, flora, fauna ed ecosistemi, si dovrà adeguare il progetto in sede di procedimento unico, di concerto con l'ufficio ambiente dell'Amministrazione Comunale, alle seguenti condizioni:

- lungo tutto il lato est e ovest dell'infrastruttura dovrà essere mantenuta una fascia di almeno 2,5 metri per la messa a dimora di alberature o di siepe alta;

- rispetto alle aree verdi residuali (relitti derivanti dalla procedura espropriativa) poste a ovest della nuova infrastruttura ed esattamente tra il nuovo accesso e la sede ferroviaria si chiede che venga realizzato un vero e proprio nodo ecologico;

- anche per i mappali posti a est in corrispondenza della connessione tra nuova viabilità e attuale accesso (area indicativa mappali 478, 539, 464 del foglio 51) si chiede che venga realizzato un vero e proprio nodo ecologico;

2. rispetto a quanto presentato in via preliminare in questa fase, dovrà essere presentato quanto previsto dal D.P.R. 120/17 in merito ai materiali provenienti dagli scavi in funzione del loro potenziale riutilizzo; durante le diverse fasi di cantiere si raccomanda di attenersi alle indicazioni contenute nelle *"Linee guida per la rimozione, gestione e riapplicazione del topsoil"* reperibili al seguente indirizzo web della Regione Emilia-Romagna:

<http://territorio.regione.emilia-romagna.it/urbanistica/pubblicazioni/linee-guida-topsoil>

3. dovrà essere trasmessa ad ARPAE ed alla Regione Emilia-Romagna Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, entro 30 giorni dalla data di fine lavori, la certificazione di regolare esecuzione delle opere e, ai sensi dell'art. 25 della l.r. 4/2018 e dell'art. 28, comma 7 bis del d. lgs. 152/06, la relazione di verifica di ottemperanza delle prescrizioni fino a quel momento esigibili;

si fa inoltre presente che a seguito della conclusione del presente procedimento:

- in relazione al progetto della strada si dovrà presentare, in

fase di procedimento unico, una proposta di illuminazione delle rotatorie con torri faro alimentate con pannello solare, ferme restando le condizioni di sicurezza stradale e la fattibilità tecnica;

VISTI:

il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";

la legge 11 settembre 2020, n. 120 n. "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali»";

la legge regionale 4/2018 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti";

VISTE, altresì, le deliberazioni della Giunta regionale:

n. 2416 del 29/12/2008, "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007" e ss.mm.ii., per quanto applicabile";

n. 111 del 28 gennaio 2021 "Piano Triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza" ed in particolare l'Allegato D "Direttiva di indirizzi interpretativi per l'applicazione degli obblighi di pubblicazione previsti dal d.lgs. 33/2013. Attuazione del Piano Triennale di prevenzione della corruzione 2021-2023";

n. 468 del 10/4/2017, "Il Sistema dei Controlli Interni nella Regione Emilia-Romagna;

n. 771 del 24 maggio 2021 "Rafforzamento delle capacità amministrative dell'ente. Secondo adeguamento degli assetti organizzativi e linee di indirizzo 2021";

n. 2018 del 28 dicembre 2020, "Affidamento degli incarichi di direttore generale della Giunta regionale, ai sensi dell'art. 43 della L.R. 43/2001 e ss.mm.ii.";

RICHIAMATI, altresì:

il d.lgs. del 14 marzo 2013, n. 33 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni d parte delle pubbliche amministrazioni" e ss.mm.ii.;

la L.R. 26 novembre 2001, n. 43 "Testo unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna";

la determinazione dirigenziale n. 10256 del 31 maggio 2021,

"Conferimento incarichi dirigenziali presso la direzione generale Cura del territorio e dell'ambiente"

le circolari del Capo di Gabinetto del presidente della Giunta regionale PG.2017.660476 del 13 ottobre 2017 e PG.2017.779385 del 21 dicembre 2017 relative ad indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposte in attuazione della DGR n. 468/2017;

ATTESTATO che il sottoscritto dirigente, responsabile del procedimento, non si trova in situazione di conflitto, anche potenziale, e di interessi;

ATTESTATA la regolarità amministrativa;

DETERMINA

- a) di escludere dalla ulteriore procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 11, comma 1, della legge regionale 20 aprile 2018, n. 4, il progetto denominato "Realizzazione nuovo asse stradale (accesso sud area interportuale di Bologna)", localizzato nel comune di Bentivoglio (BO) proposto da Interporto di Bologna S.p.A., per le valutazioni espresse in narrativa, a condizione che vengano rispettate le condizioni ambientali di seguito indicate:
1. per migliorare l'efficacia degli interventi di mitigazione ambientale previsti, in relazione alle componenti paesaggio, flora, fauna ed ecosistemi, si dovrà adeguare il progetto in sede di procedimento unico, di concerto con l'ufficio ambiente dell'Amministrazione Comunale, alle seguenti condizioni:
 - lungo tutto il lato est e ovest dell'infrastruttura dovrà essere mantenuta una fascia di almeno 2,5 metri per la messa a dimora di alberature o di siepe alta;
 - rispetto alle aree verdi residuali (relitti derivanti dalla procedura espropriativa) poste a ovest della nuova infrastruttura ed esattamente tra il nuovo accesso e la sede ferroviaria si chiede che venga realizzato un vero e proprio nodo ecologico;
 - anche per i mappali posti a est in corrispondenza della connessione tra nuova viabilità e attuale accesso (area indicativa mappali 478, 539, 464 del foglio 51) si chiede che venga realizzato un vero e proprio nodo ecologico;
 2. rispetto a quanto presentato in via preliminare in questa fase, dovrà essere presentato quanto previsto dal D.P.R. 120/17 in merito ai materiali provenienti dagli scavi in funzione del loro potenziale riutilizzo; durante le diverse

fasi di cantiere si raccomanda di attenersi alle indicazioni contenute nelle *"Linee guida per la rimozione, gestione e riapplicazione del topsoil"* reperibili al seguente indirizzo web della Regione Emilia-Romagna:

<http://territorio.regione.emilia-romagna.it/urbanistica/pubblicazioni/linee-guida-topsoil>

3. dovrà essere trasmessa ad ARPAE ed alla Regione Emilia-Romagna Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, entro 30 giorni dalla data di fine lavori, la certificazione di regolare esecuzione delle opere e, ai sensi dell'art. 25 della l.r. 4/2018 e dell'art. 28, comma 7 bis del d. lgs. 152/06, la relazione di verifica di ottemperanza delle prescrizioni fino a quel momento esigibili;
- b) che la verifica dell'ottemperanza delle presenti condizioni ambientali dovrà essere effettuata da:
 - a. Comune di Bentivoglio per la condizione di cui al punto "1";
 - b. ARPAE per le condizioni di cui ai punti "2" e "3";
- c) il progetto dovrà essere realizzato coerentemente a quanto dichiarato nello studio ambientale preliminare;
- d) di dare atto che la non ottemperanza alle prescrizioni sarà soggetta a sanzione come definito dall'art. 29 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- e) di stabilire l'efficacia temporale per la realizzazione del progetto in 5 anni; decorso tale periodo senza che il progetto sia stato realizzato, il provvedimento di screening deve essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza del proponente, di specifica proroga da parte dell'autorità competente;
- f) di trasmettere copia della presente determina al Proponente Interporto di Bologna S.p.A., al Comune di Bentivoglio, alla Città Metropolitana di Bologna, all'AUSL di Bologna - Ambiente Igiene Edilizia e Urbanistica Ovest, all'ARPAE di Bologna, al Consorzio della Bonifica Renana;
- g) di pubblicare, per estratto, la presente determina dirigenziale sul BURERT e, integralmente, sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;
- h) di rendere noto che contro il presente provvedimento è proponibile il ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro sessanta giorni, nonché

ricorso straordinario al Capo dello Stato entro centoventi giorni; entrambi i termini decorrono dalla data di pubblicazione sul BURERT;

- i) di dare atto, infine, che si provvederà alle ulteriori pubblicazioni previste dal Piano triennale di prevenzione della corruzione ai sensi dell'art. 7 bis, comma 3, del d.lgs. 33/2013.

VALERIO MARRONI