

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 6465 del 07/04/2022 BOLOGNA

Proposta:	DPG/2022/6791 del 07/04/2022
Struttura proponente:	SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE
Oggetto:	FASE PRELIMINARE AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE, AI SENSI DELL'ART. 26 BIS DEL D. LGS. 152/2006, PER GLI "INTERVENTI DI COMPLETAMENTO DELLA RETE VIARIA DI ADDUZIONE NELL'AMBITO DEL POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA: INTERMEDIA DI PIANURA"
Autorità emanante:	IL RESPONSABILE - AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI in applicazione della Delibera 324/2022 (Allegato 1, art. 29) che stabilisce che la responsabilità di una Area di lavoro dirigenziale priva di titolare è assegnata in via ordinaria al Dirigente di Settore sovraordinato Responsabile di SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE, CRISTINA GOVONI
Firmatario:	CRISTINA GOVONI in qualità di Responsabile di settore
Responsabile del procedimento:	Cristina Govoni

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

PREMESSO CHE:

con note PG.2022.59852 del 24 gennaio 2022 e PG.2022.79153 del 28 gennaio 2022, società Autostrade per l'Italia S.p.A., con sede legale in via Bergamini n. 50 a Roma, ha presentato domanda di attivazione della fase preliminare finalizzata alla definizione delle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale, del relativo livello di dettaglio e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello stesso nonché alla definizione delle condizioni per ottenere le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto, ai sensi dell'art. 26 bis del d. lgs. 152/2006, per il progetto definitivamente riguardante gli "Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: Intermedia di Pianura";

società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha, contestualmente, trasmesso in formato elettronico la documentazione indicata all'articolo 26 bis, comma 1, del d.lgs. 152/2006;

il progetto proposto ricade negli allegati della L.R. 4/18, al punto B.2.43 -Progetti di infrastrutture - Strade extraurbane secondarie;

la documentazione è stata pubblicata sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna, come previsto dall'art. 26 bis, comma 2, del d.lgs. 152/2006;

l'"Intermedia di Pianura" oggetto della presente procedura, è una viabilità di connessione e distribuzione che collega strade comunali esistenti con tratti di nuova realizzazione. Il progetto, suddiviso in 4 tratte (A,B,C e D1), di cui la tratta D1 costituita da 3 raccordi/rotatorie, prevede la ricucitura della rete viaria esistente razionalizzando e raccordando un complessivo sviluppo di circa 5.75 km. L'opera più rilevante è il viadotto sul fiume Reno, in struttura mista acciaio calcestruzzo, di lunghezza circa 300 m, che si colloca nella tratta B. La tipologia stradale, in continuità a quanto in parte già realizzato in alcuni tratti, è riconducibile alla categoria C2 del DM 5/11/2001 - Strada extraurbana secondaria, composta da due corsie di marcia di larghezza pari a 3.50 m con banchine di larghezza pari a 1.25 m mentre l'intervallo di velocità di progetto è compreso tra 60 e 100 km/h;

DATO ATTO CHE:

con notaPG.2022.100232 del 4 febbraio 2022, ARPAE AAC Metropolitana ha informato gliEnti interessati dell'avvenuta pubblicazione sul sito web e,contestualmente, come previsto dal comma 3 dell'art. 26 bis del d. lgs. 152/2006 e s.m.i, ha convocato la Conferenza dei servizi preliminare decisoria, ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/90, che, in considerazione della complessità dell'oggetto di valutazione, ai sensi dell'art. 14 bis comma 7 della stessa legge, è stata svolta in modalità sincrona;

la Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 14 della legge n. 241 del 1990, ha svolto i propri lavori il giorno 15 febbraio 2022;

CONSIDERATO CHE:

la consultazione preliminare è finalizzata:

a) all'accertamento dell'assenza di elementi o fattori preclusivi alla realizzazione del progetto, derivanti dalla pianificazione territoriale ed urbanistica ovvero da vincoli assoluti presenti nell'area interessata;

b) alla puntuale definizione dei contenuti dello Studio d'Impatto Ambientale (SIA);

c) alla puntuale definizione della documentazione e degli elaborati necessari per l'acquisizione del provvedimento di VIA e dei titoli abilitativi necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto;

successivamente alla seduta della Conferenza di Servizi sono pervenuti i contributi interni di ARPAE (APAM - SSA e AACM - Unità Demanio Idrico) e i seguenti pareri/contributi:

- Città metropolitana di Bologna - Area Pianificazione Territoriale, acquisito da Arpae con PG.2022.26209 del 17 febbraio 2022;
- Città metropolitana di Bologna - Area Servizi Territoriali Metropolitan, acquisito da Arpae con PG.2022.38716 del 09 marzo 2022;
- Comune di Castel Maggiore, acquisito da Arpae con PG.2022.37511 del 07 marzo 2022;
- Comune di Calderara di Reno, acquisito da Arpae con PG.2022.33517 del 01 marzo 2022;
- Comune di Bologna, acquisito da Arpae con PG.2022.30020 del 23 febbraio 2022;

- Comune di Sala Bolognese, acquisito da Arpae con PG.2022.38468 del 08 marzo 2022;
- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, acquisito da Arpae con PG.2022.24111 del 14 febbraio 2022;
- AUSL, acquisito da Arpae con PG.2022.31924 del 25 febbraio 2022;
- Hera SpA e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA SpA, acquisito da Arpae con PG.2022.28980 del 22 febbraio 2022;
- LEPIDA, acquisito da Arpae con PG.2022.24340 del 15 febbraio 2022;
- SNAM, acquisito da Arpae con PG.2022.18760 del 04 febbraio 2022;

ARPAE AAC Metropolitana, ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/90 e smi, ha convocato la seduta conclusiva della Conferenza di Servizi preliminare decisoria in modalità sincrona per il giorno 31 marzo 2022;

alla Conferenza ha partecipato anche il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, autorità concedente a cui compete l'indirizzo e la vigilanza amministrativo-contabile nei confronti della Società Autostrade per l'Italia, al fine di acquisire gli elementi necessari per valutare l'accogliibilità delle richieste condivise nel verbale, prima della presentazione dell'istanza per l'attivazione del PAUR;

terminata l'istruttoria, ARPAE AAC Metropolitanaha inviato il verbale della conferenza preliminare decisoria con la conclusione del procedimento acquisita con nota prot. PG.2022.346199 del 6 aprile 2022, sottoscritto dagli enti partecipanti alla seduta conclusiva del 31 marzo 2022 quali:

- Agenzia Prevenzione Ambiente Energia Emilia-Romagna;
- Città metropolitana di Bologna;
- Comune di Bologna;
- Comune di Sala Bolognese;
- Comune di Calderara di Reno;
- Comune di Castel Maggiore;
- AUSL - Dipartimento di Sanità Pubblica;
- Consorzio della Bonifica Renana;

- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara;
- Ministero **delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili**;
- HERA S.p.A.;
- TERNA S.p.A.;

sulla base delle valutazioni riportate nel Verbale che costituisce l'ALLEGATO 1, parte integrante e sostanziale della presente determinazione, ARPAE SAC di Bologna, in qualità di responsabile dell'istruttoria di tale procedura ai sensi dell'art.15, comma 4 della L.R. 13/15, della DGR 1071/2018 e della Determina Dirigenziale 11273/2018, ha proposto le conclusioni relative alla fase preliminare al PAUR al fine della definizione dei contenuti del SIA e della documentazione necessaria per il rilascio degli atti compresi nel PAUR per il progetto riguardante gli "Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: Intermedia di Pianura";

si è presa visione di tale proposta, si concorda con quanto ivi previsto e si reputa che i contenuti del SIA e della documentazione per gli atti di assenso comunque denominati, dovranno essere integrati seguendo le indicazioni di cui al paragrafo tre del Verbale della Conferenza di Servizi preliminare decisoria che costituisce l'ALLEGATO 1, parte integrante e sostanziale della presente determinazione;

VISTO:

- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";
- la legge 11 settembre 2020, n. 120 "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 29 luglio 2021 n. 108 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure";

RICHIAMATI:

- la Legge regionale 26 novembre 2001, n. 43 "Testo Unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna";
- la deliberazione di Giunta regionale 07 marzo 2022 n. 324 "Disciplina Organica in materia di organizzazione dell'Ente e gestione del personale", con decorrenza dal 1/4/2022;
- la deliberazione di Giunta regionale 07 marzo 2022 n. 325 "Consolidamento e rafforzamento delle capacità amministrative: riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale", con decorrenza dal 1/4/2022;
- la deliberazione di Giunta regionale 21 marzo 2022 n. 426 "Riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale. Conferimento degli incarichi ai Direttori Generali e di Agenzia";
- la determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 25 marzo 2022 n. 5615 "Riorganizzazione della Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente. Istituzione Aree di lavoro. Conferimento incarichi dirigenziali e proroga incarichi di posizione organizzativa";
- la deliberazione di Giunta regionale 10 aprile 2017 n. 468 "Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna", da applicare in combinato disposto e coerenza con quanto previsto successivamente dalla citata deliberazione n. 324/2022;
- le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale del 13/10/2017 PG/2017/0660476 e del 21/12/2017 PG/2017/0779385 contenenti le indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposto in attuazione della sopra citata deliberazione n. 468/2017;
- il decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni";
- la deliberazione di Giunta regionale 31 gennaio 2022 n. 111, "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2022-2024, di transizione al Piano integrato di attività e organizzazione di cui all'art. 6 del D.L. n. 80/2021";

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

ATTESTATA la regolarità amministrativa del presente atto;

DETERMINA

a) sulla base delle indicazioni della Conferenza di servizi

preliminare decisoria indetta ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/90 e smi e ai sensi dell'art. 26 bis del d. lgs. 152/2006, e della proposta di conclusione del procedimento inviata da ARPAE AAC Metropolitana con nota acquisita al prot.PG.2022.346199 del 6 aprile 2022, come riportato nella parte narrativa, di rilevare l'insussistenza di elementi preclusivi alla realizzazione del progetto denominato "Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: Intermedia di Pianura", proposto dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A., come da "Verbale della fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico regionale" che costituisce l'ALLEGATO 1, parte integrante e sostanziale della presente determinazione;

- b) sulla base delle indicazioni fornite come necessarie ai fini della redazione dello Studio d'Impatto Ambientale e degli elaborati relativi al procedimento unico di VIA, riportate nel paragrafo tre del verbale sopra richiamato, di assumere tali indicazioni;
- c) di trasmettere copia della presente deliberazione: al Proponente, al Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, alla Regione Emilia-Romagna - Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua, all'Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile, alla Città metropolitana di Bologna, al Comune di Bologna, al Comune di Sala Bolognese, al Comune di Calderara di Reno, al Comune di Castel Maggiore, all'Agenzia Prevenzione Ambiente Energia Emilia-Romagna - APA Metropolitana SSA, all'AUSL - Dipartimento di Sanità Pubblica, al Consorzio di Bonifica Renana, alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, ad Hera Tech, ad Open Fiber, a LEPIDA, ad E-Distribuzione, a TERNA SpA, a TELECOM TIM S.p.A. e a SNAM Rete Gas S.p.A.;
- d) di pubblicare la presente determina dirigenziale sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;
- e) 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.

CONFERENZA DI SERVIZI PRELIMINARE DECISORIA
finalizzata alla definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale (scoping) e delle
condizioni per ottenere atti e assensi necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto
(art. 26 bis del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i)

Regione Emilia-Romagna - Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua
Agenzia Prevenzione Ambiente Energia Emilia-Romagna
Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile Emilia-Romagna
Città metropolitana di Bologna
Comune di Bologna
Comune di Sala Bolognese
Comune di Calderara di Reno
Comune di Castel Maggiore
AUSL - Dipartimento di Sanità Pubblica
Consorzio della Bonifica Renana
Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e
le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
Ministero Infrastrutture Mobilità Sostenibile
HERA S.p.A.
INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A.
Open Fiber
LEPIDA
E-Distribuzione
TERNA S.p.A.
TELECOM TIM S.p.A.
SNAM Rete Gas S.p.A.

VERBALE DELLA FASE PRELIMINARE
AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE
relativo al progetto

“Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in
sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: Intermedia di Pianura”

localizzato nei Comuni di
Bologna, Castel Maggiore, Calderara di Reno e Sala Bolognese
(BO)

Bologna, 31/03/2022

SOMMARIO

1. PREMESSA	3
2. SINTESI DELLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA	8
2.A. Quadro di riferimento programmatico	8
2.B. Quadro di riferimento progettuale	12
2.C. Quadro di riferimento ambientale	16
2.D. Elenco degli elaborati proposti in allegato all'istanza di procedimento autorizzatorio unico di VIA	18
3. INDICAZIONI SUI CONTENUTI DEL SIA E DELLA DOCUMENTAZIONE NECESSARIA PER IL RILASCIO DEGLI ATTI COMPRESI NEL PAUR	27
3.A. Fattori preclusivi alla realizzazione del progetto	27
3.B. Studio di Impatto Ambientale	27
3.B.1 Quadro di riferimento Programmatico	27
3.B.2 Quadro di riferimento Progettuale	33
3.B.3 Quadro di riferimento Ambientale	40
3.C. Elenco degli atti, e dei relativi elaborati, ricompresi nel PAUR	48
4. PROPOSTA DI CONCLUSIONE DEL PROCEDIMENTO	52

1. PREMESSA

La società Autostrade per l'Italia SpA ha presentato domanda di attivazione della fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR), ai sensi dell'art. 26 bis del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., *“finalizzata alla definizione delle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale, del relativo livello di dettaglio e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello stesso nonché alla definizione delle condizioni per ottenere le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto”*, relativa al progetto denominato “Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: Intermedia di Pianura”, di seguito richiamato brevemente come “Intermedia di Pianura”.

La proposta è localizzata nei Comuni di Bologna, Castel Maggiore, Calderara di Reno e Sala Bolognese (BO).

L'istanza è stata acquisita agli atti dalla Regione Emilia-Romagna e da ARPAE (PG/2022/11020) il 25/01/2022, poi perfezionata in data 28/01/2022 (PG/2022/13707).

L'“Intermedia di Pianura” è una viabilità di connessione e distribuzione costituita dalla successione di strade comunali esistenti e tratti di nuova realizzazione.

Il progetto, suddiviso in 4 tratte (A, B, C e D1), di cui la tratta D1 costituita da 3 raccordi/rotatorie, prevede la ricucitura della rete viaria esistente, razionalizzando e raccordando un complessivo sviluppo di circa 5.75 km. L'opera più rilevante è il viadotto sul fiume Reno, in struttura mista acciaio cls, di lunghezza di circa 300 m, che si colloca nella tratta B.

La tipologia stradale, in continuità a quanto in parte già realizzato in alcuni tratti, è riconducibile alla categoria C2 del DM 5/11/2001 - Strada extraurbana secondaria, composta da due corsie di marcia di larghezza pari a 3.50 m con banchine di larghezza pari a 1.25 m, mentre l'intervallo di velocità di progetto è compreso tra 60 e 100 km/h.

Il progetto proposto ricade nell'Allegato B - B.2.43) *“Progetti di infrastrutture - strade extraurbane secondarie”* della L.R. 4/18 e pertanto è sottoposto al procedimento di verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (Screening). Ai sensi dell'articolo 4 comma 2 della L.R. 4/2018 il proponente presenterà, invece, un'istanza di VIA volontaria.

Ai sensi dell'art. 7 della L.R. 4/18, l'Autorità competente è la Regione Emilia-Romagna, previa istruttoria di ARPAE.

La Regione Emilia-Romagna-Servizio VIPSA ha comunicato ad ARPAE AAC Metropolitana la presa in carico del procedimento di VIA, il fascicolo relativo (1311/2/2022) e l'inserimento dal 03/02/2022 dell'istanza e della documentazione trasmessa dal proponente sul sito web della Regione Emilia-Romagna, all'indirizzo <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/>

Con comunicazione PG/2022/17836 del 03/02/2022, ARPAE AACM ha informato gli Enti interessati dell'avvenuta pubblicazione sul sito web e, contestualmente, ha convocato la Conferenza dei servizi preliminare decisoria, di cui all'art. 14, comma 3 della L. 241/1990 e s.m.i., per il giorno 15/02/2022, avente come ordine del giorno:

- a) l'accertamento dell'assenza di elementi o fattori preclusivi alla realizzazione del progetto, derivanti dalla pianificazione territoriale ed urbanistica ovvero da vincoli assoluti presenti nell'area interessata;
- b) la puntuale definizione dei contenuti dello Studio d'Impatto Ambientale (SIA);

c) la puntuale definizione della documentazione per il rilascio d'intese, concessioni, autorizzazioni, pareri, nullaosta, assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione ed all'esercizio del progetto.

Sulla base della documentazione trasmessa dal proponente sono stati invitati alla Conferenza di Servizi i rappresentanti legittimati dei seguenti Enti ed Amministrazioni:

- Regione Emilia-Romagna - Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua
- Agenzia Prevenzione Ambiente Energia Emilia-Romagna
- Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile
- Città Metropolitana di Bologna
- Comune di Bologna
- Comune di Sala Bolognese
- Comune di Calderara di Reno
- Comune di Castel Maggiore
- AUSL - Dipartimento di Sanità Pubblica
- Consorzio della Bonifica Renana
- Consorzio della Bonifica Burana
- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
- Ministero Infrastrutture Mobilità Sostenibile
- Hera SpA/ INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A.
- Open Fiber
- LEPIDA
- E-Distribuzione
- TERNA SpA
- TELECOM TIM S.p.A.
- SNAM Rete Gas S.p.A.

Il Consorzio della Bonifica Burana, con nota acquisita al PG 27248 del 18/02/2022, ha comunicato di non essere territorialmente competente in merito al progetto proposto e pertanto è stato omesso dalle successive fasi del procedimento.

L'autorità competente è la Regione Emilia-Romagna che, sulla base delle indicazioni della conferenza di servizi, i cui lavori si concludono entro novanta giorni dalla ricezione della documentazione (ai sensi dell'art. 14 bis, co. 2, lettera c) della L.241/1990) in ragione della presenza di amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali, o alla tutela della salute dei cittadini, si esprime con atto dirigenziale entro cinque giorni dal termine dei lavori della conferenza preliminare (ai sensi dell'art. 26 bis co. 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.).

Si precisa inoltre che i termini dei lavori della conferenza preliminare possono essere ridotti fino alla metà, ai sensi dell'art. 26 bis co. 2 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Il rappresentante dell'ARPAE, responsabile del procedimento istruttorio, ai sensi della Determina Dirigenziale n. 11273 del 13/07/2018 è anche il Rappresentante unico della Regione ai fini dell'espressione della posizione dell'amministrazione sulle decisioni da assumersi nell'ambito della relativa conferenza di servizi, in coerenza anche con quanto previsto dall'articolo 14-ter della legge n. 241 del 1990 e s.m.i.

Il rappresentante dell'ARPAE individuato come responsabile del procedimento istruttorio, ai sensi della Determina Dirigenziale n. 113 del 17 dicembre 2018, è la D.ssa Patrizia Vitali, Responsabile dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana.

L'accertamento dell'insussistenza di elementi preclusivi nonché la definizione delle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale, del relativo livello di dettaglio e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello stesso nonché la definizione delle condizioni per ottenere le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto, vincolano l'autorità competente e le amministrazioni partecipanti alla conferenza di servizi, tant'è che le determinazioni espresse in sede di conferenza preliminare possono essere motivatamente modificate o integrate solo in presenza di significativi elementi emersi nel successivo procedimento anche a seguito delle osservazioni degli interessati di cui al comma 4 dell'articolo 27-bis. Le amministrazioni e gli enti che non si esprimono nella conferenza di servizi preliminare non possono porre condizioni, formulare osservazioni o evidenziare motivi ostativi alla realizzazione dell'intervento nel corso del procedimento di cui all'articolo 27-bis, salvo che in presenza di significativi elementi nuovi, emersi nel corso di tale procedimento anche a seguito delle osservazioni degli interessati, come prevede l'art. 26 bis comma 4 del D.Lgs 152 e s.m.i.

Per assicurare lo svolgimento delle attività in contraddittorio con il Proponente, come previsto all'art. 14 comma 8 della L.R. 4/18, lo stesso è stato convocato e ha partecipato ai lavori della Conferenza di Servizi, nella persona del rappresentante delegato, coadiuvato dallo studio di consulenza.

La Conferenza di Servizi preliminare decisoria, svoltasi in modalità sincrona e riunitasi in prima seduta del 15/02/2022, si è condotta tramite videoconferenza. Le firme di partecipazione sono state raccolte con la registrazione della chat del video-incontro, nella quale i partecipanti sono stati invitati a sottoscrivere la propria presenza (nome, ente di appartenenza e recapito telefonico).

Alla seduta sono stati invitati: il Proponente, Ministero Infrastrutture Mobilità Sostenibile, Regione Emilia-Romagna - Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua, Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile, Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Sala Bolognese, Comune di Calderara di Reno, Comune di Castel Maggiore, Agenzia Prevenzione Ambiente Energia Emilia-Romagna - APA Metropolitana SSA, AUSL - Dipartimento di Sanità Pubblica, Consorzio di Bonifica Renana, Consorzio della Bonifica Burana, Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, Hera Tech, Open Fiber, LEPIDA, E-Distribuzione, TERNA SpA, TELECOM TIM S.p.A., SNAM Rete Gas S.p.A. e Regione Emilia-Romagna - Servizio VIPSA.

Oltre ad ARPAE AAC Metropolitana-Unità Valutazioni Ambientali, in qualità di autorità responsabile dell'istruttoria, alla seduta hanno partecipato: il Proponente, Ministero Infrastrutture Mobilità Sostenibile, Regione Emilia-Romagna - Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua, Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Sala Bolognese, Comune di Calderara di Reno, Comune di Castel Maggiore, Agenzia Prevenzione Ambiente Energia Emilia-Romagna - APA Metropolitana SSA, AUSL - Dipartimento di Sanità Pubblica, Consorzio di Bonifica Renana, Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, Hera Tech e Regione Emilia-Romagna - Servizio VIPSA.

La riunione è stata aperta dal tecnico istruttore dell'Unità Valutazioni Ambientali di ARPAE AACM, che ha presentato l'oggetto, le motivazioni dell'istanza, nonché il ruolo e le finalità della conferenza. Il proponente è stato invitato ad illustrare la proposta progettuale e lo studio preliminare effettuato, oltre alla proposta di elenco degli atti ricompresi nel PAUR e dei relativi elaborati.

I rappresentanti degli Enti presenti hanno chiesto chiarimenti e fornito le prime valutazioni.

In riferimento al livello di dettaglio della proposta, nessun partecipante alla conferenza ha portato motivi ostativi alla realizzazione del progetto.

Ad esito della seduta di Conferenza è stato chiesto agli Enti di inviare i contributi di competenza che

saranno utilizzati per la decisione finale, ovvero per definire i contenuti del procedimento ed in particolare ai fini di:

- a) accertare l'assenza di elementi o fattori preclusivi alla realizzazione del progetto, derivanti dalla pianificazione territoriale ed urbanistica ovvero da vincoli assoluti presenti nell'area interessata;
- b) definire puntualmente i contenuti dello Studio d'Impatto Ambientale (SIA);
- c) definire puntualmente la documentazione e gli elaborati necessari per l'acquisizione del provvedimento di VIA e dei titoli abilitativi necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto.

Nell'ambito della Conferenza di Servizi sono pervenuti i contributi interni di ARPAE (APAM - SSA e AACM - Unità Demanio Idrico) e i seguenti pareri/contributi, allegati al presente verbale (Allegato: Contributi enti), da parte di:

- Città metropolitana di Bologna - Area Pianificazione Territoriale (PG/26209/2022 del 17/02/2022) e Area Servizi Territoriali Metropolitani (PG/2022/38716 del 09/03/2022);
- Comune di Castel Maggiore (PG/37511/2022 del 07/03/2022);
- Comune di Calderara di Reno (PG/33517/2022 del 01/03/2022);
- Comune di Bologna (PG/30020/2022 del 23/02/2022);
- Comune di Sala Bolognese (PG/38468/2022 del 08/03/2022);
- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara (PG/2022/24111 del 14/02/2022);
- AUSL (PG/31924/2022 del 25/02/2022);
- Hera SpA e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA SpA (PG/28980/2022 del 22/02/2022);
- LEPIDA (PG/24340/2022 del 15/02/2022);
- SNAM (PG/18760/2022 del 04/02/2022).

Per la seduta conclusiva della conferenza decisoria del 31/03/2022, ARPAE ha adottato le stesse modalità di conduzione in videoconferenza.

Alla seduta sono stati convocati i rappresentanti legittimati appartenenti alla conferenza dei servizi; di questi hanno partecipato, oltre ad ARPAE AACMetropolitana - Unità Valutazioni Ambientali, in qualità di autorità responsabile dell'istruttoria ed il Proponente: Ministero Infrastrutture Mobilità Sostenibile, Regione Emilia-Romagna - Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua, Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile, Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Sala Bolognese, Comune di Calderara di Reno, Comune di Castel Maggiore, Agenzia Prevenzione Ambiente Energia Emilia-Romagna - APA Metropolitana SSA, AUSL - Dipartimento di Sanità Pubblica, Consorzio di Bonifica Renana, Consorzio della Bonifica Burana, Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, Hera Tech, Open Fiber, LEPIDA, E-Distribuzione, TERNA SpA, TELECOM TIM S.p.A., SNAM Rete Gas S.p.A. e Regione Emilia-Romagna - Servizio VIPSA.

Oltre ad ARPAE AACMetropolitana - Unità Valutazioni Ambientali, in qualità di autorità responsabile dell'istruttoria, alla seduta hanno partecipato: Proponente, Ministero Infrastrutture Mobilità Sostenibile, Regione Emilia-Romagna - Servizio Viabilità, logistica e trasporto per vie d'acqua, Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile Emilia-Romagna, Città metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Sala Bolognese, Comune di Calderara di Reno, Comune di Castel Maggiore, Agenzia Prevenzione Ambiente Energia Emilia-Romagna - APA Metropolitana SSA, AUSL - Dipartimento di Sanità Pubblica, Consorzio di Bonifica Renana, Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, Hera Tech e Regione Emilia-Romagna - Servizio VIPSA.

La conferenza ha condiviso e adeguato i contenuti della bozza di verbale già trasmessa in allegato alla convocazione dell'ultima seduta, le relative indicazioni in essa contenute per la redazione dei documenti necessari per l'attivazione del PAUR.

Nel corso della seduta il Consorzio della Bonifica Renana ha dato lettura del proprio contributo, ad oggi non ancora acquisito agli atti, che riporta aspetti di dettaglio che riguardano fasi successive alla fase preliminare al PAUR

La conferenza chiude positivamente alle ore 14,00.

2. SINTESI DELLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA

2.A. Quadro di riferimento programmatico

2.A.1. Conformità con la pianificazione e con il sistema dei vincoli e delle tutele

In merito ai **Beni culturali** tutelati ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/04 (L.1089/39) nell'area oggetto d'intervento non è stata rilevata la presenza di tali beni. Tuttavia, analizzando l'area più vasta è stata rilevata la presenza di Villa Isabella, le cui sedi non vanno però ad interferire con l'opera in progetto. Per quanto attiene invece ai **Beni paesaggistici**, le interferenze dirette sono rappresentate da tematismi derivanti dal D.lgs. 42/2004 e smi, nello specifico:

- Le rotatorie di progetto R8 e R11 della Tratta B e la rotatoria di progetto RO015 della Tratta D1 e le relative aree di cantiere CB001, CB002 e l'area di supporto ADS05 ricadono in area tutelata per legge ai sensi dell'art. 142 lett. c) Fiumi, torrenti, corsi d'acqua.
- Il viadotto sul fiume Reno e l'area di cantiere CT001 ricadono in area tutelata per legge ai sensi dell'art. 142 lett. c) e lett g) Territori coperti da foreste e da boschi.

E' stata pertanto redatta la Relazione Paesaggistica allo scopo di valutare gli effetti diretti e indiretti delle nuove opere in progetto sulle aree tutelate per legge, riguardanti principalmente il Fiume Reno (Comuni di Calderara di Reno e Castel Maggiore) e il Canale Savena abbandonato (Comune di Castel Maggiore).

Relativamente alla **Rete Natura 2000**, nell'area in esame sono presenti 2 Siti che tuttavia non interessano direttamente gli interventi in oggetto, ovvero:

- ZSC IT 4050018 Golena San Vitale e Golena del Lippo (a circa 300 m)
- SIC-ZPS IT 4050031 Cassa di espansione del torrente Samoggia (a circa 4 km).

E' stato in ogni caso redatto lo Studio di Incidenza Ambientale (SInCA), che sarà allegato allo Studio di impatto ambientale.

La realizzazione dei nuovi interventi non comporta una variazione dei rapporti di interrelazione tra il contesto territoriale e le aree sottoposte a tutela.

2.A.2. Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

La tratta B del tracciato interseca la *“Zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua”* del fiume Reno ed in minima parte una *“Zona di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei”* (artt. 17 e 28 delle NTA del PTPR).

La tratta D1, nello specifico la rotatoria di progetto R0016, interseca una *“Zona di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei”* (art. 28 delle NTA del PTPR).

Nelle norme di Piano, all' articolo 17, per quanto riguarda le *“Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua”* si legge che le linee di comunicazione viaria sono ammesse *“qualora siano previste in strumenti di pianificazione nazionali, regionali o provinciali. I progetti di tali opere dovranno verificarne oltre alla fattibilità tecnica ed economica, la compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche del territorio interessato direttamente o indirettamente dall'opera stessa, con riferimento ad un tratto significativo del corso d'acqua e ad un adeguato intorno, anche in rapporto alle possibili alternative. Detti progetti dovranno essere sottoposti alla valutazione di impatto ambientale, qualora prescritta da disposizioni comunitarie, nazionali o regionali”*.

2.A.3. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

In merito ai contenuti individuati dalla Tavola della Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico-culturali il tracciato individuato B interseca per un breve tratto "l'alveo attivo" del

fiume Reno (art. 4.2) e le "fasce di tutela fluviale" (art. 4.4 delle NTA del PTCP).

Nella Tavola 4a del PTCP "Assetto strategico delle infrastrutture della mobilità" l'Asse Intermedia di Pianura è classificata come "Opera strategica prioritaria", ai sensi dell'articolo 12.15 delle NTA.

2.A.4. Piano Territoriale Metropolitano (PTM)

L'area interessata dagli interventi ricade in aree così classificate dal PTM di Bologna:

- Ecosistema agricolo
- Ecosistema delle acque ferme e correnti
- Viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale o interprovinciale in tratti esistenti e finanziati
- Rete ciclabile strategica e integrativa

In merito alla Carta degli ecosistemi, l'area interessata dagli interventi viene così classificata:

- Ecosistema Agricolo della pianura (Artt. 6 e 18), in aree agricole della pianura alluvionale
- Reticolo idrografico minore
- Fasce perifluviali di pianura (Art. 22)
- Invasi dei bacini idrici (Art.23)
- Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura (Tratta C e Tratta D1)

2.A.5. Piano Strutturale Comunale (PSC) Calderara di Reno

La Tratta A ricade nel territorio comunale di Calderara di Reno prevalentemente in territorio agricolo e nello specifico nei seguenti ambiti:

- "Ambito agricolo di rilievo paesaggistico-ARP" ed "Area potenzialmente inondabile" (artt. 36, 36 bis, 61, delle NTA del PSC); "Ambito a prevalente destinazione produttiva ad assetto urbanistico consolidato (art. 31 delle NTA del PSC).
- "Ambito agricolo periurbano" ed "Ambito agricolo ad alta produttività agricola" (Artt. 36, 36 bis, 37 NTA PSC) le rotatorie di progetto RO001 e la RO005.
- "Rete stradale primaria".
- Interseca per un breve tratto la "Fascia di ambientazione e protezione acustica delle infrastrutture viarie" ed il "Reticolo idrografico minore" (art. 49 delle NTA del PSC).

La Tratta B ricade per la sua quasi totalità nel territorio comunale di Calderara di Reno, nei seguenti ambiti:

- "Ambito agricolo periurbano" ed "Ambito agricolo ad alta produttività agricola" (Artt. 36, 36 bis, 37 NTA PSC) tra la rotatoria di progetto R6 e la rotatoria R8;
- "Area di ricarica della falda" (Art. 56 NTA PSC) tra la rotatoria di progetto R6 e la rotatoria R8;
- "Aree potenzialmente inondabili" (Art. 61 NTA PSC) tra la rotatoria di progetto R6 ed il km 0+200 dell'ASSE B2;
- "Aree a vulnerabilità naturale dell'acquifera elevata o estremamente elevata" (Art. 57 NTA PSC) tra la rotatoria R8 ed il km 0+800 dell'ASSE B2.

In merito alla Tavola 2c "Tutela degli elementi di interesse storico-architettonico e/o testimoniale" la tratta A ricade in:

- "Viabilità storica" (art. 28 delle NTA del PSC) tra Rotatoria RO004 e km 1+400 e la rotatoria di progetto RO005.

L'opera di progetto non interferisce con gli alberi monumentali (Art. 46 bis NTA PSC).

2.A.6. Piano Strutturale Comunale (PSC) Sala Bolognese

Nella tavola 1b "Classificazione del territorio e delle tutele" la tratta A ricade in:

- "Ambito a prevalente destinazione produttiva ad assetto urbanistico consolidato" tra la

Rotatoria RO002 e il km 0+600;

- “Ambito a prevalente destinazione produttiva in corso di attuazione” tra il km 0+600 e il 0+800 (art. 31 delle NTA del PSC);
- “Area potenzialmente inondabile” (art. 61 delle NTA del PSC) per l'intera tratta.

Il tracciato A si trova lungo il confine del "Perimetro dei centri abitati" (art.70 delle NTA del PSC) e ricade in parte nella "viabilità storica" (art.28 delle NTA del PSC).

2.A.7. Piano Strutturale Comunale (PSC) Castel Maggiore

Nel territorio comunale di Castel Maggiore ricade in parte la Tratta B, l'intera tratta C e parte della tratta D1.

L'intervento tra il km 1+000 ed il km 1+200 della Tratta B (Viadotto sul fiume Reno) ricade nei seguenti ambiti:

- Maceri di importanza ecologica
- Ambiti di valore naturale e ambientale - invasi, alvei e zone umide (Art. 32)

Gli interventi relativi alla Tratta C, tra la rotatoria esistente I3 e la rotatoria di progetto TC-C13 ricadono nei seguenti ambiti:

- Complessi edilizi di valore storico testimoniale (Art. 18 d4)
- Ambiti periurbani della conurbazione bolognese (Art. 30)
- Edifici e manufatti singoli di valore storico testimoniale (Art. 18 d4)
- Nodo ecologico semplice locale (Art.15)

L'asse RP17A ricade in:

- Ambiti consolidati di maggiore qualità insediativa (AUC-A)

2.A.8. Piano Urbanistico Generale (PUG) Bologna

La tratta D1, nello specifico le rotatorie di progetto R0015 e R0016, ricade in parte nel territorio comunale di Bologna.

In merito alla tavola dei vincoli relativa a "testimonianze storiche e archeologiche" le rotatorie di progetto ricadono in:

- Zona a bassa potenzialità archeologica

Dalla tavola delle "Risorse idriche e assetto idrogeologico" l'area interessata dagli interventi risulta ricadere in:

- "Zona a bassa potenzialità archeologica"
- "aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti" del Reticolo Secondario.

2.A.9. Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)

Il PRIT 2025 ritiene che gli interventi di potenziamento autostradale debbano essere progettati tenendo conto della stretta interconnessione dell'autostrada con la rete regionale, e in particolare con la rete di adduzione.

2.A.10. Piano Aria Integrato Regionale 2020 (PAIR)

Per gli approfondimenti del PAIR si rimanda al paragrafo relativo al fattore ambientale "Atmosfera" (Parte 2).

2.A.11. Piano della Mobilità Provinciale (PMP)

Tra le 23 opere strategiche prioritarie individuate dal PMP risulta anche quella relativa all' Asse Intermedia di Pianura.

2.A.12. Autorità di bacino del Reno

L'intervento in progetto ricade in una porzione di territorio oggetto di tre diversi stralci:

- Piano Stralcio per il bacino del Torrente Samoggia: aggiornamento 2007

La Tratta A e la Tratta B ricadono nel territorio oggetto del Piano stralcio del torrente Samoggia in aree classificate come:

- Aree di potenziale allagamento (Tratta B ed in parte la Tratta A)
- Area soggetta al controllo degli apporti d'acqua nel territorio di pianura (art. 20 delle Norme)
- Ambito delle fasce di pertinenza fluviale PF. V (art. 18 delle Norme)

L'infrastruttura di progetto interseca inoltre in più punti il "Reticolo minore vallivo e di bonifica" ed il fiume Reno, facente parte del "Reticolo idrografico principale" (art. 15 delle Norme di Piano).

- Piano Stralcio per il bacino del Fiume Reno

Parte della Tratta B interseca l'"alveo attivo" del Fiume Reno

- Piano sistema idraulico del bacino Navile -Savena Abbandonato

Il tracciato D1 interseca per un breve tratto il Corso d'acqua principale (art. 1 delle norme di piano) e la Fascia di pertinenza fluviale (art. 6 delle norme di piano).

Si tratta tuttavia di un intervento di fresatura dell'asse esistente che non pregiudica l'assetto idrogeologico del territorio interessato.

Nella Mappa di pericolosità delle aree potenzialmente interessate da alluvioni (Variante di coordinamento tra il Piano Gestione Rischio Alluvioni e i Piani Stralcio di bacino) le tratte A e B, ricadono nello scenario di pericolosità P3 - Alluvioni frequenti, mentre le tratte C e D1 ricadono nello scenario di pericolosità P2 - Alluvioni poco frequenti.

Dall'analisi effettuata si rileva coerenza tra gli obiettivi sia tecnici che ambientali dell'infrastruttura di progetto da realizzare e gli obiettivi della pianificazione presa in esame, poiché quanto prefissato concorre al raggiungimento degli scenari prefigurati dagli strumenti di pianificazione. Stanti tali considerazioni, l'intervento di progetto risulta coerente anche con la pianificazione di settore.

2.B. Quadro di riferimento progettuale

2.B.1. Premesse

Il progetto dell'Intermedia di Pianura attraversa i Comuni di Sala Bolognese, Calderara di Reno, Castel Maggiore e Bologna creando una rete viaria di interesse provinciale con funzione intercomunale di connessione fra la direttrice Persicetana e via Saliceto. In particolare, l'infrastruttura in esame congiunge i distretti industriali di Sala Bolognese, Calderara, Castel Maggiore, e Corticella, fornendo una viabilità per l'appunto "intermedia" tra Trasversale di Pianura e Tangenziale di Bologna. Oltre a ciò, essa costituisce un raccordo con le principali viabilità radiali del Comune di Bologna quali la Padullese, la SP18, la Galliera e la Saliceto. E' una strada di connessione/distribuzione costituita dalla successione di strade comunali esistenti cui, tuttavia, mancano dei tratti per realizzare una viabilità continua in grado di collegare alcune delle zone industriali principali della Provincia. A tal fine il progetto individuato prevede la ricucitura della rete viaria esistente razionalizzando e raccordando tra loro i vari tratti di strade comunali.

L'asse dell'Intermedia ha uno sviluppo complessivo di circa 5.75 km (tratte A, B e C), di cui il 77% rappresenta un adeguamento in sede (4.42 Km), ed il 23% è di nuova realizzazione (1.33 Km).

Il tracciato è stato suddiviso in 4 tratte funzionali: A, B, quest'ultima ulteriormente suddivisa in B1 e B2, C e D1: le tratte A, B e C risultano essere tra di loro "indipendenti" in quanto intervallate da tratte già esistenti con caratteristiche adeguate al futuro scopo; la tratta D1 comprende invece l'adeguamento a rotatoria di tre intersezioni a raso esistenti (RO014-RO015 e RO016) a cui si aggiunge l'intervento di rifacimento dei soli strati superficiali della pavimentazione e della segnaletica della seconda parte della via G. Di Vittorio, nel solo tratto che va dalla rotatoria antistante i Magazzini Generali Interporto di Castel Maggiore (Cogefrin) fino alla prima delle tre rotatorie sopra menzionate (RO014).

Nell'intervento è compreso anche l'adeguamento dell'innesto sud della rotatoria Oro-Pilla (via Genzio Bettini), che verrà raddoppiato in entrata per risolvere alcune criticità legate al traffico negli orari di punta.

I Macro Obiettivi tecnici si individuano in:

MOT.01 Migliorare la funzionalità del Sistema Tangenziale di Bologna;

MOT.02 Migliorare la sicurezza della circolazione.

I Macro Obiettivi Ambientali si individuano in:

MOA.01 Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale;

MOA.02 Tutelare il benessere sociale;

MOA.03 Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzando il prelievo;

MOA.04 Ridurre la produzione di rifiuti, incrementando il riutilizzo;

MOA.05 Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali.

2.B.2. Analisi dell'opzione zero e alternative di tracciato

In data 15 Aprile 2016 è stato sottoscritto l'Accordo tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia Romagna, la Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna e Autostrade per l'Italia per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna, che prevede la realizzazione del cosiddetto "Passante di mezzo".

L'accordo si pone l'obiettivo di risolvere una criticità trasportistica di livello nazionale e di

migliorare l'accessibilità viaria di livello metropolitano di Bologna.

Il progetto di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna prevede, quindi, sia l'ampliamento in sede del sistema autostradale e tangenziale, sia interventi di completamento della rete viaria di adduzione tra cui rientra il progetto in esame dell'Intermedia di Pianura.

L'opzione zero, quindi, si ritiene una soluzione non perseguibile, sia dal punto di vista tecnico-funzionale, in quanto non risolverebbe le criticità di congestione attuali, anzi le incrementerebbe, sia dal punto di vista ambientale e sociale, considerando con tale soluzione un maggiore incremento dei tempi di percorrenza, una riduzione del comfort e sicurezza per l'utente.

In relazione alle alternative di tracciato, valutate con gli enti locali nella fase di accordo, dal punto di vista più propriamente ambientale e territoriale, si evidenzia che l'intervento previsto insiste principalmente su viabilità esistenti con dei piccoli tratti ex novo di collegamento, finalizzati alla ricucitura stradale ed alla fluidificazione del traffico. Si specifica in ultimo che ai fini del corretto inserimento paesaggistico ambientale dell'opera si prevedono interventi a verde lungo l'intero tracciato.

Le uniche alternative considerate possono essere quella proposta e l'opzione zero la quale risulta non perseguibile in quanto non risolutiva, e addirittura peggiorativa, della situazione di congestione attualmente riscontrabile nel territorio oggetto di intervento.

2.B.3. Descrizione sintetica del progetto

Si riporta la sintesi delle tratte in progetto e delle principali opere previste.

Tratta A: realizzazione delle sole rotatorie RO001, RO002, RO004 e RO005 nonché dell'adeguamento alla sezione F ex D.M. del 05.11.2001 della tratta compresa tra la rotatoria RO002 e la rotatoria RO004 (Calderara di Reno);

Tratta B: realizzazione e/o adeguamento alla sezione tipo F ex D.M. 05.11.2001 della tratta compresa tra la rotatoria di progetto RO006 su via Stelloni di Levante (Calderara di Reno) e la rotatoria esistente RO011 di via Lame (Castel Maggiore) comprensiva della rotatoria di progetto RO008 e dell'opera d'arte di attraversamento sul fiume Reno;

Tratta C: Continuando verso est all'interno del comune di Castel Maggiore il tracciato dell'Intermedia, ricalca via E. Guevara tratto già predisposto. Adeguamento alla sezione tipo F ex D.M. 05.11.2001 del tratto di via Corticella (Castel Maggiore) ricompreso tra la rotatoria esistente I3 e l'intersezione I4; adeguamento dell'intersezione I4 mediante un triangolo rotatorio che dovrà garantire, qualora possibile, l'armonizzazione con il sottopasso già realizzato, mantenendo la continuità del percorso ciclabile progettato e finanziato dal Comune di Castel Maggiore sulla via di Corticella, attraverso la realizzazione di un ulteriore sottopasso ciclabile laddove mancante, così come definito e condiviso nella nota RER del 30/5/2018; potenziamento della rotatoria Oro-Pilla (Castel Maggiore) con inserimento di due shunt rispettivamente tra via Ronco e via Bentini e tra via di Vittorio e via Galliera ferma restando la necessaria verifica trasportistica anche alla luce dei nuovi flussi stimabili in assenza del casello di Castel Maggiore e dei tratti D ed E;

Tratta D1: realizzazione della sola rotatoria RO015 tra la S.S.64 Ferrarese e Via Peglioni, realizzazione della rotatoria RO014 tra Via di Vittorio e la S.P.45 Saliceto; riqualifica di via di Vittorio nel tratto fra la rotatoria "Cogeffin" e la predetta rotatoria RO014, attraverso il risanamento dell'attuale pavimentazione e il rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale con eliminazione delle svolte a sinistra anche con inserimento di eventuale cordolo separatore in centro strada; realizzazione della rotatoria RO016 all'intersezione tra via Shakespeare, via Lipparini e via Stendhal.

Ponte sul fiume Reno: si tratta di un viadotto di 8 campate, aventi luci di 40.0m + 6x60m +40.0m, per una lunghezza complessiva di circa 440 m (lunghezza che esclude i retro-trave). L'impalcato è realizzato in sezione mista acciaio/calcestruzzo con due travi principali a doppio T di altezza pari a

2.85m e soletta in c.a. di spessore pari a 24 cm. Sul lato nord dell'impalcato è prevista l'installazione di una barriera integrata ovvero in grado di espletare tanto la funzione di sicurezza all'urto da veicolo in svio quanto quella di assorbimento acustico del transito veicolare. Al fine di migliorare il comportamento dell'impalcato in fase sismica i vincoli in corrispondenza delle spalle e delle pile sono realizzati con isolatori elastomerici ad elevata dissipazione svincolati longitudinalmente sulle spalle mediante apposite slitte.

Scatolare ciclopedonale: le opere di adeguamento della pista ciclopedonale consistono in strutture scatolari interrate (sottopassi) e muri ad U che si sviluppano per circa 140m a partire dal sottopasso esistente procedendo da est verso ovest. Si compongono lungo il loro sviluppo in due moduli scatolari e due di muri ad U. I sottopassi sono identificati come sottopassi stradali, in quanto sono interessati dall'attraversamento sovrastante di traffico veicolare.

Manufatti idraulici: la viabilità in progetto, che si sviluppa lungo la direzione predominante ovest-est, interseca il reticolo irriguo del Consorzio della bonifica Renana. I canali e scoli principali intersecati dalle opere, da ovest verso est, sono: Canocchietta, Calderara, Peloso, Stelloni, Botte, Carsè, Cadriano, Zenetta di Quarto. Il progetto prevede il mantenimento dei soli manufatti risultati compatibili con la viabilità in progetto e sufficienti dal punto di vista idraulico ed il rifacimento degli altri. Nella progettazione sono stati rispettati tutti i vincoli imposti dal Consorzio sui corsi d'acqua di propria competenza in materia di fasce di rispetto, franchi, e piste per l'accesso e la manutenzione. Dal punto di vista strutturale tali attraversamenti vengono realizzati con tombini circolari prefabbricati in c.a. a base piana.

Sistema di drenaggio delle acque di piattaforma: al fine di assicurare lo smaltimento delle acque meteoriche interessanti la sede viaria, è stato progettato un sistema di drenaggio a gravità in grado di convogliare, con un margine di sicurezza adeguato, le precipitazioni intense verso i recapiti individuati. Il sistema di raccolta delle acque meteoriche di piattaforma è stato dimensionato e verificato sulla base della precipitazione di progetto e con gli obiettivi di:

- limitare i tiranti idrici sulle pavimentazioni a valori compatibili con la loro transitabilità;
- garantire margini di capacità per evitare rigurgiti delle canalizzazioni che possano dare luogo ad allagamenti localizzati;
- garantire una linea idraulica chiusa sino al punto di controllo prima dello scarico nella rete idrografica naturale.

Il tracciato stradale in esame si sviluppa principalmente in rilevato, con presenza di alcuni tratti caratterizzati da opere di attraversamento.

2.B.4. Il traffico veicolare atteso

In questa parte verrà riportata una sintesi dello studio di traffico allegato al progetto definitivo, con indicazione dei valori di traffico atteso sulla rete stradale futura sulla base dello studio trasportistico.

2.B.5. Ottimizzazioni dal punto di vista paesaggistico-ambientale

Le opere a verde hanno l'obiettivo di inserire l'infrastruttura stradale e le opere ad essa collegate nell'ambiente attraversato, di fornire un elemento utile contro l'inquinamento atmosferico da essa prodotto, di riqualificare gli ambiti marginali interessati dai lavori, di valorizzare i corridoi ecologici rappresentati dai corsi d'acqua e di recuperare, dal punto di vista ambientale, le aree utilizzate nella fase di cantierizzazione.

Tali opere consistono in interventi vegetazionali, quali inerbimenti ed impianti di specie vegetali autoctone, queste ultime scelte in base alle fitocenosi potenziali e alle caratteristiche microclimatiche del sito, adottati con tipologie diversificate a seconda della funzione che l'intervento puntualmente deve svolgere, anche combinando più tipologie. Sono state quindi definite delle tipologie di opere a verde idonee a perseguire gli obiettivi di cui sopra, fornendo le indicazioni sulla struttura (arboreo e/o arbustiva e relative dimensioni) e sui sestii di impianto.

Le aree di cantiere previste in progetto hanno attualmente una destinazione agricola e, di conseguenza, al termine dei lavori si prevede in progetto il loro recupero ambientale mediante ripristino ad uso agricolo.

2.B.6. La cantierizzazione

In funzione delle attività e del personale medio presente in cantiere sono state individuate le seguenti aree di cantiere:

CB001 - L'area di superficie pari a 8.675 mq sarà destinata a Campo Base, Cantiere Operativo e Area di deposito temporaneo del materiale proveniente dagli scavi.

CO001 - L'area di superficie pari a 4.625 mq sarà destinata a Cantiere Operativo e Area di deposito temporaneo del materiale proveniente dagli scavi.

CO002 - L'area di superficie pari a 4.000 mq sarà destinata a Cantiere Operativo, Campo Travi e Area di deposito temporaneo del materiale proveniente dagli scavi.

CT001 - L'area di superficie pari a 8.425 mq sarà destinata a Campo Travi.

ADS01 - L'area di superficie pari a 1.500 mq sarà destinata a Area di Supporto.

ADS02 - L'area di superficie pari a 1.625 mq sarà destinata ad Area di Supporto.

ADS03 - L'area di superficie pari a 3.300 mq sarà destinata ad Area di Supporto.

ADS04 - L'area di superficie pari a 1.600 mq sarà destinata ad Area di Supporto.

ADS05 - L'area di superficie pari a 1.000 mq sarà destinata ad Area di Supporto.

ADS06 - L'area di superficie pari a 550 mq sarà destinata ad Area di Supporto.

All'interno delle aree saranno previste tutte le attrezzature necessarie alla realizzazione dei lavori, a meno degli impianti per la realizzazione del conglomerato bituminoso e del calcestruzzo, che dovranno essere reperiti sul territorio.

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

- a sottoprodotto (rif art. 184bis) per la quasi totalità dei volumi di scavo dello scotico vegetale e per una parte del materiale inerte profondo;
- a rifiuto (rif. art. 183) per una buona parte dei materiali di scavo.

Tutti i materiali da scavo, che non rispetteranno le condizioni per il riutilizzo in sito o in siti diversi da quello di scavo, saranno sottoposti alle disposizioni vigenti in materia di rifiuti. Allo stesso tempo alcune tipologie di materiali identificate quale rifiuto, perché riferite ad operazioni di demolizione, saranno opportunamente e direttamente gestite in impianti di trattamento e recupero o smaltimento in discarica (ad es., i fanghi di risulta derivanti da perforazioni profonde; i fanghi provenienti dalla bagnatura degli scavi; il materiale proveniente da demolizioni e smantellamento e/o cernita di strutture preesistenti come opere in c.a., massicciate stradali, ecc).

La gestione dei materiali sarà caratterizzata da sole operazioni di scavo all'aperto, riferite a lavorazioni principali per realizzazione e sistemazione del rilevato stradale. Sono previsti alcuni scavi profondi per le opere di scavalco di viabilità stradale e di interferenza idraulica.

La gestione dei terreni di scavo sarà individuata in 4 ambiti secondo la suddivisione in tratte di intervento, sviluppate in modo funzionale. A questi è da aggiungere l'ambito delle aree di cantiere.

I movimenti dei materiali da scavo avverranno lungo le viabilità di cantiere, con i depositi intermedi posti all'interno del sistema di cantierizzazione e delle aree specificatamente dedicate a supporto di tutte le lavorazioni.

Le tempistiche di realizzazione delle varie opere e le relazioni temporali tra di esse sono riportate nell'elaborato CAP0001 "Diagramma dei lavori", i tempi totali della realizzazione dell'opera sono di 24 mesi.

2.C. Quadro di riferimento ambientale

2.C.1 IL CONTESTO AMBIENTALE

Le componenti ambientali interessate, proposte per il SIA, sono:

Popolazione e salute umana

Per tale componente viene analizzato lo stato di salute degli abitanti residenti in prossimità dell'infrastruttura in esame, al fine di verificare successivamente la compatibilità degli effetti diretti e indiretti del progetto con gli standard ed i criteri per la prevenzione dei rischi riguardanti la salute umana. La caratterizzazione dello stato attuale, in merito al fattore in esame è strutturata in due fasi:

- analisi del contesto demografico, delle condizioni socioeconomiche della popolazione e del profilo epidemiologico sanitario condotta attraverso il supporto di studi epidemiologici e di dati statistici;
- stima delle condizioni allo stato attuale della popolazione residente in prossimità dell'area in esame, partendo dai risultati ottenuti dallo studio delle componenti "Aria e clima" e "Rumore".

Biodiversità

Tale componente viene descritta attraverso i seguenti sotto paragrafi:

- l'inquadramento geografico e bioclimatico;
- l'inquadramento vegetazionale e floristico;
- l'inquadramento faunistico;
- la struttura e funzionalità degli habitat;
- le Aree ad elevato valore naturalistico soggette a regimi conservazionistici;
- la Rete ecologica.

Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare

Tale componente viene descritta attraverso i seguenti sotto paragrafi:

- il territorio e le destinazioni d'uso in atto;
- le aree agricole e i sistemi colturali;
- la struttura e la produzione delle aziende agricole;
- la zootecnica;
- i prodotti e i processi produttivi agroalimentari di qualità;
- l'agricoltura biologica;
- gli agriturismi.

Geologia e acque

Tale componente viene descritta attraverso i seguenti sotto paragrafi:

- inquadramento geomorfologico;
- inquadramento geologico;
- stratigrafia;
- sismicità;
- pericolosità geomorfologica e subsidenza;
- inquadramento idrogeologico;
- siti inquinati e cave e discariche;
- stabilimenti a rischio di incidente rilevante;
- inquadramento idrografico;
- pericolosità idraulica;
- qualità delle acque superficiali e sotterranee.

Atmosfera

Al fine di caratterizzare lo stato attuale della qualità dell'aria e consentire successivamente il

confronto con lo stato di progetto ci si è basati sul più recente report triennale ufficiale sulla qualità dell'aria in Regione pubblicato da ARPAE Emilia Romagna.

L'analisi ha coinvolto principalmente gli inquinanti attualmente più rilevanti per la definizione dell'attuale stato di qualità dell'aria: biossido di azoto (NO₂) e polveri sottili (PM₁₀ e PM_{2.5}), le cui concentrazioni inoltre sono misurate presso un maggior numero di centraline.

Sistema paesaggistico: paesaggio, patrimonio culturale e beni materiali

Il contesto ambientale della componente "Sistema paesaggistico" verrà sviluppato attraverso i seguenti sotto paragrafi:

- il contesto paesaggistico di area vasta nell'intorno dell'opera in oggetto;
- la struttura del paesaggio nell'area di intervento circostante all'intervento;
- aspetti percettivi, attraverso l'individuazione di punti di vista verso l'infrastruttura al fine di analizzare le diverse visuali occlusa, libera, parzialmente occlusa.

Rumore

Tale componente viene descritta attraverso i seguenti sotto paragrafi:

- classificazione acustica del territorio;
- censimento dei ricettori;
- campagna fonometrica;
- simulazioni modellistiche scenario attuale.

Vibrazioni

In relazione alla tematica delle vibrazioni, si fa riferimento alle norme tecniche DIN 4150 (tedesca) e la UNI 9614 "Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo".

2.C.2 ANALISI DEGLI IMPATTI

Per la determinazione degli impatti indotti sull'ambiente dalla realizzazione dell'opera nella sua dimensione costruttiva e dall'opera della sua dimensione fisica ed operativa, si applica una metodologia composta da cinque step, ed in particolare:

- lettura dell'opera secondo le tre dimensioni;
- scomposizione dell'opera in azioni;
- determinazione della catena azioni-fatti causali-impatti;
- stima dei potenziali impatti;
- stima degli impatti residui.

Pertanto l'analisi degli impatti consiste nell'individuare i potenziali impatti generati dall'opera nelle sue tre dimensioni, considerare tutte le componenti ambientali interferite, determinarne la significatività, ovvero il livello di interferenza che l'opera può assumere, nelle sue tre dimensioni, sull'ambiente circostante. Vengono poi eventualmente individuate le misure di mitigazioni.

Nel caso in cui si registri un impatto ambientale residuo significativo, sono valutate e individuate per ciascuna matrice interferita, le adeguate opere ed interventi di compensazione.

Infine, si evidenzia che la stima degli impatti darà conto anche degli eventuali "effetti positivi" generati dalla presenza dell'opera in termini di miglioramento dello stato qualitativo iniziale della matrice ambientale analizzata.

Per le azioni di prevenzione vengono descritte le principali best practice e accorgimenti previsti durante le lavorazioni di cantiere e per la fase di esercizio.

2.D. Elenco degli elaborati proposti in allegato all'istanza di procedimento autorizzatorio unico di VIA

DOCUMENTAZIONE GENERALE PARTE GENERALE

GEN 0001 - Elenco Elaborati
GEN 0002 - Relazione tecnico-illustrativa
CAP 0001 - Diagramma dei lavori

ELABORATI DI INQUADRAMENTO

STD 0001 - Corografia generale e localizzazione territoriale
STD 0002 - Planimetria generale di inquadramento
STD 0003 - Planimetria generale di inquadramento su ortofotopiano
NTL 0003 - Disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici

STUDI SPECIFICI

ATR 0001 - Studio di traffico
STD 0004 - Relazione di Sicurezza ai sensi dell'ART. 4 del D.M. 22.04.2004

SICUREZZA

SIC 0001 - Aggiornamento documento contenente prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza (D.P.R. 207/2010)

COMPUTI E STIME

Elaborati Economici

CCP 0001 - Quadro economico
CCP 0002 - Stima generale dei lavori
CCP 0003 - Elenco prezzi
CCP 0004 - Analisi prezzi
CCP 0005 - Computo metrico estimativo Volume 1
CCP 0006 - Computo metrico estimativo Volume 2
CCP 0007 - Allegati computo metrico estimativo (movimenti materie) Volume 1
CCP 0012 - Allegati computo metrico estimativo (movimenti materie) Volume 2
CCP 0013 - Allegati computo metrico estimativo (movimenti materie) Volume 3
CCP 0014 - Allegati computo metrico estimativo (movimenti materie) Volume 4

Planimetria delle suddivisioni in WBS

CCP 0008 - Planimetria Tav. 1 di 4
CCP 0009 - Planimetria Tav. 2 di 4
CCP 0010 - Planimetria Tav. 3 di 4
CCP 0011 - Planimetria Tav. 4 di 4

GEOLOGIA

Parte generale

GEO 0001 - Relazione geologica-geomorfologica

Geologia

GEO 0002 - Planimetria geologica con profilo geologico longitudinale Tratta "A"
GEO 0003 - Planimetria geologica con profilo geologico longitudinale Tratta "B"
GEO 0004 - Planimetria geologica con profilo geologico longitudinale Tratta "C"

GEO 0005 - Planimetria geologica Tratta "D1"

Geomorfologia

GEO 0006 - Planimetria geomorfologica Tratta "A"

GEO 0007 - Planimetria geomorfologica Tratta "B"

GEO 0008 - Planimetria geomorfologica Tratta "C"

GEO 0009 - Planimetria geomorfologica Tratta "D1"

Carte pubblicate da Enti

GEO 0010 - Planimetria dei vincoli da PAI e della pericolosità idraulica da PGRA Tratta "A"

GEO 0011 - Planimetria dei vincoli da PAI e della pericolosità idraulica da PGRA Tratta "B"

GEO 0012 - Planimetria dei vincoli da PAI e della pericolosità idraulica da PGRA Tratta "C"

GEO 0013 - Planimetria dei vincoli da PAI e della pericolosità idraulica da PGRA Tratta "D1"

Indagini geognostiche in sito

GEO 0014 - Planimetria di ubicazione delle indagini geognostiche Tratta "A"

GEO 0015 - Planimetria di ubicazione delle indagini geognostiche Tratta "B"

GEO 0016 - Planimetria di ubicazione delle indagini geognostiche Tratta "C"

GEO 0017 - Planimetria di ubicazione delle indagini geognostiche Tratta "D1"

GEO 0018 - Indagini in sito Enti (sondaggi-pozzi per acqua)

GEO 0019 - Indagini in sito Enti (prove penetrometriche)

GEO 0020 - Indagini in sito pregresse (sondaggi)

GEO 0021 - Indagini in sito pregresse (pozzetti superficiali)

GEO 0022 - Indagini in sito pregresse (prove penetrometriche)

GEO 0023 - Indagini in sito (sondaggi)

GEO 0024 - Indagini in sito (pozzetti superficiali)

GEO 0025 - Prospezioni sismiche Enti (Masw-Hvsr)

GEO 0026 - Prospezioni sismiche pregresse (Down Hole - Sev)

GEO 0027 - Prospezioni sismiche (Masw-Hvsr)

Prove di laboratorio

GEO 0030 - Prove di laboratorio Enti

GEO 0031 - Prove di laboratorio pregresse (sondaggi) vol. 1/4

GEO 0032 - Prove di laboratorio pregresse (sondaggi) vol. 2/4

GEO 0033 - Prove di laboratorio pregresse (sondaggi) vol. 3/4

GEO 0034 - Prove di laboratorio pregresse (sondaggi) vol. 4/4

GEO 0035 - Prove di laboratorio pregresse (pozzetti superficiali)

GEO 0036 - Prove di laboratorio (sondaggi) vol. 1/2

GEO 0037 - Prove di laboratorio (sondaggi) vol. 2/2

GEO 0038 - Prove di laboratorio (pozzetti superficiali)

GEO 0039 - Prove di laboratorio (stabilizzazione a calce)

IDROGEOLOGIA

Parte generale

GEO 0040 - Relazione di inquadramento idrogeologico

Planimetrie

GEO 0041 - Planimetria idrogeologica con profilo idrogeologico longitudinale Tratta "A"

GEO 0042 - Planimetria idrogeologica con profilo idrogeologico longitudinale Tratta "B"

GEO 0043 - Planimetria idrogeologica con profilo idrogeologico longitudinale Tratta "C"

GEO 0044 - Planimetria idrogeologica Tratta "D1"

GEOTECNICA

APE 0001 - Relazione geotecnica

APE 0002 - Planimetria e profilo geotecnico Tratta A - Tav. 1 di 2
APE 0003 - Planimetria e profilo geotecnico Tratta A - Tav. 2 di 2
APE 0004 - Planimetria e profilo geotecnico Tratta B - Tav. 1 di 2
APE 0005 - Planimetria e profilo geotecnico Tratta B - Tav. 2 di 2
APE 0006 - Planimetria e profilo geotecnico Tratta C
APE 0007 - Planimetria e profilo geotecnico Tratta D1

RELAZIONE PRELIMINARE AMBIENTALE

AMB 0100 - Relazione Preliminare Ambientale

ASPETTI AMBIENTALI

Architettura e Paesaggio

AUA 0001 - Relazione Paesaggistica
AUA 0002 - Fotoinserimenti

Documentazione di impatto acustico

PAC 0001 - Relazione impatto acustico di esercizio e cantiere
PAC 0003 - Indagini acustiche
PAC 0004 - Censimento ricettori e zonizzazioni acustiche comunali
PAC 0005 - Simulazione acustica di progetto senza mitigazioni - Scenario Notturno
PAC 0006 - Simulazione acustica di progetto con mitigazioni - Scenario Notturno
PAC 0007 - Mappe isofoniche a 4 metri - Scenario mitigato diurno
PAC 0008 - Mappe isofoniche a 4 metri - Scenario mitigato notturno

Censimento vegetazionale

SUA 0001 - Relazione tecnico-specialistica
SUA 0002 - Planimetria censimento su progetto Tav. 1 di 4
SUA 0003 - Planimetria censimento su progetto Tav. 2 di 4
SUA 0004 - Planimetria censimento su progetto Tav. 3 di 4
SUA 0005 - Planimetria censimento su progetto Tav. 4 di 4
SUA 0013 - Planimetria censimento su espropri Tav. 1 di 9
SUA 0014 - Planimetria censimento su espropri Tav.2 di 9
SUA 0015 - Planimetria censimento su espropri Tav.3 di 9
SUA 0016 - Planimetria censimento su espropri Tav.4 di 9
SUA 0017 - Planimetria censimento su espropri Tav. 5 di 9
SUA 0018 - Planimetria censimento su espropri Tav. 6 di 9
SUA 0019 - Planimetria censimento su espropri Tav.7 di 9
SUA 0020 - Planimetria censimento su espropri Tav. 8 di 9
SUA 0021 - Planimetria censimento su espropri Tav. 9 di 9

TOPOGRAFIA

GCT 0001 - Relazione tecnica e monografie dei vertici
GCT 0002 - Indagini eseguite

ARCHEOLOGIA

ARC 0001 - Verifica preventiva dell'interesse archeologico Relazione
ARC 0002 - Verifica preventiva dell'interesse archeologico Carta delle presenze archeologiche
ARC 0003 - Verifica preventiva dell'interesse archeologico Carta del potenziale archeologico
ARC 0004 - Piano delle indagini archeologiche preventive Relazione
ARC 0005 - Piano delle indagini archeologiche preventive Tratta A

ARC 0006 - Piano delle indagini archeologiche preventive Tratta B
ARC 0007 - Piano delle indagini archeologiche preventive Tratta C
ARC 0008 - Piano delle indagini archeologiche preventive Tratta D

BONIFICHE ORDIGNI BELLICI

GEN 0004 - Relazione tecnica
GEN 0005 - Planimetria individuazione profondità degli scavi e recinzioni Tratta A
GEN 0006 - Planimetria individuazione profondità degli scavi e recinzioni Tratta B
GEN 0007 - Planimetria individuazione profondità degli scavi e recinzioni Tratta C
GEN 0008 - Planimetria individuazione profondità degli scavi e recinzioni Tratta D1

CORPO STRADALE PROGETTO STRADALE

STD 0005 - Relazione tecnico stradale
Diagramma delle velocità e delle visuali libere
STD 0006 - Diagramma delle velocità e delle visuali libere Tratta A - Asse A2
STD 0007 - Diagramma delle velocità e delle visuali libere Tratta B - Asse B1
STD 0008 - Diagramma delle velocità e delle visuali libere Tratta B - Asse B2
STD 0009 - Diagramma delle velocità e delle visuali libere Tratta C

Sezioni tipologiche

STD 0010 - Sezioni tipo
STD 0011 - Particolari costruttivi
APE 0008 - Rilevati e trincee - sezioni tipo

Planimetrie stato attuale

STD 0012 - Planimetria stato attuale Tratta A
STD 0013 - Planimetria stato attuale Tratta B
STD 0014 - Planimetria stato attuale Tratta C
STD 0015 - Planimetria stato attuale Tratta D1

Planimetrie di tracciamento

STD 0016 - Planimetria di tracciamento Tratta A
STD 0017 - Planimetria di tracciamento Tratta B
STD 0018 - Planimetria di tracciamento Tratta C
STD 0019 - Planimetria di tracciamento Tratta D1

Planimetrie di progetto

STD 0020 - Planimetria di progetto Tratta A
STD 0021 - Planimetria di progetto Tratta B
STD 0022 - Planimetria di progetto Tratta C
STD 0023 - Planimetria di progetto Tratta D1

Profili longitudinali

STD 0024 - Profilo longitudinale Tratta A - Asse A
STD 0025 - Profilo longitudinale Tratta A
Assi RO001, RP01A, RP01B, RP01C, RO005, RP05A, RP05B, RP05C, RP5D
STD 0026 - Profilo longitudinale Tratta A
Assi RO002, RP02A, RP02B, RO004, RP004A, RP004B, RP004C
STD 0027 - Profilo longitudinale Tratta B
Assi B1 - B2
STD 0028 - Profilo longitudinale Tratta B
Assi RO006, R6Pa, R6Pb, RO008, R8a, R8b, RP11c, RP11d
STD 0029 - Profilo longitudinale Tratta C

Assi C, TC-C13, TC-C-PA, TC-C-PB, TC-C-PC, RP-17A
STD 0030 - Profilo longitudinale Tratta D1
Assi RO014,RP14A,RP14B,RP14C,RP14D,RO015,RP15A,RP15C
STD 0031 - Profilo longitudinale Tratta D1
Assi RO016, RP16A, RP16B, RP16C, RP16D, RP016E

Sezioni caratteristiche

STD 0034 - Sezioni caratteristiche Tratte A-B-C-D1

Planimetrie delle demolizioni

STD 0035 - Planimetria delle demolizioni Tratta A - Tav. 1 di 4
STD 0036 - Planimetria delle demolizioni Tratta A - Tav. 2 di 4
STD 0037 - Planimetria delle demolizioni Tratta A - Tav. 3 di 4
STD 0038 - Planimetria delle demolizioni Tratta A - Tav. 4 di 4
STD 0039 - Planimetria delle demolizioni Tratta B - Tav. 1 di 3
STD 0040 - Planimetria delle demolizioni Tratta B - Tav. 2 di 3
STD 0041 - Planimetria delle demolizioni Tratta B - Tav. 3 di 3
STD 0042 - Planimetria delle demolizioni Tratta C
STD 0043 - Planimetria delle demolizioni Tratta D1

Sezioni trasversali

STD 0044 - Sezioni trasversali Tratta A
STD 0045 - Sezioni trasversali Tratta B
STD 0046 - Sezioni trasversali Tratta C
STD 0047 - Sezioni trasversali Tratta D1

IDROLOGIA E IDRAULICA

Interferenze idrografiche

IDR 0001 - Relazione idrologico-idraulica
IDR 0002 - Area idrografica - Reticolo irriguo interferito
IDR 0003 - Interferenza scolo Stelloni
IDR 0004 Ponte sul Reno - Fasi realizzative e opere provvisorie
IDR 0005 Innalzamento argini Planimetria, sezioni e particolari

Sistema di drenaggio acque di piattaforma

IDR 0006 - Relazione idraulica di dimensionamento del sistema di drenaggio
IDR 0007 - Planimetria sistema di drenaggio Tratta A
IDR 0008 - Planimetria sistema di drenaggio Tratta B
IDR 0009 - Planimetria sistema di drenaggio Tratta C
IDR 0010 - Planimetria sistema di drenaggio Tratta D1
IDR 0011 - Particolari costruttivi Tav. 1 di 4
IDR 0012 - Particolari costruttivi Tav. 2 di 4
IDR 0013 - Particolari costruttivi Tav. 3 di 4
IDR 0014 - Particolari costruttivi Tav. 4 di 4

OPERE D'ARTE MAGGIORI

Nuovo ponte fiume Reno

Progetto architettonico

AUA 0003 - Planimetria e prospetti
AUA 0004 - Pianta, prospetto, sezioni e dettagli
AUA 0005 - Dettagli 1
AUA 0006 - Dettagli 2

Progetto strutturale

STR 0001 - Tabella Materiali
 STR 0002 - Relazione di calcolo impalcato
 STR 0003 - Relazione di calcolo sottostrutture
 APE 0009 - Relazione di calcolo pali di fondazione
 STR 0004 - Viste di insieme: pianta profilo e sezioni
 APE 0010 - Pianta fondazioni e Pianta scavi tavola 1 di 2
 APE 0011 - Pianta fondazioni e Pianta scavi tavola 2 di 2
 STR 0005 - Carpenteria Spalla A e Fondazioni
 STR 0006 - Carpenteria spalla B e Fondazioni
 STR 0007 - Carpenteria Pile e fondazioni Tav. 1 di 4
 STR 0008 - Carpenteria Pile e fondazioni Tav. 2 di 4
 STR 0009 - Carpenteria Pile e fondazioni Tav. 3 di 4
 STR 0010 - Carpenteria Pile e fondazioni Tav. 4 di 4
 STR 0011 - Carpenteria Impalcato - Sezione longitudinale e pianta Tav. 1 di 4
 STR 0012 - Carpenteria Impalcato - Sezione longitudinale e pianta Tav. 2 di 4
 STR 0013 - Carpenteria Impalcato - Sezione longitudinale e pianta Tav. 3 di 4
 STR 0014 - Carpenteria Impalcato - Sezione longitudinale e pianta Tav. 4 di 4
 STR 0015 - Carpenteria Impalcato - Sezioni e particolari costruttivi Tav. 1 di 7
 STR 0016 - Carpenteria Impalcato - Sezioni e particolari costruttivi Tav. 2 di 7
 STR 0017 - Carpenteria Impalcato - Sezioni e particolari costruttivi Tav. 3 di 7
 STR 0018 - Carpenteria Impalcato - Sezioni e particolari costruttivi Tav. 4 di 7
 STR 0019 - Carpenteria Impalcato - Sezioni e particolari costruttivi Tav. 5 di 7
 STR 0020 - Carpenteria Impalcato - Sezioni e particolari costruttivi Tav. 6 di 7
 STR 0021 - Carpenteria Impalcato - Sezioni e particolari costruttivi Tav. 7 di 7
 STR 0022 - Coppelle metalliche - Pianta, sezioni e particolari costruttivi Tav. 1 di 2
 STR 0023 - Coppelle metalliche - Pianta, sezioni e particolari costruttivi Tav. 2 di 2
 STR 0024 - Schema appoggi, giunti e particolari costruttivi

OPERE D'ARTE MINORI

Sottopasso Ciclo Pedonale

STR 0026 - Sottopasso ciclopedonale - Relazione di calcolo
 APE 0024 - Muri a "U" - Relazione di calcolo
 STR 0025 - Sottopasso ciclopedonale - Planimetria generale
 APE 0022 - Sottopasso ciclopedonale - Pianta scavi
 STR 0027 - Sottopasso ciclopedonale - Carpenteria Tav 1 di 2
 STR 0028 - Sottopasso ciclopedonale - Carpenteria Tav 2 di 2
 APE 0012 - Sottopasso ciclopedonale – verifiche geotecniche
 APE 0023 - Relazione di calcolo opere provvisorie

Opere di sostegno

APE 0013 - Relazione di calcolo
 APE 0014 - Muro di sostegno n. 1 - asse B2
 APE 0015 - Muro di sostegno n. 2 - asse B2
 APE 0016 - Muro di sostegno : particolari costruttivi

Manufatti idraulici

APE 0017 - Relazione Geotecnica Manufatti Idraulici
 STR 0029 - Relazione Tombini
 STR 0030 - Tombini circolari
 STR 0031 - Tombino DN1000 o scatolare 1x1 (pk 0+600 asse A1) - Relazione di calcolo
 STR 0032 - Tombino DN1000 o scatolare 1x1 (pk 0+600 asse A1) - Carpenteria e Pianta Scavi

STR 0033 - Scatolare 3.5x2.5 (pk0+700 asse A1) - Relazione di calcolo
 STR 0034 - Scatolare 3.5x2.5 (pk0+700 asse A1) - Carpenteria e Pianta scavi
 STR 0035 - Scatolare 4x3 (rotatoria RO005) - Relazione di calcolo
 STR 0036 - Scatolare 4x3 (rotatoria RO005) - Carpenteria
 APE 0018 - Scatolare 4x3 (rotatoria RO005) - Pianta Scavi
 STR 0037 - Scatolare 2x2 (pk0+700 asse C1) - Relazione di calcolo
 STR 0038 - Scatolare 2x2 (pk0+700 asse C1) - Carpenteria e Pianta Scavi
 APE 0025 - Scatolare 2x2 (pk0+700 asse C1) - Relazione di calcolo berlinese
 STR 0039 - Tombino scatolare Scolo Stelloni - Relazione di calcolo
 STR 0040 - Tombino scatolare Scolo Stelloni - Carpenteria e pianta scavi Tombino n.1
 STR 0041 - Tombino scatolare Scolo Stelloni - Carpenteria e pianta scavi Tombino n.2

OPERE COMPLEMENTARI

Segnaletica orizzontale e verticale

BSS 0048 - Tipologici Segnaletica
 BSS 0049 - Segnaletica Verticale Esistente - Planimetria rimozioni Tratta A
 BSS 0050 - Segnaletica Verticale Esistente - Planimetria rimozioni Tratta B
 BSS 0051 - Segnaletica Verticale Esistente - Planimetria rimozioni Tratta C
 BSS 0052 - Segnaletica Verticale Esistente - Planimetria rimozioni Tratta D1
 BSS 0053 - Progetto segnaletica - Planimetria Tratta A
 BSS 0054 - Progetto segnaletica - Planimetria Tratta B
 BSS 0055 - Progetto segnaletica - Planimetria Tratta C
 BSS 0056 - Progetto segnaletica - Planimetria Tratta D1

Barriere di sicurezza

BSS 0057 - Relazione tecnica
 BSS 0058 - Tipologici barriere e reti di protezione
 BSS 0059 - Schemi di installazione
 BSS 0060 - Tipologici dispositivi complementari Tav 1 di 2
 BSS 0061 - Tipologici dispositivi complementari Tav 2 di 2
 BSS 0062 - Planimetria rimozioni e progetto Tratta A
 BSS 0063 - Planimetria rimozioni e progetto Tratta B
 BSS 0064 - Planimetria rimozioni e progetto Tratta C
 BSS 0065 - Planimetria rimozioni e progetto Tratta D1

Pavimentazioni

ATR 0002 - Analisi delle caratteristiche strutturali delle pavimentazioni esistenti Relazione tecnica
 ATR 0003 - Relazione di progetto delle pavimentazioni
 ATR 0004 - Sezioni tipo di intervento e particolari costruttivi

Barriere acustiche

AUA 0007 - Relazione descrittiva
 AUA 0008 - Abaco delle tipologie architettoniche Tav 1/2
 AUA 0014 - Abaco delle tipologie architettoniche Tav 2/2
 AUA 0009 - Planimetria Tav. 1/3
 AUA 0010 - Planimetria Tav. 2/3
 AUA 0011 - Planimetria Tav. 3/3

Elaborati strutturali tipologici

STR 0042 - Sezioni e particolari costruttivi Tav 1 di 3
 STR 0043 - Sezioni e particolari costruttivi Tav 2 di 3
 STR 0044 - Sezioni e particolari costruttivi Tav 3 di 3

STR 0045 - Relazione di calcolo
APE 0019 - Relazione di calcolo delle fondazioni
APE 0020 - Carpenteria delle fondazioni

OPERE A VERDE

SUA 0006 - Relazione tecnico - specialistica
SUA 0007 - Abaco degli interventi vegetazionali
SUA 0008 - Planimetria Tratta A
SUA 0009 - Planimetria Tratta B
SUA 0010 - Planimetria Tratta C
SUA 0011 - Planimetria Tratta D1
SUA 0012 - Sezioni tipiche

INTERSEZIONI E SVINCOLI PARTE STRADALE

Planimetrie di tracciamento

STD 0066 - Planimetria di tracciamento Tratta A
STD 0067 - Planimetria di tracciamento Tratta B
STD 0068 - Planimetria di tracciamento Tratta C
STD 0069 - Planimetria di tracciamento Tratta D1

Planimetrie di progetto

STD 0070 - Planimetria di progetto Tratta A
STD 0071 - Planimetria di progetto Tratta B
STD 0072 - Planimetria di progetto Tratta C
STD 0073 - Planimetria di progetto Tratta D1

IMPIANTI ELETTROMECCANICI

OPT 0001 - Relazione generale - Impianti
OPT 0002 - Relazione di calcolo - Calcoli illuminotecnici e Linee Elettriche Principali
OPT 0003 - Planimetria di progetto impianto di illuminazione esterna Tratta A
OPT 0004 - Planimetria di progetto impianto di illuminazione esterna Tratta B
OPT 0005 - Planimetria di progetto impianto di illuminazione esterna Tratta C
OPT 0006 - Planimetria di progetto impianto di illuminazione esterna Tratta D1
OPT 0007 - Particolari tipologici di installazione impianto di illuminazione esterna
OPT 0008 - Raccolta Schemi unifilari quadri elettrici
OPT 0009 - Impianto di sollevamento acque meteoriche - dettagli
OPT 0010 - Piano di manutenzione impianti tecnologici

CANTIERIZZAZIONE E FASI DEI LAVORI AREE DI CANTIERE, VIABILITA', CAVE E DEPOSITI

CAP 0100 - Planimetria ubicazione cave e discariche e viabilità di collegamento all'intervento
CAP 0101 - Censimento cave Schede
CAP 0102 - Censimento discariche Schede
CAP 0200 - Ubicazione aree di cantiere
IDR 0015 - Relazione tecnica idraulica di cantiere
IDR 0016 - Planimetria reti idrauliche e particolari

FASIZZAZIONE DEI LAVORI E DEL TRAFFICO

CAP 0650 - Percorsi alternativi durante la realizzazione dei nuovi tombini e sottopassi

SOMME A DISPOSIZIONE ESPROPRI

ESC 0001 - Relazione sulle espropriazioni

Comune di Calderara di Reno

ESC 0002 - Elenco ditte ED Tratta A

ESC 0003 - Piano particellare di esproprio Tav 1 di 2 Tratta A

ESC 0004 - Piano particellare di esproprio Tav 2 di 2 Tratta A

ESC 0005 - Elenco ditte ED Tratta B

ESC 0006- Piano particellare di esproprio Tav 1 di 1 Tratta B

Comune di Sala Bolognese

ESC 0007- Elenco ditte ED Tratta A

ESC 0008- Piano particellare di esproprio Tav 1 di 1 Tratta A

Comune di Castel Maggiore

ESC 0009- Elenco ditte ED Tratta B

ESC 0010- Piano particellare di esproprio Tav 1 di 1 - Tratta B

ESC 0011- Elenco ditte ED Tratta C

ESC 0012- Piano particellare di esproprio Tav 1 di 1 - Tratta C

ESC 0013- Elenco ditte ED Tratta D1

ESC 0014- Piano particellare di esproprio Tav 1 di 1 - Tratta D1

Comune di Bologna

ESC 0015- Elenco ditte ED Tratta C

ESC 0016- Piano particellare di esproprio Tav 1 di 1 - Tratta C

ESC 0017- Elenco ditte ED Tratta D1

ESC 0018- Piano particellare di esproprio Tav 1 di 1 - Tratta D1

INTERFERENZE

ESC 0019- Relazione descrittiva delle reti tecnologiche

ESC 0020- Planimetrie di censimento interferenze Tratta A

ESC 0021- Planimetrie di censimento interferenze Tratta B

ESC 0022- Planimetrie di censimento interferenze Tratta C

ESC 0023- Planimetrie di censimento interferenze Tratta D1

ESC 0024- Planimetria di risoluzione delle interferenze Tratta A

ESC 0025- Planimetria di risoluzione delle interferenze Tratta B

ESC 0026- Planimetria di risoluzione delle interferenze Tratta C

ESC 0027- Planimetria di risoluzione delle interferenze Tratta D1

ESC 0028- Schede di risoluzione interferenze Tratta A

ESC 0029- Schede di risoluzione interferenze Tratta B

ESC 0030- Schede di risoluzione interferenze Tratta C

ESC 0031- Schede di risoluzione interferenze Tratta D1

3. INDICAZIONI SUI CONTENUTI DEL SIA E DELLA DOCUMENTAZIONE NECESSARIA PER IL RILASCIO DEGLI ATTI COMPRESI NEL PAUR

3.A. Fattori preclusivi alla realizzazione del progetto

In questa fase, come richiede la norma, è stata accertata l'assenza di elementi o fattori preclusivi alla realizzazione del progetto, derivanti dalla pianificazione territoriale ed urbanistica, ovvero da vincoli assoluti presenti nell'area di interesse.

3.B. Studio di Impatto Ambientale

Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) dovrà essere redatto in conformità all'Allegato VII alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e smi; in particolare dovranno essere approfonditi i temi riportati suddivisi nei quadri: Programmatico, Progettuale ed Ambientale.

Di seguito si riportano le richieste relative ai contenuti che dovrà avere lo Studio d'Impatto Ambientale (SIA), concordate dalla Conferenza dei servizi, mantenendo il riferimento all'Ente che le ha proposte e suddivise nei tre quadri di riferimento del SIA.

I contributi pervenuti dagli Enti, costituiscono allegato al presente verbale.

3.B.1 Quadro di riferimento Programmatico

In relazione alla pianificazione territoriale e settoriale dovrà essere presente un'adeguata e completa analisi di coerenza dell'opera con gli obiettivi degli strumenti pianificatori vigenti.

Città Metropolitana di Bologna

1) Il PTM, in coerenza con il PUMS, classifica l'infrastruttura in oggetto in Tav. 1 "Carta della struttura", come "Viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale e interprovinciale", per la quale al comma 3 dell'art. 46 individua una fascia di rispetto pari a 40 mt, mentre al comma 11 specifica che il *potenziamento e l'adeguamento della rete stradale di previsione comportano la progettazione e la contestuale esecuzione delle opere di inserimento paesaggistico, mitigazione ambientale e rafforzamento della rete ecologica da prevedere nelle apposite fasce di ambientazione (cap. 7 del PUMS, paragrafo 7.6), nel rispetto delle disposizioni sulla forestazione metropolitana di cui al precedente art. 37 delle presenti norme del PTM.*

Inoltre riporta, sempre in Tav. 1, la rete ciclabile strategica ed integrativa, parte della quale si sviluppa in affiancamento all'asse dell'Intermedia per quasi tutta la sua lunghezza. Detto percorso ciclabile in affiancamento è anche individuato, sempre dal PTM, in Tav 5 "Carta delle reti ecologiche della fruizione e del turismo" come "ciclabile di pianura a supporto della connettività ecologica", ovvero il piano individua nella realizzazione di dette piste ciclabili (art. 47) anche l'occasione di dotare il territorio di adeguate dotazioni arboreo/arbustive aventi finalità sia di reti ecologiche e sia paesaggistiche a vantaggio degli utenti. Detto tratto è finalizzato in particolare al collegamento ecologico tra i corridoi ecologici multifunzionali dei corsi d'acqua Samoggia/Reno/Navile.

Verificato che seppur l'intervento insista in parte su infrastrutture esistenti, a seguito degli interventi proposti si configurerà sul territorio metropolitano un nuovo, continuo e importante tracciato di collegamento tra la parte ovest e la parte centrale della città metropolitana.

In base a quanto sopra esposto si ritiene quindi che **per una piena conformità al piano, il progetto debba essere integrato in merito al tema sia delle connessioni ciclabili nonché delle mitigazioni ambientali paesaggistiche.**

In merito ai percorsi ciclabili, **si chiede quindi, anche per soddisfare quanto richiesto sia dal codice della strada al comma 4bis dell'art. 13** (*“Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza”*) **sia dal comma 2 dell'art. 4 della legge regionale n.10/2017 “Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità”** (Art. 4 - comma 2 *Qualora la pianificazione locale preveda di realizzare strade di nuova costruzione o interventi di manutenzione straordinaria della sede stradale, le piste ciclabili non realizzabili in adiacenza, ai sensi degli articoli 13 e 14 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono localizzate in ambiti tali da garantire la fruibilità e la connessione funzionale delle stesse con i poli attrattori, con i nodi di interscambio del trasporto pubblico e, in generale, con i luoghi di interesse sociale, storico, culturale, enogastronomico e turistico di fruizione pubblica, nonché con la RCR e le reti extraurbane ed urbane.*) **di integrare il progetto con la progettazione di un percorso ciclabile in affiancamento, tenendo anche conto dei percorsi ciclabili esistenti o di prossima realizzazione per i quali dovrà esserne garantita la continuità.**

2) In riferimento alla conformità urbanistica Comunale si chiede di **esplicitare la conformità dell'opera alla strumentazione urbanistica**, sia in riferimento alla localizzazione del tracciato sia alle relative fasce di rispetto, nonché in merito alla zonizzazione acustica, fornendo nel caso gli elaborati di variante.

Comune di Bologna

3) In riferimento al Piano urbanistico generale, approvato dal Consiglio comunale con delibera PG 342648/2021 ed entrato in vigore il 29 settembre 2021, circa la valutazione di rispondenza degli interventi alle indicazioni delle Strategie locali, si evidenzia che le due rotatorie non sono previste tra le principali opere pubbliche nella Strategia locale *Corticella Dozza*.

Tuttavia, in relazione alla **coerenza con le Strategie urbane del PUG** del progetto, è necessario perseguire gli obiettivi e le strategie del Piano, considerando sia gli Indirizzi per le politiche urbane sia le Condizioni di sostenibilità per gli interventi urbanistici in relazione alle parti di città interessate, ovvero:

- Resilienza e ambiente (azioni per il territorio comunale 1.1d, 1.2c, 1.2d, 1.2e, 1.3d 1.4a, 1.4c; azione per il territorio rurale di pianura 1.2a, azioni per il territorio urbanizzato 1.2b, 1.3d; altre azioni 1.2d, 1.3a, 1.3c, 1.3d);
- Abitabilità e inclusione (azione per il perimetro del territorio urbanizzato 2.1e, 2.3a, 2.3b, azioni per il territorio comunale 2.2a, 2.3c);
- Attrattività e lavoro (azioni per il perimetro del territorio urbanizzato 3.1a, 3.1b, 3.1c, azioni per il territorio comunale 3.1g, Territorio rurale della pianura 3.4c).

Il progetto dovrà inoltre dimostrare la **compatibilità degli interventi rispetto ai vincoli e alle tutele**, come individuate speditivamente dalla Tavola dei vincoli del PUG e dalle relative Schede, con gli approfondimenti richiesti per ognuno di essi.

Di seguito una prima ricognizione:

Risorse idriche e assetto idrogeologico

- Aree potenzialmente interessate da alluvioni frequenti - Reticolo principale (RO015 via Peglion\S.S. 64 Ferrarese\Porrettana),
- Aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti - Reticolo principale e Reticolo secondario,

- Aree potenzialmente interessate da alluvioni rare - Reticolo principale;

Elementi naturali e paesaggistici

- Fiumi, torrenti e corsi d'acqua di interesse paesaggistico (per la rotatoria RO015 via Peglion\S.S. 64 Ferrarese\Porrettana);

Testimonianze storiche e archeologiche

- Zone a bassa potenzialità archeologica,
- Viabilità storica - Tipo I;

Rischio sismico

- Condizioni limite per l'emergenza - Fascia di 30 m lungo la viabilità ed attorno alle aree di emergenza,
- Microzone omogenee in prospettiva sismica - Zone di attenzione per liquefazione 2A;

PTM - Ecosistemi naturali e limitazioni per gli interventi all'esterno del territorio urbanizzato

- Limitazioni per gli interventi all'esterno del territorio urbanizzato;

Infrastrutture suolo servitù

- Strade;

Infrastrutture per la navigazione aerea 2

Superfici di delimitazione degli ostacoli

- Superficie conica - Pendenza 1:20 (rotatoria RO016 vie Lipparini\Stendhal\Shakespeare),
- Superficie orizzontale esterna - Quota = 181,67 mt (RO015 via Peglion\S.S. 64 Ferrarese\Porrettana);

Pericoli per la navigazione aerea

- Tipologia 1 (Tav. PC01A),
- Tipologia 2 (Tav. PC01A) (rotatoria RO016 vie Lipparini\Stendhal\Shakespeare),
- Tipologia 4a - Impianti eolici - Area di incompatibilità assoluta (Tav. PC01C);

Ostacoli alla navigazione aerea

- Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli a quota variabile (Allegato A);

Elettromagnetismo

- Elettrodotti ad alta e media tensione,
- Aree con divieto di localizzazione di impianti fissi di telefonia mobile - Fascia di rispetto dei ricettori sensibili (rotatoria RO016 vie Lipparini\Stendhal),
- Emissione radio/televisiva - Area di divieto di localizzazione impianti (rotatoria RO016 vie Lipparini\Stendhal).

In merito alla variante urbanistica, gli interventi parrebbero non interessare aree esterne alle fasce stesse, già individuate nella tavola dei vincoli mancando la sovrapposizione del progetto alla fascia di rispetto stradale. Occorrerà procedere al loro adeguamento a seguito dell'approvazione del progetto definitivo.

4) Poiché il progetto coinvolge aree di proprietà privata, occorre provvedere all'apposizione di vincolo preordinato all'esproprio. In relazione all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il Proponente dovrà presentare **l'elaborato relativo all'Elenco delle ditte**, individuando le eventuali aree di proprietà del Comune di Bologna.

5) Trattandosi di interventi di adeguamento tecnico funzionale di opere pubbliche localizzate all'interno delle fasce di rispetto previste dalla legislazione vigente per l'opera, considerata la natura non conformativa del PUG, si potrà ricorrere alla procedura speciale ai sensi dell'art. 16 bis della L.R. n. 37/2002 mediante la quale il Comune, nell'ambito del PAUR, rilascia l'intesa con una delibera di Consiglio comunale, nella quale esprimerà le proprie valutazioni tenendo conto delle osservazioni espresse dai privati in materia urbanistica.

Tuttavia, nel caso le integrazioni al progetto vadano ad interessare aree esterne alla fascia di

inedificabilità assoluta, occorrerà predisporre il documento di Valsat quale valutazione ambientale per la localizzazione dell'opera. Analogamente all'ipotesi precedentemente illustrata, anche in questo caso è prevista la pronuncia degli organi consiliari.

Si chiede uno specifico elaborato che illustri la compatibilità dell'intervento in riferimento ai vincoli, alle tutele e alle azioni del PUG sopra menzionate.

Il punto 4.1.1 del Documento di Valsat del PUG definisce inoltre i riferimenti per la Valsat degli interventi oggetto di procedimenti unici di localizzazione ai sensi dell'art. 53 della Lr 24/17, individuando i temi che devono essere approfonditi dal progetto in riferimento alle Azioni indicate nella Disciplina del Piano, i quali possono considerarsi un riferimento anche per il caso specifico.

6) Si chiede di **aggiornare in base a quanto pianificato per il settore estrattivo di livello comunale (PAE 2020) e di livello metropolitano (PIAE 2013)** i seguenti elaborati.

- 111443-0000-PDCN-ACN-00000-00000-D-CAP0100-0 "Planimetria ubicazione cave e discariche e viabilità di collegamento all'intervento";

- 111443-0000-PD-CN-ACN-00000-00000-S-CAP0101-0 "Censimento cave";

con particolare riferimento ai seguenti temi:

- forniture di inerte naturale;
- forniture di materiale riciclato;
- siti di destinazione delle terre da scavo (con qualifica di sottoprodotto);
- impianti di recupero rifiuti.

7) In riferimento al **rischio idraulico** negli elaborati riferiti alle 4 tratte "PLANIMETRIA DEI VINCOLI DA P.A.I. E DELLA PERICOLOSITA' IDRAULICA DA P.G.R.A." è riportata la classificazione delle opere di progetto rispetto allo PSAI e al PGRA. In riferimento al PGRA sono riportati solo gli estratti delle mappe di pericolosità.

Si ritiene inoltre opportuno segnalare che l'attuale tracciato relativo allo Scolo Bondanello, differisce da quanto riportato in tutti gli elaborati sul tema idrologico-idrogeologico (rif. tratta C) al Confine tra il Comune di Bologna e Castel Maggiore, poiché da tempo lo scolo citato è stato deviato rispetto al sedime originario.

La documentazione per il PAUR dovrà pertanto essere integrata con:

- **il quadro di riferimento derivante dai dati conoscitivi disponibili pubblicati dal PGRA (es mappe di rischio, tiranti idrici) e dal PUG (tracciato Scolo Bondanello);**

- **una valutazione del potenziale rischio idraulico per le opere di progetto rispetto alle interferenze individuate.**

Comune di Sala Bolognese

8) Le opere proposte non sono conformi al PSC vigente. Nelle fasi successive del procedimento di PAUR, occorrerà **modificare il rango stradale di Via Stelloni** (strada Locale di tipo F fino a Via Valtiera e che da Via Valtiera fino al confine comunale è classificata come Viabilità extraurbana secondaria di rilievo interprovinciale o provinciale di tipo C) **con le relative fasce di rispetto e prevedere la localizzazione delle rotatorie R2 ed R4.**

9) L'area di Via Stelloni, fino al confine comunale, risulta essere potenzialmente inondabile; pertanto, ai sensi dell'art. 60 della NTA del PSC **la realizzazione di strade è ammessa con accorgimenti per mantenere la continuità idraulica e con progetti che dovranno essere corredati da apposita indagine idraulica, definendo le condizioni di rischio idraulico e le eventuali misure di mitigazione previste per la messa in sicurezza degli impianti e delle cabine.**

Comune di Calderara di Reno

10) Di seguito si elencano i **principali elementi di interesse naturale, ambientale e paesaggistico, come declinati dal PSC vigente**, al fine di significare oggettivamente la necessità di opere di mitigazione ambientale del tracciato, in particolar modo nella tratta rotatoria R6 - ponte sul Fiume Reno. In sede di PAUR se ne richiede il puntuale rispetto con riscontro negli elaborati progettuali.

Art. 26 Ambiti di particolare interesse storico

Nelle tavole T.2 del PSC sono individuati gli ambiti di particolare interesse storico, corrispondenti agli ambiti territoriali in cui il processo di formazione storica del paesaggio è ancora riconoscibile dagli elementi che lo compongono. Gli assi stradali che generano questi ambiti sono rappresentati dalle strade storiche di impianto medievale e dalla viabilità di pertinenza ai principali complessi architettonici non urbani. In tali ambiti si deve conservare la percezione del paesaggio nelle sue componenti storiche e architettoniche e del territorio rurale collegato.

Art. 26 bis Salvaguardia delle visuali verso il paesaggio agricolo

Nelle tavole T.1 del PSC sono individuate le visuali libere residue, dalle maggiori infrastrutture viarie e ferroviarie, verso il paesaggio agricolo e/o collinare, in coerenza con l'art. 10.10 del PTCP, al fine di salvaguardarne le valenze paesaggistiche. In tali zone, per una fascia di 150 m. dal ciglio stradale, non sono consentite né l'edificazione né la realizzazione di opere che possano disturbare il rapporto visivo tra chi percorre l'arteria ed il paesaggio agricolo e/o collinare, ivi compresi distributori di carburanti, cartellonistica pubblicitaria, tralicci, siepi alte e simili.

Art. 28 Viabilità storica (Via Aldina)

Le disposizioni di cui al presente articolo sono finalizzate alla tutela della viabilità storica, individuata nelle tavole del PSC, ai sensi dell'art. A-8, comma 1, LR 20/2000 e dell'art. 8.5 del PTCP, comprensiva della sede viaria storica, degli slarghi e delle piazze urbane, nonché dagli elementi di pertinenza ancora leggibili come ponti, pilastri ed edicole, fontane, pietre miliari, parapetti, arredi, ecc. Gli interventi sulla viabilità storica devono essere volti alla tutela delle infrastrutture viarie, mediante il rispetto delle seguenti prescrizioni:

- la viabilità storica, comprensiva degli slarghi e delle piazze urbane, non può essere soppressa né privatizzata o comunque alienata o chiusa salvo che temporaneamente e per motivi di sicurezza e di pubblica incolumità;
- oltre alle caratteristiche strutturali (tracciato e sezione) della viabilità storica extraurbana, sono sottoposti a tutela anche le pavimentazioni e gli eventuali elementi di arredo e di pertinenza storico-testimoniali, salvo situazioni dettate da adeguamenti al codice della strada o per la tutela della pubblica sicurezza. E' in ogni caso vietato modificare le pavimentazioni esistenti ed asfaltare strade storicamente bianche; per tali strade sono tuttavia ammessi interventi di depolverizzazione o similari;
- devono essere mantenuti gli attuali toponimi; le eventuali deliberazioni comunali in materia toponomastica dovranno evitare denominazioni diverse da quelle conservate, a meno che la nuova denominazione non sostituisca denominazioni recenti ripristinando le antiche;
- all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato è vietata l'affissione di cartelli e di segnaletica pubblicitaria e commerciale in margine alla viabilità storica, fatte salve le indicazioni relative ad attività presenti sul territorio, le indicazioni turistiche e la segnaletica direzionale e informativa;
- sono sottoposti a tutela le targhe, i cartelli e la segnaletica direzionale e informativa d'interesse storico, sia isolata che affissa o comunque connessa agli edifici;
- gli interventi di allargamento della sede stradale devono essere realizzati nel rispetto di manufatti di rilevanza storica connessi al corpo stradale o al corso d'acqua eventualmente ad esso affiancato o di edifici soggetti a tutela, eventualmente presenti ai margini della strada;
- devono essere salvaguardati gli elementi di particolare interesse storico-testimoniale (guadi, arginature, terrapieni difensivi, ecc.);
- deve essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale (siepi, filari di alberi,

pianze su bivio, ecc.), provvedendo alla riqualificazione delle componenti vegetali presenti, ripristinando i caratteri vegetazionali (scelta delle specie e loro associazione) tipici del paesaggio locale;

- devono essere salvaguardati gli incroci, i bivi e le diramazioni del tronco principale, salvo situazioni dettate da adeguamenti al codice della strada o per la tutela della pubblica sicurezza;
- devono essere preferite, ove possibile, soluzioni non invasive per l'installazione di pali, tralicci, manufatti connessi alle reti di pubblica illuminazione, telefoniche, ecc., che non compromettano la qualità ambientale del tracciato, ricercando possibili soluzioni alternative mediante interventi di interrimento;
- i tratti viari non più utilizzati interamente per la rete della mobilità veicolare dovranno essere preservati dalla totale scomparsa o dalla perdita di leggibilità, eventualmente valorizzandoli quali itinerari ciclabili e/o pedonali di interesse paesaggistico, naturalistico e culturale, senza alterazione degli elementi strutturali della strada storica (tracciato, sezione, pavimentazione, pertinenze);
- gli eventuali interventi di adeguamento alle disposizioni sulle caratteristiche strutturali e tecniche della viabilità previste dal Codice della strada o da altri strumenti di pianificazione sovraordinata, dovranno preferibilmente essere realizzati tramite interventi alternativi all'allargamento delle sedi stradali, quali la realizzazione di piazzole, introduzione di sensi unici, posa di specchi stradali, spazi di fermata ed altri;
- le opere di mitigazione acustica a risanamento di situazioni esistenti in applicazione al DM 29/11/2000 o per interventi di adeguamento stradale sono ammesse solo sulla scorta di un apposito studio di inserimento paesaggistico ambientale valutato positivamente dalla CQAP. La realizzazione di barriere acustiche, terrapieni e qualsiasi altro manufatto invasivo finalizzati alla mitigazione acustica per nuova edificazione o ampliamento dell'esistente dovrà essere oggetto di attenta valutazione al fine di minimizzare il potenziale impatto paesaggistico. Tali interventi dovranno essere localizzati e progettati in modo da non necessitare di opere di mitigazione costituite da manufatti in elevazione, garantendo comunque il rispetto dei limiti acustici.

Art. 40.3 Connettivo ecologico diffuso periurbano

Il Connettivo ecologico diffuso periurbano, individua, nello spazio agricolo residuo e periferico rispetto ai centri abitati, la opportunità di fare combaciare una auspicabile dotazione di aree a verde in margine all'edificato (perseguendo la qualificazione del territorio agricolo) con la possibilità di realizzare collegamenti spaziali, funzionali alla connessione biologica, alla stregua di elementi di connettività ecologica, quali i corridoi ecologici. Nelle aree individuate come Connettivo ecologico diffuso periurbano deve essere favorita la creazione di corridoi ecologici (anche nella forma vicariante nota come stepping stones) a completamento ed integrazione del progetto di rete ecologica. In aree di questo tipo la funzione di connessione ecologica e di contemporaneo filtro tra i limiti dell'edificato e la campagna può essere perseguita anche con la realizzazione di nodi ecologici.

Art. 58 Dossi/paleodossi

Le disposizioni del presente articolo sono finalizzate alla tutela dei dossi/paleodossi, rappresentati con apposita grafia nelle tavole di PSC, allo scopo di salvaguardarne le caratteristiche altimetriche, di preservare le morfostrutture come segno testimoniale della formazione ed evoluzione della pianura alluvionale e di non pregiudicare la funzione di contenimento idraulico del programma provinciale di previsione e prevenzione di protezione civile.

La realizzazione di infrastrutture, impianti e attrezzature tecnologiche a rete o puntuali comprenderà l'adozione di accorgimenti costruttivi tali da garantire una significativa funzionalità residua della struttura tutelata sulla quale si interviene.

Qualora sia necessario realizzare interventi infrastrutturali che comportino una rilevante modifica dell'andamento planimetrico o altimetrico della morfostruttura, per una dimostrata e non altrimenti soddisfacibile necessità, il progetto di tali interventi dovrà essere accompagnato da uno studio di compatibilità idraulica e di inserimento e valorizzazione paesistico ambientale.

3.B.2 Quadro di riferimento Progettuale

1) Nello Studio preliminare ambientale si è rilevata una incoerenza nella descrizione delle tratte in riferimento alla denominazione delle rotatorie (Capitolo 2 “Iter procedurale ed autorizzativo del progetto”, Capitolo 8 “Descrizione del progetto”) rispetto alle Planimetrie di progetto. **Si chiede pertanto di rendere coerente e comprensibile tale documentazione.**

Città metropolitana di Bologna

2) Con riferimento al punto 5.a dell’Allegato 1 dell’Atto Aggiuntivo all’Accordo del 15/4/2016, si osserva che la sezione stradale è stata portata da F a C2, tuttavia le caratteristiche dell’infrastruttura presentata non sono compatibili con quelle di una strada provinciale di nuova costruzione o attribuzione, in particolare per il tratto a est della SP87 Nuova Galliera.

Le criticità, per l’intero tracciato, sono relative in particolare a:

- numero e caratteristiche delle intersezioni con strade locali;
- numero e posizionamento degli accessi privati, non compatibili con quanto previsto dal Codice della Strada (art.3 c.5 del relativo Regolamento);
- sosta in banchina nelle zone industriali;
- la sezione trasversale nel tratto dell’attuale Via Di Vittorio (Comune di Castel Maggiore) tra la rotatoria ex SP4 e la rotatoria Cogefrin è inadeguata, con particolare riferimento alla sosta perpendicolare al senso di marcia oggi consentita in alcuni tratti;
- la sicurezza degli eventuali attraversamenti ciclo – pedonali, ad esempio con l’installazione di semafori al di fuori dei centri abitati.

Comune di Bologna

3) In relazione alla messa in sicurezza della mobilità si segnala la necessità di adeguamento delle due rotatorie di seguito riportate.

Rotatoria Stendhal-Shakespeare-Lipparini

Si segnala la necessità che l’intervento si faccia carico del transito in sicurezza delle persone a piedi e in bicicletta, elemento che non traspare dall’attuale proposta progettuale.

Tale considerazione, già valida in termini assoluti in un contesto urbanizzato ed interno al centro abitato come quello in esame, trae qui maggior forza dal fatto che nei prossimi mesi il Comune di Bologna realizzerà sull’intera via Lipparini un intervento di attrezzaggio con corsie ciclabili monodirezionali su entrambi i lati della carreggiata stradale.

L’assetto che verrà realizzato a breve, a favore della mobilità attiva, andrà mantenuto e consolidato nell’ambito del presente intervento. A tale proposito si chiede pertanto di non prevedere lo shunt nel quadrante nord-est della nuova rotatoria, in quanto tale elemento favorirebbe un aumento della velocità veicolare anziché una sua moderazione e confliggerebbe con la creazione di percorsi dedicati a pedoni e ciclisti, e di attrezzare la rotatoria con un anello, da prevedere esternamente alla carreggiata stradale, riservato alla circolazione di pedoni e ciclisti su due sedi distinte. Nel rammentare gli standard normativi e di buona tecnica normalmente assunti per la realizzazione di percorsi pedonali (1,50 m di sezione) e di percorsi ciclabili monodirezionali (1,50 m di sezione) e bidirezionali (2,50 m di sezione), si allegano, a titolo esemplificativo, due immagini di rotatorie organizzate in modo da garantire un livello di sicurezza adeguato alle componenti pedonali e ciclabili della mobilità.

Si sottolinea infine la necessità che ogni ramo venga dotato di attraversamento pedonale e ciclabile posto il più possibile in prossimità della rotatoria (4-5 m dalla linea di dare la precedenza) e non in punti troppo distanti da essa, dove la velocità veicolare è maggiore.

Rotatoria Ferrarese-Peglion

Anche in questo caso si rileva l'assenza di una soluzione rispetto all'esigenza di messa in sicurezza di pedoni e ciclisti in rotonda e nell'attraversamento dei bracci di intersezione della rotonda stessa.

Si richiede quindi di valutare l'attrezzaggio della rotatoria con percorsi pedonali e ciclabili e relativi attraversamenti anche in base alle osservazioni della Città Metropolitana.

4) Per quanto concerne il controllo quantitativo degli scarichi del sistema di **drenaggio delle acque** di piattaforma, il progetto dimensiona i fossi in modo da prevedere un volume di invaso pari a 500 mc/ha di nuova superficie impermeabile, pertanto i rifacimenti senza allargamento di carreggiata non prevedono volume di laminazione e quindi le strutture in progetto si limitano ad effettuare un trasferimento di massa. Poiché però i territori attraversati dal progetto nel Comune di Bologna ricadono nelle zone normate dallo PSAI Navile Savena Abbandonato che richiede all'art. 5 un controllo degli apporti al sistema di smaltimento per un volume complessivo di almeno 500 mc per ogni ettaro di superficie territoriale delle suddette zone, **il parametro della laminazione va dimensionato in riferimento all'intera superficie stradale oggetto di intervento.**

Nella documentazione visionata non è stata ritrovata l'appendice A, citata nella relazione idraulica di dimensionamento del sistema di drenaggio, dove viene indicata come elaborato riportante le tabelle di dimensionamento dei fossi di laminazione, delle bocche tarate, degli elementi marginali. **Questa appendice dovrà far parte della documentazione da presentare nel procedimento di PAUR.**

Nelle planimetrie relative alla rete scolante del corpo stradale si evidenzia che la rotonda R015 presenta 5 manufatti di controllo portata a 10 l/sec senza trattamento ed uno scarico nel Savena Abbandonato con controllo portata a 12 l/sec senza trattamento finale, a cui si assocerebbe la necessità della sola concessione demaniale, che ricomprende l'autorizzazione quantitativa.

La rotonda R016 presenta 3 manufatti di controllo portata tarati per 10 l/sec senza trattamento ed uno scarico nella rete di drenaggio esistente senza trattamento e necessità di autorizzazione alcuna.

Dovrà essere allegata alla documentazione di PAUR una **sintesi (anche tabellare) dei previsti manufatti di scarico numerati, con l'indicazione dei rispettivi recettori finali (corso d'acqua, rete bianca,...), la presenza a monte di un sistema di controllo quantitativo e di laminazione e relativo dimensionamento, e la presenza o meno di un sistema di controllo qualitativo (sedimentazione ed eventuale disoleazione).**

Si richiede di **dettagliare le attività che si prevedono nelle due aree ubicate nel Comune di Bologna adibite alla cantierizzazione (2 aree di Supporto per le 2 rotatorie: ADS06 per R16 e ADS05 per R15), e di valutare eventuali misure di mitigazione**, in relazione alle attività che si svolgeranno in tali aree, da mettere in campo per prevenire gli impatti sulle matrici acque e suolo.

Si specifica che solo nel caso il progetto preveda lo scarico delle acque reflue di dilavamento da aree di cantiere nella fognatura pubblica, allora l'autorizzazione allo scarico è di competenza del Comune.

Comune di Castel Maggiore

5) In relazione alle **aree di cantiere**, queste dovranno considerare quanto previsto dal vigente regolamento per l'occupazione e la manomissione delle aree pubbliche.

6) Pur essendo concepita come connessione di tratte di viabilità comunali esistenti, l'Intermedia di pianura svolge un ruolo di viabilità di rilievo metropolitano, sia per la sua natura funzionale di collegamento della maglia della viabilità provinciale, sia perché essa ha principalmente le caratteristiche una strada extraurbana secondaria. Gli elaborati proposti in questa fase del procedimento (cfr. tra gli altri lo Studio del traffico) individuano come tratte della viabilità comunale componenti l'Intermedia

Per questo motivo è necessario che:

- sia definito, in ogni tratta o nodo, l'itinerario all'interno del territorio comunale di Castel Maggiore, distinguendolo dalla viabilità comunale, in particolar modo in corrispondenza della rotatoria di connessione tra la via Corticella e la via Nuova Galliera, nonché presso la rotatoria c. d. "Oro Pilla";
- siano previsti tutti gli accorgimenti fisici e di segnaletica idonei a marcare chiaramente tale distinzione, con riguardo sia alla viabilità provinciale sia alla viabilità comunale;
- l'itinerario ricalchi quanto previsto dal vigente PUMS metropolitano (cfr in particolare tavola 3A), che prevede che l'itinerario, provenendo dalla via Corticella e procedendo verso est, impegni la SP 87 Nuova Galliera, prosegua lungo la via Ronco e da lì percorra la rotatoria "Oro Pilla" fino a raggiungere il sottopassaggio di via Di Vittorio. Le ragioni di questa scelta, oltre alla conformità al PUMS, risiedono nella necessità di preservare la viabilità comunale costituita da via Fabbri e da via Bentini che saranno oggetto di previsioni di riqualificazione e rigenerazione nel piano urbanistico generale (PUG), in corso di redazione (cfr. Piano strategico dell'Unione Reno Galliera, Linee di sviluppo, par. 1.2).

7) Lo studio del traffico, deve essere corredato da rilevamenti puntuali e recenti sugli archi e sui nodi stradali, in coerenza con gli esiti dei rilevamenti effettuati dal comune di Castel Maggiore nell'ambito della redazione del PUT-PUMS comunale (campagna ottobre 2021), che saranno resi disponibili al proponente.

Alla luce di tali approfondimenti si chiede:

- l'analisi puntuale della funzionalità e del livello di servizio di ciascuna asta e di ciascun nodo dell'Intermedia sul territorio comunale di Castel Maggiore.
- di esplicitare con specifico documento di sintesi il ruolo che l'Intermedia di pianura riveste nel sistema viabilistico metropolitano, chiarendo, a mezzo di idonea valutazione ad adeguata scala territoriale, quali siano le quantità di traffico previste sull'Intermedia nello scenario finale atteso, che comprende tutte le opere connesse al Passante di Bologna.

Inoltre, considerato che si avrà una sovrapposizione dei cronoprogrammi di attuazione del Passante (pubblicato sul sito: www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/passante-bologna) e delle sue cosiddette "opere di adduzione", si chiede di redigere uno specifico elaborato che valuti l'impatto sul traffico veicolare non solo delle opere a regime, ma anche dell'intera fase di cantierizzazione di tutte le opere connesse.

8) Opere infrastrutturali previste

- Rotatoria Oro Pilla e altre opere stradali

La documentazione proposta in questa fase del procedimento contiene un articolato studio del traffico, che dovrà essere accompagnato da un **rilevamento puntuale del traffico sul nodo**, che risulta oggettivamente critico.

- Sistemazione via di Vittorio

Il progetto (cfr. Relazione generale e elaborato Planimetria di progetto – tratta D1) prevede un cordolo spartitraffico che impone, sulla via Di Vittorio, la svolta a destra.

Si chiede un **approfondimento critico di questa soluzione teso a verificare la compatibilità con la viabilità provinciale dei numerosi accessi diretti presenti**, evitando di far transitare traffico pesante proveniente dalla zona industriale e diretto, per esempio, alla via Saliceto e al casello autostradale di Bentivoglio, nel sottopassaggio di via Di Vittorio e la rotatoria Oro Pilla, notevolmente congestionata.

Inoltre si ritiene opportuno regolare l'accesso carrabile dalla zona industriale sulla via Di Vittorio, sotto il profilo funzionale, della sicurezza e con riferimento alla necessaria classificazione della strada come strada provinciale.

Altri elementi da considerare nella progettazione della riqualificazione della via Di Vittorio sono:

- l'innesto della piattaforma parcheggio scambiatore del capolinea della prevista linea verde del

tram;

- il possibile collegamento tra via Shakespeare in comune di Bologna e via Di Vittorio in comune di Castel Maggiore (in fase di studio);
- l'eventuale dotazione di una strada di arroccamento sul lato nord di Via di Vittorio, che consenta di concentrare l'accesso dei mezzi in due o più punti regolati in sicurezza.

- Continuità e integrazione ciclabile

Nello specifico del territorio di Castel Maggiore, gli elaborati del PUMS metropolitano individuano a Trebbo di Reno la confluenza delle direttrici strategiche ciclabili denominate A e 5 e della ciclovia regionale n. 6. L'attuazione di tali previsioni è al momento in corso.

La direttrice A è garantita, all'altezza dell'attraversamento del fiume Reno, dall'opera in corso di realizzazione da parte del Consorzio della Bonifica Renana denominata "Prolungamento del condotto di adduzione primaria dal C.E.R. finalizzato all'alimentazione del sistema idrico dell'alta pianura bolognese, in sinistra del fiume Reno", che prevede idoneo percorso ciclabile in sommità, e il suo prolungamento verso est è garantito dal percorso ciclabile realizzato dall'Unione Reno Galliera.

La ciclovia regionale n. 6 "Ciclovia del Reno" è di prossima realizzazione per il 2022 e la direttrice n. 5 non è ancora realizzata.

Si chiede che il progetto dell'Intermedia eviti ogni cesura, si armonizzi col contesto e garantisca le adeguate continuità di questo complesso sistema ciclabile, predisponendo presso il nodo di Trebbo, per mezzo del reperimento delle aree e la realizzazione delle idonee opere, l'interconnessione tra i diversi percorsi esistenti, in corso di realizzazione e di futura realizzazione, e la continuità degli stessi.

Il progetto dell'Intermedia dovrà pertanto essere comprensivo di tutte le necessarie opere di viabilità idonee a rendere funzionale tutti i nodi, con particolare riferimento alla rotatoria Oro Pilla, a Via di Vittorio e al nodo ciclabile di Trebbo di Reno.

Comune di Sala Bolognese

9) In merito al tema delle connessioni ciclabili, considerato che il soggetto attuatore del comparto D7.3-AP_3* realizzerà la ciclabile su Via Stelloni (da Via Gramsci a Via Ducati Lamborghini) e tenuto conto del Codice della Strada art. 13 e della LR 10/2017 art. 4, **con la presente si chiede di integrare il progetto del tratto A di Intermedia di Pianura con un percorso ciclabile che colleghi la rotatoria R2 a Via Bazzane (lungo Via Valtiera) ed il proseguimento della ciclabile di Via Stelloni, da Via Ducati Lamborghini fino alla rotatoria R4.**

Comune di Calderara di Reno

10) Si chiede lo **stralcio della rotatoria via Persicetana/via Valtiera**, in quanto obbligo già in capo ad altro soggetto attuatore (accordo siglato il 19/07/2021 e progetto definitivo-esecutivo presentato in data 18/11/2021) e contestuale sostituzione con altra opera compensativa, individuata nella realizzazione di una **pista ciclabile tra la frazione di Castiglia e l'esistente percorso ciclopedonale (ciclabile Capoluogo-Longara) in adiacenza alle vie Stelloni Levante e Guardatello**, andandosi ad attestare in una estremità all'arrivo della pista ciclabile del "Tubone" (in fase di progettazione e a carico del Comune) e nell'altra all'intersezione tra le vie Stelloni Levante e Guardatello per la quale il progetto dell'Intermedia prevede la razionalizzazione tramite la realizzazione di una rotatoria. Con tale opera compensativa si completa la messa a sistema dei percorsi ciclabili comunali realizzando un asse Est-Ovest di collegamento tra le direttrici di interesse ciclo-turistico della Ciclovia del Sole e della Ciclovia del Reno.

Si chiede inoltre la risoluzione della problematica derivante dalla interruzione del tracciato di via

Aldina a seguito della realizzazione del tratto di Intermedia tra via Stelloni Levante e il previsto nuovo ponte sul Fiume Reno con conseguente perdita di accessibilità diretta, sia veicolare che ciclopedonale, tra le aree a Nord e a Sud del tratto di Intermedia in questione (interclusione fondo Agriturismo “Le Magnolie” e borgata di abitazioni più a nord su via Barca). A tal fine **si chiede la realizzazione di un tratto stradale separato e complanare all’Intermedia che colleghi Via Aldina direttamente alla Rotatoria prevista in progetto** (tra via Stelloni Levante e via San Vitalino) per garantire l’accessibilità veicolare e la realizzazione di un percorso sotto le prime campate del ponte sul Reno per permettere la permeabilità Nord-Sud all’utenza debole (pedoni-ciclisti).

LEPIDA

11) In relazione ai sottoservizi gestiti da Lepida, si segnala la presenza di una interferenza con la fibra ottica nella Tratta D1. Per i dettagli si rimanda al contributo allegato ed alla relativa planimetria fornita dal gestore.

HERA e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA

12) In relazione ai sottoservizi gestiti da HERA SpA, nel suo contributo è riportata una tabella dei vari tratti con indicazione puntuale delle interferenze, alla quale si rimanda.

Inoltre nel contributo vengono forniti una serie di informazioni e tipologie di opere necessarie per il mantenimento degli standard tecnici di Hera S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A., chiedendo di:

- effettuare un sopralluogo congiunto per individuare l'esatta posizione e quota delle condotte;
- presentare una richiesta di parere allegando gli elaborati progettuali integrati con i rilievi dei sottoservizi gestiti da HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. eseguiti durante il sopralluogo, evidenziando le potenziali interferenze con le opere in oggetto e proponendo le metodologie di risoluzione delle stesse che si intendono adottare. A tal proposito, si chiede di trasmettere alle Società Scriventi i rilievi di cui sopra in formato dwg;
- valutare con attenzione l'eventuale interferenza delle condotte esistenti con la realizzazione dell'intervento in oggetto, in base alla quota di eventuale sbancamento e scavo prevista;
- prevedere, nei casi in cui occorrerà, lo spostamento delle reti gestite da HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A., il Soggetto Attuatore dovrà richiederne la quantificazione economica tramite l'apposito modulo "Richiesta Preventivo Spostamento/Estensione Reti" disponibile nel sito www.gruppohera.it nella sezione “Progettisti e Tecnici / Richieste Multiservizio”. Inoltre, qualora dal sopralluogo dovessero emergere situazioni differenti rispetto a quelle rappresentate, Hera S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. si riservano la possibilità di integrare il parere con eventuali prescrizioni aggiuntive a quelle riportate nell'allegato “Osservazioni al quadro riepilogativo delle interferenze”.

Si precisa che, in merito alla soluzione delle interferenze è necessario tener conto di quanto segue:

- eventuali organi di manovra e pozzetti fognari ricadenti laddove gli stessi dovessero rimanere ubicati in aree intercluse e difficilmente raggiungibili dovranno essere spostati; inoltre, dovranno essere messi in quota in modo da risultare sempre accessibili;
- per evitare che gli apparati radicali degli alberi di cui è prevista la piantumazione possano arrecare danni alle tubazioni esistenti, occorrerà sempre mantenere una distanza dalle condotte in esercizio di almeno 4 metri;
- è necessario adottare tutti gli accorgimenti al fine di evitare interferenze o rotture delle tubazioni in esercizio;
- eventuali interventi che si renderanno necessari per ripristinare il corretto funzionamento delle

condotte saranno posti a carico del Soggetto Attuatore delle opere.

Si segnala che all'interno della documentazione presentata non risultano censite tutte le reti dei sottoservizi gestite dalle Società Scriventi ubicate all'interno delle aree di intervento, **pertanto, si chiede di aggiornare la documentazione.**

Si evidenzia, infine, che gli elaborati pervenuti presentano il censimento delle potenziali interferenze delle reti gas, acqua e fognatura con le opere di progetto, ma non riportano dettagli relativi alle potenziali interferenze delle reti gestite nelle diverse fasi di lavorazione, **pertanto saranno necessari maggiori dettagli sulle fasi di lavorazione dell'opera in oggetto.**

13) In merito allo **smaltimento delle acque meteoriche** si chiede di verificare ed eventualmente individuare i recapiti nel sistema delle reti di fognatura gestite da HERA S.p.A.

SNAM

14) In merito ai sottoservizi gestiti da SNAM si rileva la presenza ed interferenza dei seguenti metanodotti:

DIS. STD 0020 - TRATTA A: MET. DER. PER BORGO PANIGALE DN 600 (IMP. N.°4105407)

DIS. STD 0022 – TRATTA C: MET. ALL. VETROSILEX DN 100 (IMP. N.°4100044)

Per poter valutare idoneamente la compatibilità dell'opera in oggetto con gli esistenti gasdotti sopra richiamati, si rende necessario, per la risoluzione delle interferenze, che venga fornita la seguente documentazione in formato PDF:

DIS. STD 0020 - TRATTA A: MET. DER. PER BORGO PANIGALE DN 600 (IMP. N.°4105407)

- Progetto in scala adeguata (1:2000 -1:500/1:200), con evidenziata la posizione degli assetti di Snam Rete Gas (precedentemente picchettati) e le fasce di rispetto;
- descrizione dell'opera in progetto;
- estratto mappa;
- rilievo fotografico con lo stato di fatto dei luoghi;
- tavola comparativa con evidenziate in rosso le nuove opere
- relazione tecnica dell'intervento;
- planimetria quotata;
- sezioni dell'opera laddove ci siano attraversamenti del gasdotto, e comunque siano necessarie per la corretta valutazione dell'interferenza;
- eventuali altre informazioni necessarie per valutare l'opera interferente.

DIS. STD 0022 – TRATTA C: MET. ALL. VETROSILEX DN 100 (IMP. N.°4100044)

Le opere in essa descritte, se protratte su via Corticella verso l'esistente rotonda con via Cristoforo Colombo, via Andrea Costa e via del Trebbio, potrebbero interessare un metanodotto di ns. proprietà presente in zona e del quale dovrà essere effettuato il picchettamento.

In relazione alle superfici gravate da regolare servitù dei metanodotti, dovranno essere rispettate le seguenti fasce, da mantenere ad agricolo, dall'asse del metanodotto:

- MET. DER. PER BORGO PANIGALE DN 600 (IMP. N.°4105407) mt. 8.00
- MET. ALL. VETROSILEX DN 100 (IMP. N.°4100044) mt. 10

TERNA

15) Relativamente a quanto proposto per l'interferenza con la linea elettrica a 380 kV n.302 "Martignone – Colunga", campata 13-14, identificata con scheda TER LEA 0081 (Tratta A), per la quale il progettista prevede la disalimentazione della linea in concomitanza con la realizzazione dell'opera, si sottolinea che l'eventuale messa fuori servizio della linea sarà da concordare successivamente e compatibilmente con le necessità di rete.

In merito all'interferenza con la linea elettrica a 132 kV n.108 "S. Viola RT – Calderara", campata 4N-5N, identificata con scheda TER LEA 0033 (Tratta B), si conferma che sono attualmente rispettati i franchi previsti dal DM 21.03.88 n.449. Tuttavia, qualora si provvedesse alla riclassificazione dell'attuale via Lame al rango di Strada Provinciale, non è rispettato quanto previsto dal suddetto DM 21.03.88 all'Art. 2.1.06 a).

Inoltre dovrà essere valutata l'interferenza con la nuova campata di collegamento fra le linee a 132 kV n.108 "S. Viola RT – Calderara" e n.006 "S. Viola RT – Crevalcore RT", già comunicata al progettista (prot. GRUPPO TERNA/P20210079097 del 08/10/2021) e insistente nella Tratta B, in attraversamento del Nuovo Ponte sul Fiume Reno, indicativamente fra le sezioni B2-26 e B2-27.

Si rammenta quindi che il piano viario del nuovo viadotto dovrà essere posto ad una quota tale da rispettare quanto previsto dal DM 21.03.88 n.449 all'Art. 2.1.06 a), ovvero un franco minimo di 8,98 m.; pertanto, si chiede fin d'ora che in fase di stesura del progetto esecutivo siano recepite tali integrazioni, e che lo stesso sia sottoposto a Terna prima dell'inizio dei lavori per l'opportuno nulla osta. Dovranno comunque essere intraprese tutte le azioni necessarie a mantenere in sicurezza i sostegni esistenti.

Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile Emilia-Romagna

16) In relazione all'attraversamento del fiume Reno, **si chiede di sviluppare una soluzione che preveda la continuità di percorrenza delle sommità arginali, eventualmente tramite rampe di collegamento esterne con quota campagna.** La continuità deve essere garantita **sia per il passaggio di ciclopeditoni, che di mezzi d'opera in uso per attività di manutenzione.** Si chiede inoltre che il progetto sia compatibile e coerente con il progetto proposto dal Consorzio della Bonifica Renana per superare analogo problema dato dall'attraversamento Reno del condotto di adduzione primaria (c.d. "tubone").

3.B.3 Quadro di riferimento Ambientale

ARPAE

1) In relazione alla **componente rumore** la valutazione di impatto acustico propone un esame dei soli tratti di nuova realizzazione o di adeguamento in sede. Poiché la realizzazione del progetto comporterà rilevanti modifiche del traffico sull'intera area circostante, **si chiede di individuare le strade che subiranno incrementi significativi dei flussi di traffico e su queste, nonché sull'intero tracciato dell'opera (quindi anche i tratti già in esercizio), sarà necessario aggiornare le valutazioni acustiche.**

A tal proposito si rileva fin d'ora che **dovrà essere sviluppata un'analisi acustica anche in merito alle nuove rotatorie previste in Comune di Bologna (tratta D1).**

In relazione alle misure ante operam inserite nella documentazione di impatto acustico, utilizzate per determinare il clima acustico attuale e tarare il modello di simulazione, si evidenzia che tali misure risalgono all'anno 2016; pertanto nell'ambito del successivo procedimento di PAUR sarà necessario effettuare nuove misure per attualizzare lo scenario acustico ante operam, rispetto al quale si dovranno valutare gli impatti della nuova infrastruttura.

2) Si ritiene necessario che **sia valutata l'adozione di un asfalto con potere fonoassorbente sull'intero tracciato ed in particolare nei tratti dell'infrastruttura più critici (ad esempio quelli soggetti ad un maggior flusso veicolare o quelli in cui i ricettori sono maggiormente impattati).**

L'adozione di una misura di mitigazione che riduce direttamente il rumore prodotto dalla sorgente si traduce infatti in una generale diminuzione dei livelli sonori indotti a tutti i ricettori impattati, compresi i ricettori direttamente affacciati sull'infrastruttura e i ricettori isolati, per i quali in genere non sono previste barriere acustiche, ma solo interventi diretti.

Si ricorda che, ai sensi della normativa vigente, i ricettori censiti nello Studio Acustico come "residenziali abbandonati" devono essere considerati come ricettori a tutti gli effetti.

3) In relazione alla **componente atmosfera** si rileva, come per il rumore, che per lo studio di traffico è necessario **individuare le strade che subiranno incrementi significativi dei flussi di traffico e su queste, nonché sull'intero tracciato dell'opera (quindi anche i tratti già in esercizio), sarà necessario aggiornare le valutazioni di impatto sulla componente.**

In particolare per quanto riguarda la significatività degli impatti in **fase di esercizio** è necessario che:

- sia effettuata un'analisi dei contributi emissivi relativa agli inquinanti tipici da traffico e ai gas serra, ante e post operam, nei 3 scenari di riferimento, riguardante l'intero tracciato e le strade ad esso afferenti, ripartita fra i comuni interessati all'opera;
- siano presentate le risultanze delle simulazioni sui domini e sottodomini individuati, sia come mappe, sia per valori discreti ai ricettori, che comprendano la rete viaria influenzata dall'infrastruttura in progetto;
- sia effettuata una valutazione in merito al bilancio della CO₂ originata dai flussi veicolari e alle compensazioni delle opere a verde.

Per quanto riguarda gli impatti in **fase di cantiere** è necessario che:

- sia computato il bilancio emissivo delle attività di cantiere, comprensivo dei mezzi di cantiere e dei mezzi di trasporto dei materiali movimentati;
 - sia effettuata una stima modellistica delle concentrazioni di particolato diffuso, in corrispondenza dei cantieri in aree identificabili come "sensibili" (presenza di edifici scolastici o vicinanza ad edifici residenziali);
 - sia affrontato il tema dell'impatto sulla qualità dell'aria del trattamento a calce dei rilevati stradali.
- Inoltre a fronte delle ripercussioni sulla viabilità di adduzione al centro di Bologna, particolare

riguardo dovrà essere riservato alla verifica delle funzionalità delle intersezioni del quadrante meridionale.

Lo scenario programmatico dovrà inoltre considerare, tra le opere previste, anche la linea verde del tram.

Infine si rileva che il quadro conoscitivo dello stato di qualità dell'aria, riferito al territorio regionale, è basato sulle analisi del decennio 2008-2017. Si segnala che è disponibile il report 2019, anno di riferimento precedente al periodo della pandemia, con la descrizione dello stato di qualità dell'aria per la provincia di Bologna reperibile al link

<https://www.arpae.it/it/il-territorio/bologna/report-a-bo/aria/report-annuali-aria-bo>,

con il quale si chiede di aggiornare le valutazioni sullo stato della componente ambientale;

4) In relazione alla componente **acque superficiali e sotterranee** si **chiede di fornire un approfondimento specifico relativo alla gestione delle acque** (superficiali e sotterranee) durante le varie fasi dell'intervento, valutando eventuali interferenze significative con la matrice in oggetto.

Si evidenzia che, nell'area interessata dalle lavorazioni relative alla realizzazione del nuovo viadotto sul Fiume Reno, è presente il campo Pozzi Hera (uso idropotabile) "San Vitalino" situato a circa 700 m a sud dell'opera; pertanto, al fine di verificare possibili interferenze dovute alle lavorazioni, **si chiede un approfondimento in merito alle caratteristiche idrogeologiche** dell'area e alla direzione principale di deflusso della falda, aggiornando lo studio idrogeologico presentato con i dati più recenti a disposizione. Inoltre, il piano di monitoraggio relativo alla componente acque sotterranee per quest'area, dovrà proporre un adeguato numero di punti di controllo, preferibilmente scelti sulla base del criterio monte-valle idrogeologico.

5) In relazione alle **acque meteoriche e reflue**, in fase di **cantiere**, **il progetto dovrà riportare le modalità di gestione e trattamento delle acque reflue** (meteoriche, industriali e di lavaggio) e di prima pioggia che dovranno essere definite, a seguito della individuazione puntuale delle attività da svolgersi all'interno di ogni cantiere, del numero di fruitori dei servizi e dell'individuazione dei recettori idonei, anche in considerazione dell'ordine di priorità stabilito dalla normativa regionale.

In ogni caso la tipologia ed i dimensionamenti degli impianti dovranno essere scelti nel rispetto di quanto alle DD.G.R. 1053/03, 286/2005, 1860/2006 nonché del Regolamento del Servizio Idrico Integrato. Ove sia possibile il collettamento in pubblica fognatura di acque reflue e di prima pioggia (ad esempio: CO001, CO002), il recapito dovrà essere individuato e scelto per lo scarico di acque reflue e di prima pioggia. Le acque meteoriche di dilavamento non a potenziale contaminazione, dovranno essere recapitate in ambiente previa gestione delle portate (laminazione), che attualmente non risulta essere stata prevista per la fase di cantierizzazione.

6) In relazione al **suolo e sottosuolo** considerato che le aree di abbancamento di materiali da scavo e da rilevato sono totalmente agricole o verdi, si ritiene che debbano essere chiaramente individuate e attrezzate le superfici idonee per l'abbancamento di materiali dalla cui caratterizzazione emerga la non conformità alla colonna A della Tabella 1 dell'Allegato 5 della Parte IV al Titolo V del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Si ritiene inoltre utile che venga prevista la caratterizzazione ante-operam di tutte le 10 aree di cantiere (aree supporto, cantiere operativo, campo travi), in quanto per la maggior parte collocate in aree agricole.

Città metropolitana di Bologna

7) In merito all'inserimento **paesaggistico** dell'opera e alle necessarie mitigazioni ambientali si richiede di sviluppare tale tema in un'ottica di valorizzazione paesaggistica e compensazione

ambientale che tenga conto in particolare delle emergenze presenti nel territorio (Fiume Reno, aree vincolate, tratti in aperta campagna, aree pubbliche messe a disposizione da parte dei comuni).

In particolare **si chiede una quantificazione delle superfici che verranno interessate dalle opere di mitigazione e chiarendo quali di questi interventi insisteranno nelle aree già interessate dal verde di corredo stradale e quali invece occuperanno nuove aree, al fine di quantificare e valutare le nuove superfici interessate dalle mitigazioni a supporto degli interventi previsti.**

Si riporta il link alle “Linee guida per la Forestazione” redatte dalla Città metropolitana di Bologna, che danno indicazioni sulle tipologie e modalità di intervento.

(https://www.cittametropolitana.bo.it/agenda_sviluppo_sostenibile/Progetti_pilota/Linee_guida_per_la_forestazione_metropolitana)

8) Considerato l’elevato impatto **paesaggistico** e ambientale del ponte sul Fiume Reno **si chiede, oltre a quanto già fornito, ulteriori rendering o foto simulazioni maggiormente realistiche, che consentano di valutare l’inserimento di tale importante opera e delle mitigazioni proposte.**

Comune di Bologna

9) Parte dell’area oggetto d’intervento risulta tutelata per legge ai sensi dell’art. 142 comma 1, lett. c) del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., in quanto ricompresa nei 150 mt. dall’ argine del torrente Savena Abbandonato, come risulta dalla Carta Unica del territorio del PUG vigente. All’interno della fascia di 150 metri, ove è prevista la rotatoria su via Peglion, è presente un complesso di **edifici di interesse storico testimoniale individuati dalla disciplina del PUG ai sensi del comma 8 dell’art. 32 della LR 24/2017**, rappresentati nella tavola dei vincoli. Tali elementi tutelati dallo strumento urbanistico dovranno essere considerati nella descrizione del contesto paesaggistico ed eventualmente conservati nella loro integrità, in caso di interferenza con l’opera proposta.

Pertanto, ai fini del rilascio dell’autorizzazione paesaggistica, dovrà essere consegnata la seguente documentazione:

- Relazione paesaggistica con l’individuazione dell’area oggetto di tutela, degli elementi presenti di pregio ambientale e storico testimoniale; dovranno essere dettagliatamente descritte le opere di progetto, le interferenze delle stesse con gli elementi di pregio presenti;
- Elaborati puntuali che comprendano sezioni ambientali, fotoinserimenti relativi sia alle viste sui singoli fronti sia alla visione globale dell’intervento di progetto;
- Indicazioni delle opere di mitigazione che s’intendono prevedere viste le interferenze del progetto con gli edifici storico testimoniali.

10) In relazione alla componente **atmosfera**, lo studio del traffico descrive un aumento dei volumi di TGMA per gli scenari programmatico e progettuale 2030 e 2040 rispetto allo scenario attuale fissato al 2016 (si veda tab. 24 dello studio di traffico).

Il capitolo 9 (VARIAZIONI DI RETE INDOTTE DAL PROGETTO) riporta qualitativamente gli effetti dell’opera sulla viabilità esistente, indotti dal progetto.

Queste le conclusioni:

“In definitiva le opere di adduzione, insieme agli altri interventi di progetto legati al Passante di Bologna, consentono una rifunzionalizzazione e riorganizzazione gerarchico-trasportistica del sistema primario e secondario extraurbano migliorando le performance sia nel medio che nel lungo termine.

Le Opere di Adduzione consentono di realizzare il sistema viabilistico ordinario tangenziale alla conurbazione di Bologna che aumenta l’accessibilità alla viabilità di rango primario. Inoltre, le Opere di Adduzione consentono di ricucire molteplici cesure territoriali sia naturali (fiume Reno) che infrastrutturali razionalizzando la maglia viaria.

In particolare, l'Intermedia di Pianura svolge una efficace funzione di collegamento e distribuzione dei flussi veicolari lungo la direttrice Est-Ovest, servendo flussi prevalentemente interni al quadrante nord-occidentale dell'area metropolitana di Bologna”.

Nel complesso sembrerebbe più scarica la viabilità minore a discapito di Passante ed Intermedia. Guardando soltanto la viabilità compresa nel territorio del Comune di Bologna si evidenzia un aumento del traffico sulle vie interessate: Zanardi, Cristoforo Colombo, via dei Terraioli e Lipparini/Bentini.

Lo studio preliminare illustra la metodologia di calcolo, i dati di input, l'applicazione di un modello di dispersione degli inquinanti e i domini di calcolo che si intendono sviluppare.

Le coordinate (x, y) del vertice sud-ovest di ciascuno dei sotto-domini di calcolo nel sistema UTM-WGS 84 (fuso 32 N) e le relative dimensioni sono:

- dominio 1: (677800 m, 4936800 m) – 3.7 km x 2.4 km – Località principale: Calderara di Reno
- dominio 2: (681000 m, 4935400 m) – 3.8 km x 2.4 km – Località principale: Trebbo
- dominio 3: (683900 m, 4933900 m) – 4.6 km x 2.3 km – Località principale: Corticella
- dominio 4: (688200 m, 4934300 m) – 3.7 km x 2.3 km – Località principale: Cadriano
- dominio 5: (691100 m, 4932800 m) – 3.0 km x 2.5 km – Località principale: Quarto Inferiore.

Alla luce degli aumenti di traffico lungo le viabilità, come sopra descritti, si chiede di estendere le valutazioni in merito alla componente in esame anche in un nuovo dominio che interessi i quadranti del territorio bolognese dove tali viabilità sono collocate.

11) In riferimento alla componente **rumore**, si rileva che la nuova opera andrà ad intercettare e raccogliere parte del carico veicolare presente nel quadrante ovest metropolitano, incanalandolo verso Bologna. In assenza della tratta D, precedentemente prevista per l'Intermedia di Pianura, ossia la tratta compresa tra l'A13 ed il Comune di Granarolo dell'Emilia, questo carico veicolare si riverserà inevitabilmente sulla viabilità esistente dei comuni di Bologna e Castel Maggiore, incrementando i flussi veicolari per alcuni assi viari (vie Shakespeare-Peglion, via Bentini, via Colombo). Poiché il flussogramma considera l'insieme degli interventi previsti dal Passante di Bologna e dalle relative opere di adduzione, non è possibile verificare quanto di questo incremento sia effettivamente imputabile all'Intermedia di Pianura.

Si richiede pertanto che negli studi da elaborare nell'ambito del PAUR, sia eseguito un **confronto tra uno scenario al 2040 con Passante e relative opere di adduzione compresa la nuova Intermedia e uno scenario al 2040 senza Intermedia, in modo da verificare le ricadute derivanti dalla nuova opera stradale nei confronti della viabilità esistente. In funzione dei risultati** forniti dal modello del traffico, **potrà essere valutata l'opportunità di effettuare un approfondimento anche dal punto di vista acustico.**

Il Comune di Bologna si rende disponibile, in funzione dei risultati forniti dal grafo della mobilità, a concordare con Società Autostrade la tipologia ed il livello degli approfondimenti da svolgere in merito alla componente acustica.

Per quanto riguarda le 2 nuove rotatorie, deve essere condotta un'analisi acustica delle aree interessate, in modo da verificare se sussiste una situazione di criticità che potrebbe essere migliorata, o addirittura sanata, con la realizzazione delle nuove opere. A tal proposito si segnala che la rotatoria prevista all'intersezione Shakespeare/Lipparini interessa anche una struttura scolastica.

12) In merito al **consumo di materiale inerte**, vista l'accertata idoneità chimica dei materiali che saranno oggetto di scavo e visto il procedimento autorizzativo a cui l'opera è soggetta, **dovrà essere redatto un piano di utilizzo ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/2017 (cfr. art. 2 definizioni “... u) «cantiere di grandi dimensioni»:** cantiere in cui sono prodotte terre e rocce da scavo in quantità superiori a seimila metri cubi, calcolati dalle sezioni di progetto, nel corso di attività o di opere soggette a procedure di valutazione di impatto ambientale o ad autorizzazione integrata ambientale di

cui alla Parte II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152; e Capo II TERRE E ROCCE DA SCAVO PRODOTTE IN CANTIERI DI GRANDI DIMENSIONI”).

Inoltre in merito all'**utilizzo di materiali inerti da recupero**, si evidenzia che in alcune sezioni tipo vengono riportati spessori di “materiali granulari misti da cava”, mentre nel capitolato speciale d'appalto vengono indicate, in corrispondenza di diverse voci, le prestazioni per gli usi in cui è possibile l'impiego di aggregato riciclato. **E' pertanto necessario rendere coerente e specifica per le singole opere previste l'indicazione relativa all'uso dei suddetti materiali.**

13) In relazione alla componente **vegetazione**, il censimento vegetazionale (Dott. Agr. For. D. Mascellani) rileva che il progetto interferisce, nel Comune di Bologna, con tre alberature tutelate ma non ne è previsto l'abbattimento.

Due sono localizzate in prossimità di via del Trebbo, ossia gli esemplari: PS11 - Quercus robur e PS87 – Juglans regia, un altro esemplare è localizzato su via Peglion: PS 88 - Crataegus monogyna.

Il progetto prevede le sistemazioni delle parti centrali delle rotatorie con l'inserimento di gruppi di arbusti, per quella di via Peglion sono previsti anche tre esemplari arborei di Carpinus betulus.

Per la rotatoria di via Shakespeare sono indicati anche piccoli margini di verde di arredo di ricucitura.

In merito alla cantierizzazione, in prossimità delle due rotatorie sono previste due aree di supporto:

- in fregio a via Peglion di 1.000 mq (ADS5) più altri 350 mq per l'accantonamento dello scotico,
- tra i bracci a sud della rotatoria di via Shakespeare di 550 mq (ADS6) più 135 mq per l'accantonamento dello scotico.

Si chiede di **progettare la tipologia di irrigazione per gli attecchimenti**, prevista nella relazione 111443-0000-PD-RQ-AMB-OV000-00000-R-SUA0006-0 (p.30) e prevedere l'impegno dell'impresa all'irrigazione di tutti gli impianti per una durata non inferiore ai due anni.

Inoltre per le alberature censite dovrà essere **previsto ogni accorgimento per la loro salvaguardia e tutela durante le attività di cantiere**, così come prevede il Regolamento del Verde Pubblico e Privato del Comune di Bologna al Titolo II (artt. 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13), in particolare per l'esemplare di grande rilevanza di Quercus robur su via del Trebbo.

Nella successiva fase di PAUR dovrà inoltre essere previsto un **progetto di ripristino delle aree di cantiere**, che dovranno essere riportate alla situazione precedente la trasformazione, con la rimozione delle pavimentazioni e la pulizia da tutti i materiali incongrui. Per l'area su via Shakespeare, che non ha destinazione agricola (come invece l'area di via Peglion) dovrà essere previsto anche l'inerbimento.

Comune di Calderara di Reno

14) Si chiede la **puntuale attuazione, con riscontro negli elaborati progettuali, delle misure di compensazione e mitigazione ambientale individuate al fine di ridurre l'impatto visivo e acustico** dell'infrastruttura attraverso barriere fonoassorbenti e/o barriere naturali (quinte alberate con essenze in grado di garantire un adeguato assorbimento di CO2).

15) In merito alle misure previste in fase di cantiere per la salvaguardia delle **acque** e del **suolo** di cui al paragrafo 15.2, si riportano le seguenti osservazioni:

- si concorda con l'intervento di impermeabilizzazione delle superfici delle aree di cantiere e di realizzazione di un sistema di regimazione idraulica; tuttavia si chiede di **descrivere nel dettaglio la gestione delle acque piovane raccolte e di quelle provenienti da processi produttivi**, prevedendo qualora necessario il conferimento delle stesse come rifiuto;
- si chiede di **descrivere nel dettaglio la gestione delle acque di officina**, con particolare riferimento alle fasi successive al processo di disoleazione.

16) In merito alle misure previste in fase di cantiere per la salvaguardia della qualità dell'aria di cui al paragrafo 15.2, si riportano le seguenti osservazioni:

- al fine di minimizzare la dispersione delle polveri lungo le strade esterne al cantiere, si ritiene **efficace l'utilizzo di impianti specifici di lavaggio ruote al posto delle semplici vasche d'acqua proposte;**
- con particolare riferimento alla stagione secca, si ritiene debba essere effettuato un **monitoraggio delle polveri aerodisperse in prossimità dei recettori residenziali** ubicati nelle aree più prossime alle lavorazioni. Se ne suggerisce inoltre il controllo anche nelle aree di cantiere a protezione degli stessi lavoratori.

17) Si prende atto di quanto emerso dallo studio di **impatto acustico** presentato e non vi sono particolari osservazioni in merito. Tuttavia si esprimono alcune perplessità relative alla mancanza di mitigazioni acustiche (barriere acustiche ss e/o alberature) in corrispondenza di alcune corti residenziali ubicate sia lungo la direttrice della Tratta A sia lungo quella della Tratta B e si ritiene indispensabile una **verifica post operam della eventuale necessità di interventi di mitigazione più consistenti per questi recettori.**

Comune di Sala Bolognese

18) Si chiede di:

- indicare le eventuali opere di mitigazione acustica previste per le abitazioni su Via Stelloni;
- predisporre un elaborato grafico relativo alla segnaletica verticale ed orizzontale su Via Stelloni, al fine del rilascio del parere di competenza;
- prevedere idonea richiesta di autorizzazione allo scavo e di occupazione di suolo pubblico e di idonea richiesta di ordinanza chiusura/modifica della viabilità.

Si condivide infine che, fatta salva la possibilità per l'Amministrazione Comunale di Sala Bolognese di porre a carico dei soggetti attuatori dei comparti produttivi la realizzazione dell'innesto Via Stelloni-SP 18 Padullese, il progetto proposto prevede la rotatoria R4 nel tratto A, la quale sarà realizzata da Autostrade per l'Italia Spa nell'ambito del progetto "Intermedia di Pianura" a conclusione delle procedure del PAUR.

Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Ferrara e Reggio Emilia

19) In relazione alla componente paesaggistica, per quanto attiene alla situazione vincolistica dell'area, dalla ricognizione effettuata sugli strumenti urbanistici comunali e provinciale e dall'analisi dei vincoli dei beni dichiarati di interesse culturale ai sensi della Parte II e Parte III del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. tutelata ai sensi del D.Lgs 42, si rileva la presenza degli elementi di seguito riportati. Nel **Comune di Castel Maggiore** la riqualfica di una parte di via Corticella lambisce **l'area vincolata di Villa Isabella**, dichiarata di interesse particolarmente importante ai sensi della **L.1089/1939 con D.M. del 16/12/1998.**

In merito alle aree tutelate per legge **ai sensi dell'art.142, comma 1 del citato D.Lgs 42/2004 e s.m.i.**, risultano interessati dall'intervento sempre nei medesimi comuni: **il Fiume Reno** ai sensi della **lett. c)** e un'**area boscata localizzata ai margini del fiume Reno** ai sensi della **lettera g).**

In particolare, ricadono nell'ambito di tutela del fiume Reno la rotatoria di progetto R8 e la realizzazione di maggiore rilevanza di un ponte sul fiume Reno, realizzato ad otto campate per una lunghezza complessiva di 440 m con un impalcato in sezione mista acciaio/calcestruzzo. L'esecuzione di tali opere comporterà che le aree tutelate siano temporaneamente occupate anche dalle relative aree di cantiere CB001 (Campo Base, Cantiere Operativo Campo Travi e Area di

deposito temporaneo materiale proveniente dagli scavi), in corrispondenza della rotatoria e CT001 di 8,45 mq e CO002 di 4mq sulle sponde del fiume Reno. Si rileva inoltre che la realizzazione del ponte è prevista in corrispondenza di un'area boscata tutelata (estensione non inferiore a metri quadrati 2000, larghezza media non inferiore a 20 metri e copertura non inferiore al 20 per cento) su cui si prevede un'interferenza di 857,0 mq.

Pertanto, al fine della valutazione della compatibilità paesaggistica e monumentale dell'inserimento delle barriere acustiche in corrispondenza di Villa Isabella, complesso tutelato con parco e pertinenze, dichiarato di interesse particolarmente importante ai sensi della L.1089/1939 con D.M. del 16/12/1988, si domanda di **fornire simulazioni dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto, mediante foto modellazione realistica (rendering) comprendente un adeguato intorno dell'area di intervento interessata, anche da altri punti di visibilità del compendio, nonché dal cancello dello stesso verso la campagna di riferimento della Villa.**

In merito all'individuazione dell'area boscata, di cui le immagini AF01 e AF02 all'interno del Censimento vegetazionale permettono di intuire l'estensione, si domanda di **approfondire le riprese fotografiche con foto panoramiche e dirette che individuino la zona di influenza visiva e le relazioni di intervisibilità dell'opera e/o dell'intervento proposto con il contesto paesaggistico e con l'area di intervento nonché di individuare su planimetria la superficie di area boscata che interferisce con l'infrastruttura in progetto.**

Inoltre, nel **Comune di Bologna** risulta tutelato ai sensi dell'**art.142, comma 1 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i. il torrente Savena Abbandonato ai sensi della lett. c).**

In relazione a quest'ultimo elemento dovrà essere **attivata la procedura autorizzativa, ai sensi dell'art.146 del D.Lgs.42/2004 e s.m.i. e presentata tutta la documentazione necessaria al rilascio dell'Autorizzazione paesaggistica.**

Si richiama e si rimanda al contributo del Comune di Bologna (vedi al precedente punto 3), in relazione alla definizione dei contenuti della Relazione paesaggistica da presentare.

20) In merito agli aspetti di **tutela archeologica** relativamente alle opere in progetto, visti gli elaborati costituenti la relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico e la proposta di indagini preliminari, considerato che la proposta di indagini preliminari ubicate sul tracciato di progetto, nell'aggiornamento pervenuto risulta modificata a seguito dello stralcio di alcuni interventi e in ragione dell'adeguamento alle vigenti normative di sicurezza in merito alle sezioni di scavo. Si ritiene che tale variazione consenta ugualmente una adeguata campionatura delle aree di intervento, e quindi **per quanto di competenza, esprime parere favorevole alla proposta di indagini preliminari contenuta nel progetto definitivo dell'opera, fatto salvo quanto precisato nel parere al quale si rimanda.**

AUSL

21) Al fine di potere validare le **valutazioni di carattere sanitario** nello Studio di Impatto Ambientale, si richiede di:

- proporre un monitoraggio continuo di impatto acustico del cantiere con misure fonometriche (visto gli esuberi previsti ed evidenziati presso i cantieri operativi fissi e mobili a Calderara di Reno e a Castel Maggiore);
- proporre un monitoraggio Post Operam con le mitigazione previste presso i recettori residenziali critici, onde verificare l'efficacia delle barriere acustiche installate e prevedendo, a fronte di modifiche eventualmente intercorse, i necessari correttivi alle stime di impatto e al dimensionamento delle eventuali misure di mitigazione.

22) Relativamente all'impatto sulla **componente atmosfera** (qualità dell'aria) dell'opera, la

documentazione presentata propone un modello di dispersione degli inquinanti atmosferici al 2030 e negli scenari con e senza l'intervento in oggetto. In merito si chiede di:

- motivare la rappresentatività dei dati 2007 per la simulazione al 2030 in considerazione della variazione meteorologica degli ultimi anni;
- individuare e chiarire gli scenari di traffico che saranno applicati come input al modello anche in relazione alle variazioni che provocherà l'opera in oggetto;
- individuare i recettori sensibili impattati dalle emissioni correlate alla presente opera e valutare la variazione ipotizzabile della qualità dell'aria.

3.C. Elenco degli atti, e dei relativi elaborati, ricompresi nel PAUR

3.C.1. Elenco degli atti e pareri ricompresi nel PAUR

Sulla base della documentazione trasmessa dal proponente e in riferimento al livello di dettaglio della proposta, il Provvedimento Autorizzatorio Unico che sarà rilasciato dalla Regione Emilia - Romagna, in qualità di Autorità competente, ai sensi dell'art. 20 della LR 4/2018, dovrà comprendere le seguenti autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione ed esercizio del progetto e indicati, sebbene non in modo esaustivo, nella seguente tabella.

ATTI E PARERI RICOMPRESI NEL PAUR	ENTE COMPETENTE
Valutazione di impatto ambientale (VIA) D.Lgs. 152/06 e L.R. 4/2018	Regione Emilia - Romagna, con istruttoria di Arpae AAC Metropolitana
Parere sull'impatto ambientale L.R. 4/2018, art. 19, comma 7	Comune di Sala Bolognese Comune di Calderara di Reno Comune di Castel Maggiore Comune di Bologna
Valutazione di Incidenza (DPR 357/1997, D.Lgs. 152/06, D.G.R. 1191/2007, L.R. 4/21)	Regione Emilia-Romagna - Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna
Autorizzazione Paesaggistica Beni Paesaggistici, di cui alla parte III del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 146	Comune di Calderara di Reno Comune di Castel Maggiore (<i>per le opere in fascia di tutela del fiume Reno e in area boscata</i>) Comune di Bologna (<i>per le opere torrente Savena Abbandonato</i>)
Parere Autorizzazione Paesaggistica Beni Paesaggistici di cui alla Parte III del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 146 Verifica archeologica preventiva (D. Lgs. 50/2016)	Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Ferrara e Reggio Emilia (<i>Fiume Reno - Savena Abbandonato e in area boscata</i>)
Autorizzazione Paesaggistica Beni culturali, di cui alla Parte II del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. (L. 1089/1939- D.M. 16/12/1998)	Comune di Castel Maggiore (<i>Villa Isabella</i>)
Parere per Autorizzazione Paesaggistica Beni culturali, di cui alla Parte II del D.Lgs. 42/2004 (L.1089/1939 - D.M. 16/12/1998)	Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Ferrara e Reggio Emilia (<i>Villa Isabella</i>)
Autorizzazione alla trasformazione del bosco (D.Lgs. 3 aprile 2018 n.34, DGR 549 e 1287 del 2012) (l'art. 24 della L.R. 9/12 riconduce il procedimento di autorizzazione alla trasformazione del bosco nell'ambito di quello per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, già di competenza dei Comuni o delle Unioni di Comuni ai sensi della L.R. 20/00)	Comune di Calderara di Reno

<p>Variante agli strumenti urbanistici dei comuni di Calderara di Reno, Castel Maggiore, Sala Bolognese e relativa Val.S.A.T (art. 21-L.R. 4/2018) per l'apposizione del vincolo localizzativo a mezzo di idoneo procedimento o atto di natura urbanistica</p>	<p>Comune di Sala Bolognese. Comune di Calderara di Reno. Comune di Castel Maggiore.</p>
<p>Adeguamento tecnico funzionale di opere pubbliche localizzate all'interno delle fasce di rispetto - Procedura speciale ai sensi dell'art. 16 bis della L.R. n. 37/2002 (D.C.C. d'intesa)</p>	<p>Comune di Bologna</p>
<p>Parere sulle varianti agli strumenti urbanistici e relative Val.S.A.T (art. 21 - L.R. 4/2018)</p> <p>Atto del Sindaco Metropolitano di Bologna in merito alle Varianti urbanistiche (conformità urbanistica/territoriale, parere motivato di VALSAT e parere sul rischio sismico)</p>	<p>Città metropolitana di Bologna</p>
<p>Concessione di occupazione Aree del demanio idrico (L.R. 7/2004)</p>	<p>Arpae AAC-Unità Demanio Idrico</p>
<p>Nulla osta idraulico per occupazione o interferenze con aree demaniali (R.D. 523/1904)</p> <p>Parere sul rischio idraulico</p>	<p>Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile / Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile Bologna</p> <p>Consorzio della Bonifica Renana</p>
<p>Parere di compatibilità idraulica/irrigua per gli scarichi nei canali di bonifica</p>	<p>Consorzio della Bonifica Renana</p>
<p>Autorizzazione per scarichi acque reflue (Art. 113 Acque meteoriche di dilavamento e acque di prima pioggia - D.Lgs.152/2006) e DGR 286/2015 (cantiere e esercizio)</p>	<p>ARPAE APAM</p> <p>Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile / Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile Bologna</p> <p>ARPAE AACM - Unità Demanio Idrico</p>
<p>Parere di impatto acustico Art.8 commi 2 e 2 bis della L.26/10/1995 n. 447</p>	<p>Comune di Sala Bolognese Comune di Calderara di Reno Comune di Castel Maggiore Comune di Bologna. ARPAE APAM</p>
<p>Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo (art. 9, DPR 120/2017)</p>	<p>ARPAE AACM ARPAE APAM</p>
<p>Parere preventivo rispetto al deposito per la sismica (L.R. 19/2008)</p>	<p>Comune di Sala Bolognese Comune di Calderara di Reno Comune di Castel Maggiore Comune di Bologna</p>

Parere di conformità Urbanistica/Edilizia (art. 10, comma 1, lettera c, L.R. 15/2013) per opere pubbliche non soggette ai titoli abilitativi	Comune di Sala Bolognese Comune di Calderara di Reno Comune di Castel Maggiore
Parere sanitario	AUSL
Pareri/nulla osta sulle interferenze	Comune di Sala Bolognese. Comune di Calderara di Reno Comune di Castel Maggiore Comune di Bologna ENEL distribuzione Hera SpA/INRETE <small>DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A</small> Open Fiber Telecom SNAM TERNA Lepida

3.C.2. Elenco degli elaborati da presentare in allegato all'istanza di PAUR

Il Proponente in allegato all'istanza di attivazione della fase preliminare al PAUR, ha presentato un elenco degli elaborati già fedele a quello che dovrà essere presentato per l'istanza di PAUR ad eccezione dello Studio preliminare ambientale.

Si è ritenuto che tale elenco costituisce la proposta di elaborati che dovranno essere allegati all'istanza di PAUR, fatto salvo lo studio di impatto ambientale.

Inoltre dovrà essere presentata la seguente documentazione:

1. Attivazione del Procedimento autorizzatorio unico regionale di VIA (PAUR) con istruttoria ARPAE utilizzando la modulistica pubblicata al link https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/sviluppo-sostenibile/temi-1/via/come-presentare-una-istanza/istanza_via
2. Istanza di Valutazione di Incidenza (DPR 357/1997, D.Lgs. 152/06, D.G.R. 1191/2007, L.R. 4/21) alle condizioni previste dall'Autorità competente Regione Emilia-Romagna - Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna <https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/strumenti-di-gestione/valutazioni-dincidenza>
3. Documenti di Variante urbanistica e Valsat da concordare con i Comuni
4. Istanza di concessione, ai sensi della L.R. 7/2004, per l'occupazione delle aree demaniali per opere temporanee di cantierizzazione, nonché per le occupazioni permanenti, con le opere e sottoservizi in progetto, e/o esistenti eventualmente da regolarizzare; a tal proposito si indica l'opportunità di raggruppare le Istanze per medesima tipologia d'intervento e per Corso d'acqua interessato. La modulistica da utilizzare è scaricabile dal sito web ARPAE nell'area dedicata alle concessioni demaniali, in cui si trovano anche le informazioni essenziali per la presentazione delle domande nonché gli specifici documenti da allegare, al link: <https://www.arpae.it/it/autorizzazioni-e-concessioni/concessioni-demaniali/occupazione-di-aree-e-terreni>

5. Istanza di Autorizzazione Paesaggistica (art. 146 - d.lgs. 42/2004) relativamente agli interventi che interferiscono direttamente con le aree di tutela paesaggistica del Fiume Reno (Comuni di Calderara di Reno e Castel Maggiore) e del torrente Savena Abbandonato (Comune di Bologna), nonché dell'area boscata (Comuni di Calderara di Reno e Castel Maggiore) e Villa Isabella in Comune di Castel Maggiore.

4. PROPOSTA DI CONCLUSIONE DEL PROCEDIMENTO

Alla Conferenza ha partecipato anche il Ministero Infrastrutture Mobilità Sostenibile al fine di acquisire gli elementi necessari per l'espressione dell'accogliibilità delle richieste condivise nel presente verbale, prima dell'avvio del PAUR.

Con riferimento al livello di dettaglio della documentazione presentata e alle valutazioni svolte in Conferenza, così come sintetizzate nel presente verbale, la conferenza conclude che:

- A. è stata accertata l'assenza di elementi o fattori preclusivi alla realizzazione del progetto, derivanti dalla pianificazione territoriale ed urbanistica, ovvero da vincoli assoluti presenti nell'area interessata;
- B. sono stati definiti i contenuti minimi dello Studio d'Impatto Ambientale (SIA);
- C. sono stati definiti la documentazione e gli elaborati necessari per l'acquisizione del provvedimento di VIA e dei titoli abilitativi per la realizzazione e l'esercizio del progetto.

I punti B) e C) dovranno essere integrati seguendo le indicazioni di cui al capitolo 3 del presente verbale ed in accordo con il Ministero Infrastrutture Mobilità Sostenibile.

Il presente verbale è sottoscritto con apposizione della firma digitale dai rappresentanti unici opportunamente delegati degli Enti partecipanti alla seduta della Conferenza di Servizi del 31/03/2022, svolta in modalità telematica.



Si specifica che:

- Sara Campagnari, rappresentante della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara;
- Rossella Aspromonte, rappresentante del Consorzio della Bonifica Renana;

non firmano il presente verbale in forma digitale, in quanto non titolari di firma elettronica, ma sottoscrivono il verbale con la propria firma autografa in calce ed allegano un documento di riconoscimento (depositato agli atti).

L'atto firmato da tutti i rappresentanti unici sarà depositato presso la Regione Emilia-Romagna, Servizio VIPSA.

<i>Amministrazione</i>	<i>Rappresentante</i>
ARPAE e Regione Emilia-Romagna	Patrizia Vitali <i>(firma digitale)</i>
Ministero Infrastrutture Mobilità Sostenibile	Ferruccio Caridi <i>(firma digitale)</i>
Città metropolitana di Bologna	Maria Grazia Murru <i>(firma digitale)</i>
Comune di Bologna	Paola Vita <i>(firma digitale)</i>
Comune di Sala Bolognese	Giuliana Alimonti <i>(firma digitale)</i>
Comune di Calderara di Reno	Pier Luigi Tropea <i>(firma digitale)</i>
Comune di Castel Maggiore	Giovanni Panzieri <i>(firma digitale)</i>
AUSL - Dipartimento di Sanità Pubblica	Riccardo Roncarati <i>(firma digitale)</i>
HERA S.p.A.	Valentina Moca <i>(firma digitale)</i>

Soprintendenza Archeologia, Belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara	Sara Campagnari (<i>firma autografa</i>) 
Consorzio della Bonifica Renana	Rossella Aspromonte (<i>firma autografa</i>) 
TERNA	Fabrizio Tugnoli (<i>firma digitale</i>)

ALLEGATO: CONTRIBUTI ENTI

- Città metropolitana di Bologna - Area Pianificazione Territoriale (PG/26209/2022 del 17/02/2022);
- Città metropolitana di Bologna - Area Servizi Territoriali Metropolitani (PG/2022/38716 del 09/03/2022);
- Comune di Castel Maggiore (PG/37511/2022 del 07/03/2022);
- Comune di Calderara di Reno (PG/33517/2022 del 01/03/2022);
- Comune di Bologna (PG/30020/2022 del 23/02/2022);
- Comune di Sala Bolognese (PG/38468/2022 del 08/03/2022);
- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara (PG/2022/24111 del 14/02/2022);
- AUSL (PG/31924/2022 del 25/02/2022);
- Hera SpA e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA SpA (PG/28980/2022 del 22/02/2022);
- LEPIDA (PG/24340/2022 del 15/02/2022);
- SNAM (PG/18760/2022 del 04/02/2022).



AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Bologna, 16 febbraio 2022

Spett.le

**ARPAE – SAC Bologna
Struttura Autorizzazioni e Concessioni**

Via San Felice n. 25

40122 - Bologna

pec: aoobo@cert.arpa.emr.it

e pc: Comune di Sala Bolognese
Giuliana Alimonti
Piazza Guglielmo Marconi 1, 40010 Padulle
(BO)
comune.salabolognese@cert.provincia.bo.it

Comune di Calderara di Reno
Pierluigi Tropea
Piazza Marconi, 7 40012 – Calderara di Reno
(BO)
comune.calderara@cert.provincia.bo.it

Comune di Castel Maggiore
Giovanni Panzieri
Via Matteotti, 10 40013 Castel Maggiore (BO)
comune.castelmaggiore@cert.provincia.bo.it

Comune di Bologna
Chiara Girotti
P.zza Liber Paradisus, 10 40129 Bologna
protocollogenerale@pec.comune.bologna.it

OGGETTO:

Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione d'impatto ambientale, ai sensi dell'art. 26 bis del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per il progetto denominato "Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: Intermedia di Pianura", localizzato nei comuni di Bologna, Castel Maggiore, Calderara di Reno e Sala Bolognese (BO).

Proponente: SOCIETA' AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

Convocazione Conferenza di Servizi preliminare decisoria, ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/90.

Contributo Città Metropolitana Bologna

Visti:

- l'Accordo per il "Potenziamento del sistema Tangenziale di Bologna" del 15/4/2016 che prevede Interventi di completamento della rete viaria di adduzione, tra cui l'**Intermedia di Pianura** nei comuni di Bologna, Sala Bolognese, Calderara di Reno, Castel Maggiore;
- Il verbale del Comitato di Monitoraggio del medesimo Accordo del 16/12/2016 che precisa alcune caratteristiche e prestazioni dell'opera in oggetto;
- la nota della Regione Emilia Romagna "Quadro degli interventi di competenza di ASPI in Regione Emilia Romagna" del 30/05/2018 dove venivano comunicate le valutazioni degli Enti territoriali in merito al quadro degli interventi previsti nell'area bolognese proponendo nel contempo la rimodulazione degli stessi;
- il seguito a suddetta nota da parte di Autostrade per l'Italia del 05/06/2018;
- la risposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 20/06/2018 alla suddetta nota della Regione Emilia Romagna;
- l'Atto aggiuntivo all'Accordo del 15/04/2016 per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna del 9/08/2019;
- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato il 7 novembre 2019;
- Il Piano Territoriale Metropolitano (PTM) approvato il 12 maggio 2021;

Preso atto:

- Dell'istanza di VIA, presentata da ASPI alla Regione Emilia Romagna relativa al progetto di "Potenziamento del sistema Tangenziale di Bologna - Interventi di completamento della rete viaria di adduzione - **Intermedia di Pianura** nei comuni di Bologna, Sala Bolognese, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Granarolo e Castenaso", e relativo deposito degli atti dal 22/3/2017 al 20/5/2017,
- Dell'archiviazione di suddetto procedimento, comunicata in data 29 giugno 2018 (PG 36863) dalla Regione Emilia Romagna;
- della convocazione di ARPAE AACM del 3/02/2022 (PG7414 del 4/02/2022) relativa alla Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione d'impatto ambientale, ai sensi dell'art. 26 bis del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per il progetto denominato "Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: Intermedia di Pianura", localizzato nei comuni di Bologna, Castel Maggiore, Calderara di Reno e Sala Bolognese (BO). Convocazione Conferenza di Servizi preliminare decisoria, ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/90.

Constatato che:

- la presente proposta risulta differente dal progetto precedentemente presentato e poi archiviato in particolare per lo stralcio della parte dell'opera ricadente nei comuni di Granarolo e Castenaso;
- l'art. 26 bis "Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico regionale" del dlgs 152/2006, è finalizzata *alla definizione delle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale, del relativo livello di dettaglio e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello stesso nonché alla definizione delle condizioni per ottenere le autorizzazioni, intese, concessioni,*

licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto;

In base a quanto sopra riportato si riporta di seguito un elenco di osservazioni e richieste di integrazioni conoscitive al progetto, facendo presente che anche se ad oggi sono stati presentati elaborati di un dettaglio maggiore rispetto a quanto indicato dal succitato art. 26, questo Ente si riserva di esprimere valutazioni di maggiore dettaglio nelle successive fasi procedurali.

1) Conformità alla pianificazione territoriale ed urbanistica

Il PTM, in coerenza con il PUMS, classifica l'infrastruttura in oggetto in tav. 1 "Carta della struttura", come "Viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale e interprovinciale", per la quale al comma 3 dell'art. 46 individua una fascia di rispetto pari a 40 mt, mentre al comma 11 specifica che il *potenziamento e l'adeguamento della rete stradale di previsione comportano la progettazione e la contestuale esecuzione delle opere di inserimento paesaggistico, mitigazione ambientale e rafforzamento della rete ecologica da prevedere nelle apposite fasce di ambientazione (cap. 7 del PUMS, paragrafo 7.6), nel rispetto delle disposizioni sulla forestazione metropolitana di cui al precedente art. 37 delle presenti norme del PTM.*

Inoltre riporta, sempre in Tav. 1, la rete ciclabile strategica ed integrativa, parte della quale si sviluppa in affiancamento all'asse dell'Intermedia per quasi tutta la sua lunghezza. Detto percorso ciclabile in affiancamento è anche individuato, sempre dal PTM, in Tav 5 "Carta delle reti ecologiche della fruizione e del turismo" come "ciclabile di pianura a supporto della connettività ecologica", ovvero il piano individua nella realizzazione di dette piste ciclabili (art.47) anche l'occasione di dotare il territorio di adeguate dotazioni arboreo/arbustive aventi finalità sia di reti ecologiche e sia paesaggistiche a vantaggio degli utenti. Detto tratto è finalizzato in particolare al collegamento ecologico tra i corridoi ecologici multifunzionali dei corsi d'acqua Samoggia/Reno/Navile.

Verificato che seppur l'intervento insista in parte su infrastrutture esistenti, a seguito degli interventi proposti si configurerà sul territorio metropolitano un nuovo, continuo e importante tracciato di collegamento tra la parte ovest e la parte centrale della città metropolitana.

In base a quanto sopra esposto si ritiene quindi che per una piena conformità al piano, il progetto debba essere integrato in merito al tema sia delle connessioni ciclabili nonché delle mitigazioni ambientali paesaggistiche.

In merito ai percorsi ciclabili, si chiede quindi, anche per soddisfare quanto richiesto sia dal codice della strada al comma 4bis dell'art. 13 (*"Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purchè realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza"*) sia dal comma 2 dell'art. 4 della legge regionale n.10/2017 "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità" (Art. 4 - comma 2 *Qualora la pianificazione locale preveda di realizzare strade di nuova costruzione o interventi di manutenzione straordinaria della sede stradale, le piste ciclabili non realizzabili in adiacenza, ai sensi degli articoli 13 e 14 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono*

localizzate in ambiti tali da garantire la fruibilità e la connessione funzionale delle stesse con i poli attrattori, con i nodi di interscambio del trasporto pubblico e, in generale, con i luoghi di interesse sociale, storico, culturale, enogastronomico e turistico di fruizione pubblica, nonché con la RCR e le reti extraurbane ed urbane.) di integrare il progetto con la progettazione un percorso ciclabile in affiancamento, tenendo anche conto dei percorsi ciclabili esistenti o di prossima realizzazione per i quali dovrà esserne garantita la continuità. A fini collaborativi si allega una cartografia che individua sia i tracciati di possibile nuova realizzazione a carico del presente procedimento, sia i percorsi in essere o di prossima realizzazione per i quali dovrà essere comunque garantita la continuità anche a seguito della realizzazione dell'opera.

In merito all'inserimento paesaggistico dell'opera e alle necessarie mitigazioni ambientali si richiede di sviluppare tale tema in un'ottica di valorizzazione paesaggistica e compensazione ambientale che tenga conto in particolare delle emergenze presenti nel territorio (Fiume Reno, aree vincolate, tratti in aperta campagna, aree pubbliche messe a disposizione da parte dei comuni).

In particolare si chiede una quantificazione delle superfici che verranno interessate dalle opere di mitigazione e chiarendo quali di questi interventi insisteranno nelle aree già interessate dal verde di corredo stradale e quali invece occuperanno nuove aree, al fine di quantificare e valutare le nuove superfici interessate dalle mitigazioni a supporto degli interventi previsti.

A fini collaborativi si segnala infine che sono state redatte da Questo ente specifiche Linee guida per la Forestazione, le quali danno indicazioni sulle tipologie e modalità di intervento relativamente a tale tema.

(https://www.cittametropolitana.bo.it/agenda_sviluppo_sostenibile/Progetti_pilota/Linee_guida_per_la_forestazione_metropolitana)

In riferimento alla conformità urbanistica Comunale si chiede, nelle successive fasi del procedimento, di esplicitare se detta opera sia conforme alla strumentazione urbanistica Comunale, sia in riferimento alla localizzazione del tracciato sia alle relative fasce di rispetto, nonché in merito alla zonizzazione acustica, tenendo conto di quanto indicato dalle valutazioni delle amministrazioni comunali, fornendo nel caso gli elaborati di variante.

2) Opere già a carico di altri procedimenti

Si segnala che il progetto presentato lambisce anche l'ambito produttivo di Tavernelle nei comuni di Sala Bolognese e Calderara di Reno, per il quale sono stati condivisi diversi interventi viabilistici in sede dell'Accordo Territoriale sottoscritto tra la Provincia di Bologna e i Comuni facenti parte dell'Unione Terre d'Acqua il 26/05/2005. Alcuni dei suddetti interventi sono stati già posti a carico di altri soggetti, come ad esempio la rotatoria prevista lungo la via Persicetana incrocio Via Valtiera in comune di Calderara di Reno. Si suggerisce quindi, a seguito di un confronto con le amministrazioni comunali coinvolte, di stralciare le opere eventualmente già poste a carico, e di prossima realizzazione, ad altri soggetti attuatori.

3) Aspetti puntuali: ponte fiume Reno

Considerato l'elevato impatto paesaggistico e ambientale di tale opera, si richiede un ulteriore sforzo integrando quanto già oggi fornito con ulteriori render o foto simulazioni maggiormente realistiche, che permettano di valutare nei migliori dei

modi l'inserimento di tale importate opera, e permettano nel contempo di valutare le mitigazioni proposte.

Si ricorda inoltre che dovrà essere inoltre fornita una proposta progettuale che garantisca un adeguato accesso sia viabilistico ma anche ciclopedonale al nucleo di edifici posto subito a nord del nuovo ponte in comune di Calderara di Reno.

Rimanendo disponibili per ogni eventuale chiarimento si porgono cordiali saluti.

il referente dell'istruttoria tecnica
Dott. Michele Sacchetti

Responsabile
del Servizio Pianificazione del Territorio
Arch. Mariagrazia Murru
(firmato digitalmente)

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna
Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana
aoobo@cert.arpa.emr.it

Regione Emilia-Romagna
Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale
vipa@postacert.regione.emilia-romagna.it

OGGETTO: OSSERVAZIONI successive alla Conferenza di Servizi preliminare decisoria, ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/90 per Intermedia di Pianura

Con riferimento alla Conferenza tenutasi lo scorso 15 febbraio, a partire da quanto concordato al punto 5.a dell'Allegato 1 dell'Atto Aggiuntivo all'Accordo del 15/4/2016, si osserva che:

- la sezione stradale è stata portata da F a C2;
- tuttavia, le caratteristiche dell'infrastruttura presentata non sono compatibili con quelle di una strada provinciale di nuova costruzione o attribuzione, in particolare per il tratto a est della SP87 Nuova Galliera, come dettagliato di seguito;
- le criticità (per l'intero tracciato) sono relative in particolare a:
 - numero e caratteristiche delle intersezioni con strade locali;
 - numero e posizionamento degli accessi privati, non compatibili con quanto previsto dal Codice della Strada all'art.3 c.5 del relativo Regolamento, ma che si ritiene possibile ed opportuno raggruppare per rispettare il distanziamento minimo di 100 m;
 - sosta in banchina nelle zone industriali;
- inoltre, nel tratto dell'attuale Via Di Vittorio (Comune di Castel Maggiore) tra la rotatoria ex SP4 e la rotatoria Cogefrin, si rinvia a quanto già espresso dalla Giunta Comunale, aggiungendo:
 - la necessità di verifica dell'esistenza e dello stato di manutenzione dell'impianto di sollevamento del sottopasso ferroviario;
- in aggiunta, nel tratto dell'attuale Via Di Vittorio (Comune di Castel Maggiore) tra la rotatoria Cogefrin e la SP45:
 - sezione trasversale inadeguata, con particolare riferimento alla sosta perpendicolare al senso di marcia oggi consentita in alcuni tratti;
- infine, si rinvia a quanto già espresso dai colleghi dell'Area Pianificazione Territoriale, aggiungendo:

- la necessità di curare la sicurezza degli eventuali attraversamenti ciclo – pedonali, ad esempio con la realizzazione di un semaforo se al di fuori dei centri abitati.

Cordiali saluti.

Maurizio Martelli

DOCUMENTO FIRMATO DIGITALMENTE
ai sensi del c.d. Codice dell'Amministrazione Digitale e
normativa connessa



Città di Castel Maggiore
(Città metropolitana di Bologna)
4° Settore - Edilizia e urbanistica
Il responsabile del settore

Castel Maggiore,
prot. 0005820/2022
del 07/03/2022

Spettabile

Arpae

Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana
Unità Valutazioni Ambientali
aoobo@cert.arpa.emr.it

OGGETTO: CONTRIBUTO DEL COMUNE DI CASTEL MAGGIORE - FASE PRELIMINARE / SCOPING, EX ART. 26-BIS D. LGS. 152/2006, DELLA VIA / PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE PER IL PROGETTO "INTERVENTI DI COMPLETAMENTO DELLA RETE VIARIA DI ADDUZIONE NELL'AMBITO DEL POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA: INTERMEDIA DI PIANURA"

IL RESPONSABILE DEL 4° SETTORE

Richiamata la nota di Arpae ACM del 3.2.2022 (pervenuta per email il 14.2.2022 e registrata al prot. con n. 5681 del 4.3.2022), con cui è stata effettuata la convocazione Conferenza di Servizi preliminare decisoria, ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/90, nell'ambito della fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione d'impatto ambientale dell'intervento in oggetto, ai sensi dell'art. 26 bis del D. Lgs. 152/2006;

Esaminata la documentazione depositata in forma digitale presso l'apposita sezione del sito web istituzionale di Arpae <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>;

Ricordata la seduta di conferenza dei servizi effettuatasi in forma sincrona via web il giorno 15.2.2022;

Richiamata integralmente la deliberazione di Giunta comunale n. 19 del 25.2.2022, recante <<Fase preliminare, ex art. 26-bis D. Lgs. 152/2006, alla VIA / provvedimento autorizzatorio unico regionale per il progetto "Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di bologna: Intermedia di pianura" - indirizzi per l'espressione del contributo comunale>>, con la quale si è individuato il sottoscritto responsabile del 4° Settore "Edilizia e urbanistica" quale rappresentante del comune nel procedimento e si sono impartiti i primi indirizzi;

Puntualizzato che nella fase preliminare ex art. 26-bis D. Lgs. 152/2006 il comune si esprime con riferimento alla documentazione preliminare consegnata, ancorché in parte redatta con livello di approfondimento progettuale ulteriore a quello minimo richiesto, ai soli fini di questa fase specifica del procedimento, riservandosi di formulare ulteriori e conclusive valutazioni in sede di esame della documentazione finale di PAUR;

ESPRIME

Il contributo comunale nei termini che seguono.

Pagina 1 di 6



Città di Castel Maggiore
(Città metropolitana di Bologna)
4° Settore - Edilizia e urbanistica
Il responsabile del settore

1. Assenza di fattori preclusivi

Non si ravvisano elementi o fattori preclusivi alla realizzazione del progetto, derivanti dalla pianificazione territoriale ed urbanistica ovvero da vincoli assoluti presenti nell'area interessata.

L'assenso comunale sarà comunque condizionato al rispetto di tutte le prescrizioni impartite.

2. Atti d'assenso e documentazione

Gli atti d'assenso di competenza comunale connessi con il procedimento sono:

- Apposizione del vincolo localizzativo a mezzo di idoneo procedimento o atto di natura urbanistica;
- Variante al PUT/PUMS comunale, se e in quanto sarà in vigore al momento della conclusione del procedimento (attualmente lo strumento è in fase di predisposizione);
- Autorizzazione paesaggistica inerente le opere da eseguirsi nella fascia di tutela del fiume Reno. La documentazione necessaria è quella di cui all'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e DPCM 12 dicembre 2005;
- Assensi e prescrizioni puntuali in materia di cantiere, modifica dei manufatti stradali, occupazione di aree comunali etc.. Le prescrizioni generali saranno impartite in sede di PAUR, mentre il comune si riserva di adottare i necessari atti d'assenso e impartire ulteriori prescrizioni in fase esecutiva. La documentazione è quella di cui al vigente regolamento per l'occupazione e la manomissione delle aree pubbliche;
- Atti di regolazione permanente della viabilità comunale, connesse con l'individuazione dell'itinerario dell'Intermedia di pianura.

3. Itinerario dell'Intermedia di pianura

Pur essendo concepita come connessione di tratte di viabilità comunali esistenti, l'Intermedia di pianura svolge un ruolo di viabilità di rilievo metropolitano, sia per la sua natura funzionale di collegamento della maglia della viabilità provinciale, sia perché essa ha principalmente le caratteristiche una strada extraurbana secondaria. Gli elaborati proposti in questa fase del procedimento (cfr. tra gli altri lo Studio del traffico) individuano come tratte della viabilità comunale componenti l'Intermedia

Per questo motivo:

1. è necessario che sia chiaramente definito in ogni tratta o nodo quale sia il suo itinerario all'interno del territorio comunale di Castel Maggiore, distinguendolo dalla viabilità comunale, in particolar modo in corrispondenza della rotatoria di connessione tra la via Corticella e la via Nuova Galliera, nonché presso la rotatoria c. d. "Oro Pilla" (cfr. anche lettera d. che segue);
2. è necessario che il progetto preveda tutti gli accorgimenti fisici e di segnaletica idonei a marcare chiaramente tale distinzione, con riguardo sia alla viabilità provinciale sia con riguardo alla viabilità comunale;



Il responsabile del settore

3. quanto all'itinerario da individuare, è necessario che esso ricalchi quanto previsto dal vigente PUMS metropolitano (cfr in particolare tavola 3A), che prevede che l'itinerario, provenendo dalla via Corticella e procedendo verso est, impegni la SP 87 Nuova Galliera, prosegua lungo la via Ronco e da lì percorra la rotatoria "Oro Pilla" fino a raggiungere il sottopassaggio di via Di Vittorio. Le ragioni di questa scelta, oltre alla conformità al PUMS, risiedono nella necessità di preservare la viabilità comunale costituita da via Fabbri e da via Bentini che saranno oggetto di previsioni di riqualificazione e rigenerazione nel piano urbanistico generale (PUG), in corso di redazione (cfr. Piano strategico dell'Unione Reno Galliera, Linee di sviluppo, par. 1.2).

4. Proprietà e gestione

Il rango funzionale metropolitano dell'itinerario, la presenza dell'opera d'arte del ponte sul fiume Reno, il fatto che sia in larga parte una strada extraurbana secondaria, sono elementi che rendono necessario che la proprietà e la gestione dell'Intermedia siano demandate alla Città Metropolitana come ente competente alle strade provinciali.

5. Impatti sul traffico veicolare

La documentazione proposta per questa fase del procedimento contiene un articolato studio del traffico, che non pare però essere corredato da rilevamenti puntuali e recenti sugli archi e sui nodi stradali, in quanto le rappresentazioni numeriche ivi contenute non corrispondono agli esiti dei rilevamenti effettuati dal comune di Castel Maggiore nell'ambito della redazione del PUT-PUMS comunale (campagna ottobre 2021). Tali rilevamenti saranno resi disponibili al proponente e ai lavori della conferenza dei servizi. Alla luce di tali approfondimenti si richiede, con particolare focus sul territorio di Castel Maggiore:

- i. L'analisi puntuale della funzionalità e del livello di servizio di ciascuna asta e di ciascun nodo dell'Intermedia sul territorio comunale di Castel Maggiore, tenendo conto dei dati derivanti dalla campagna di rilevamenti del traffico condotta dal comune di Castel Maggiore nell'autunno-inverno 2021 e che sarà messa a disposizione dei lavori della conferenza dei servizi.
- ii. Di esplicitare con specifico documento di sintesi il ruolo che l'Intermedia di pianura riveste nel sistema viabilistico metropolitano, chiarendo, a mezzo di idonea valutazione ad adeguata scala territoriale, quali siano le quantità di traffico previste sull'Intermedia nello scenario finale atteso, che comprende tutte le opere connesse al Passante di Bologna;

6. Rotatoria Oro Pilla e altre opere stradali.

Il documento denominato "Planimetrie di progetto tratta C" messo a disposizione per il procedimento ex art. 26-bis D. Lgs. 152/2006 evidenzia come per l'adeguamento della rotatoria Oro Pilla sia prevista solamente una sistemazione dell'imbocco della via Bentini.

L'allegato "Relazione tecnica" all'accordo denominato "Atto aggiuntivo all'Accordo del 15/04/2016 per il Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna", sottoscritto nel 2019 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia-Romagna, la Città metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna e la Società Autostrade per l'Italia SpA, prevede che l'opera sia comprensiva di



Città di Castel Maggiore
(Città metropolitana di Bologna)
4° Settore - Edilizia e urbanistica
Il responsabile del settore

(...) potenziamento della rotatoria Oro Pilla (Castel Maggiore) con l'inserimento di due shunt rispettivamente tra via Ronco e via Bentini e tra via di Vittorio e via Galliera ferma restando la necessaria verifica trasportistica (...).

La documentazione proposta in questa fase del procedimento contiene un articolato studio del traffico, che come già accennato non pare però essere stato accompagnato da un rilievo puntuale del traffico sul nodo, che risulta oggettivamente critico.

Il progetto dell'Intermedia di pianura dovrà essere comprensivo di tutte le necessarie opere di viabilità, che potranno comprendere anche rilevanti modifiche e integrazioni delle opere esistenti, idonee a rendere funzionale tutti i nodi, con particolare riferimento alla rotatoria Oro Pilla.

7. Sistemazione via di Vittorio.

In coerenza con quanto previsto nell'Atto aggiuntivo 2019 sopra citato, il progetto (cfr. Relazione generale e elaborato Planimetria di progetto – tratta D1) prevede un cordolo spartitraffico che impone, sulla via Di Vittorio, la svolta a destra.

Si rende necessario un approfondimento critico di questa soluzione. È infatti da verificare la compatibilità con la viabilità provinciale dei numerosi accessi diretti presenti.

Non pare inoltre ragionevole imporre al traffico pesante proveniente dalla zona industriale e diretto, per esempio, alla via Saliceto e al casello autostradale di Bentivoglio, di impegnare il sottopassaggio di via Di Vittorio e la rotatoria Oro Pilla, notevolmente congestionata secondo i dati oggettivi rilevati dal comune di Castel Maggiore nel corso della campagna ottobre 2021 eseguita in vista del redigendo PUT-PUMS comunale.

D'altra parte, neppure è possibile lasciare non regolato l'accesso carrabile dalla zona industriale sulla via Di Vittorio, sotto il profilo funzionale, della sicurezza e con riferimento alla necessaria classificazione della strada come strada provinciale (cfr. lettera b. che precede).

È inoltre necessario tenere conto nella progettazione della riqualificazione della via Di Vittorio che essa ospiterà l'innesto della piattaforma parcheggio scambiatore corrispondente al capolinea della linea verde del tram, nell'ambito del progetto del comune di Bologna finanziato con risorse PNRR, qualora non risultasse possibile realizzare l'estensione della linea del tram fino a Castel Maggiore come auspicato da questo comune.

È opportuno anche tenere conto del possibile collegamento tra la via Shakespeare in comune di Bologna e la via Di Vittorio in comune di Castel Maggiore, che è al momento allo studio.

Una soluzione che si ritiene sia da approfondire è quella di dotare la via Di Vittorio di una strada di arroccamento sul lato nord, che consenta di concentrare l'accesso dei mezzi in due o più punti regolati in sicurezza.

8. Continuità e integrazione ciclabile.

Gli elaborati (in particolare le planimetrie di progetto per le tratte B, C, D1) messi a disposizione per la presente fase di procedimento ex art. 26-bis D. Lgs. 152/2006 non evidenziano attenzione allo sviluppo e alla continuità delle reti ciclabili, che sono invece uno dei fondamenti del nuovo modello di mobilità proposto dal PUMS metropolitano. Il progetto dell'Intermedia di Pianura si cala tuttavia in un contesto nel quale la normativa nazionale e regionale, nonché



Città di Castel Maggiore
(Città metropolitana di Bologna)
4° Settore - Edilizia e urbanistica
Il responsabile del settore

l'attività di programmazione delle amministrazioni locali, danno un rilievo primario alla mobilità dolce. A questo proposito si richiamano il codice della strada al comma 4bis dell'art. 13:

Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza

nonché il comma 2 dell'art. 4 della legge regionale n.10/2017 "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità":

Qualora la pianificazione locale preveda di realizzare strade di nuova costruzione o interventi di manutenzione straordinaria della sede stradale, le piste ciclabili non realizzabili in adiacenza, ai sensi degli articoli 13 e 14 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono localizzate in ambiti tali da garantire la fruibilità e la connessione funzionale delle stesse con i poli attrattori, con i nodi di interscambio del trasporto pubblico e, in generale, con i luoghi di interesse sociale, storico, culturale, enogastronomico e turistico di fruizione pubblica, nonché con la RCR e le reti extraurbane ed urbane.

oltre al PUMS metropolitano, con particolare riferimento al capitolo 4 della Relazione e alla tavole 1A, e 1B, che delineano una chiara e articolata strategia ciclabile metropolitana.

Nello specifico del territorio di Castel Maggiore, gli elaborati sopra citati individuano a Trebbo di Reno la confluenza delle direttrici strategiche ciclabili denominate A e 5 e della ciclovía regionale n. 6.

L'attuazione di tali previsioni è al momento in corso. La direttrice A è garantita, all'altezza dell'attraversamento del fiume Reno, dall'opera in corso di realizzazione da parte del Consorzio della Bonifica renana denominata "Prolungamento del condotto di adduzione primaria dal C.E.R. finalizzato all'alimentazione del sistema idrico dell'alta pianura bolognese, in sinistra del fiume Reno", che prevede idoneo percorso ciclabile in sommità, e il suo prolungamento verso est è garantito dal percorso ciclabile realizzato dall'Unione Reno Galliera in attuazione del progetto che ottenne il finanziamento denominato "Bando periferie". La ciclovía regionale n. 6 "Ciclovía del Reno" è di prossima realizzazione, essendo già finanziati i lavori, previsti per il 2022. La direttrice n. 5 non è ancora realizzata.

Si rende necessario che il progetto dell'Intermedia di Pianura eviti ogni cesura, si armonizzi col contesto e garantisca le adeguate continuità di questo complesso sistema ciclabile, predisponendo presso il nodo di Trebbo, per mezzo del reperimento delle aree e la realizzazione delle idonee opere, l'interconnessione tra i diversi percorsi esistenti, in corso di realizzazione e di futura realizzazione, e la continuità degli stessi.

A questo proposito si veda anche il contributo istruttorio della Città Metropolitana, datato 16.2.2022.

9. Fasi attuative e impatto sul traffico

Anche alla luce del cronoprogramma di attuazione delle cosiddette "opere di adduzione" del Passante di Bologna, pervenuto al comune con nota di ASPI prot. 5025 del 28.2.2022, e del cronoprogramma pubblicizzato sul sito del comune di Bologna all'url

Pagina 5 di 6



Città di Castel Maggiore
(Città metropolitana di Bologna)
4° Settore - Edilizia e urbanistica
Il responsabile del settore

www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/passante-bologna (consultato in data 4.3.2022), si sottolinea come sia necessario valutare l'impatto sul traffico veicolare non solo delle opere a regime, ma anche dell'intera fase di cantierizzazione di tutte le opere connesse.

Di questo elemento dovrà essere dato conto in uno specifico elaborato o sezione.

Distinti saluti

Il responsabile del 4° settore
Arch. Giovanni Panzieri
(firmato digitalmente)



CITTA' DI CASTEL MAGGIORE

Provincia di Bologna

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N° 19 del 25/02/2022

OGGETTO: FASE PRELIMINARE, EX ART. 26-BIS D. LGS. 152/2006, ALLA VIA / PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE PER IL PROGETTO "INTERVENTI DI COMPLETAMENTO DELLA RETE VIARIA DI ADDUZIONE NELL'AMBITO DEL POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA: INTERMEDIA DI PIANURA" - INDIRIZZI PER L'ESPRESSIONE DEL CONTRIBUTO COMUNALE

L'anno **duemilaventidue**, addì **venticinque** del mese di **febbraio** alle ore **09:00**, in video conferenza tramite collegamento con Google Meet, previo esaurimento delle formalità prescritte dalla Legge e dallo Statuto, si è riunita la Giunta Comunale sotto la presidenza del **Sindaco Belinda Gottardi**.

Partecipa all'adunanza ed è incaricato della redazione del presente verbale il **Segretario Generale Monica Tardella**.

Intervengono i Signori:

Cognome e Nome	Qualifica	Presenza
GOTTARDI BELINDA	Sindaco	Presente in sala
GURGONE PAOLO	Assessore	Presente in sala
GIANNERINI BARBARA	Assessore	Presente in sala
DE PAOLI LUCA	Assessore	Presente in sala
CAVALIERI MATTEO	Assessore	Presente in sala
BOCCIA RAIMONDO	Assessore	Presente in sala

PRESENTI IN SALA: 6

PRESENTI IN COLLEGAMENTO: 0

ASSENTI: 0

Il Sindaco, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta ed invita la Giunta Comunale a trattare il seguente argomento:

OGGETTO:

**FASE PRELIMINARE, EX ART. 26-BIS D. LGS. 152/2006, ALLA VIA /
PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE PER IL PROGETTO
"INTERVENTI DI COMPLETAMENTO DELLA RETE VIARIA DI ADDUZIONE
NELL'AMBITO DEL POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA AUTOSTRADALE E
TANGENZIALE DI BOLOGNA: INTERMEDIA DI PIANURA" - INDIRIZZI PER
L'ESPRESSIONE DEL CONTRIBUTO COMUNALE**

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

- L'area di Bologna rappresenta la cerniera del sistema dei trasporti nazionali per quanto riguarda la rete autostradale. Il sistema viario principale è formato dalla sede dell'autostrada A14 e dalle due carreggiate della "tangenziale" che si sviluppano in complanare su ambo i lati della stessa autostrada nel tratto compreso fra Bologna Casalecchio e Bologna S. Lazzaro;
- Nel corso degli anni il sistema è stato potenziato e i livelli di servizio, valutati nelle ore di punta di un giorno feriale medio, mostrano l'adeguatezza del sistema autostradale nella sua configurazione attuale, mentre evidenziano lo stato di criticità in cui si trovano le complanari;
- Al fine di risolvere queste criticità e stante la sua importanza e strategicità di carattere internazionale, nazionale e metropolitano, è stato sottoscritto in data 15 Aprile 2016 l'Accordo tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia Romagna, la Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna e Autostrade per l'Italia per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale nodo di Bologna, che prevede la realizzazione del cosiddetto "Passante di mezzo";
- Il progetto prevedeva e prevede un complesso di interventi, comprensivo della riqualificazione della Trasversale di Pianura presso il nodo di Funo e della realizzazione dell'Intermedia di Pianura, un itinerario composto in parte da nuova viabilità e in parte da viabilità esistente, con andamento nord-ovest sud-est;
- Nell'ambito dell'istruttoria della VIA relativa all'Intermedia di pianura, seguito di valutazioni di taluni enti locali e degli uffici periferici del Ministero per i beni e le attività culturali in merito al quadro degli interventi previsti nell'area bolognese sono state proposte con nota prot. RER.id.PG/201/8/397522 del 30.05.2018 e condivise da ASPI con nota prot. 12444 del 05.06.2018 una serie di modifiche al quadro infrastrutturale. Nello specifico, si è concordato di stralciare le tratte D ed E dell'Intermedia di Pianura;
- in esito ai procedimenti, l'Accordo tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia Romagna, la Città Metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna e Autostrade per l'Italia hanno concluso il giorno 6.11.2019 un ulteriore accordo denominato "Atto aggiuntivo all'Accordo del 15/04/2016 per il Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna", che rivede il pacchetto progettuale, con particolare riferimento ad una nuova versione dell'Intermedia di pianura che termina sulla via Saliceto;
- in attuazione dell'accordo 2019, Società autostrade per l'Italia S.p.A (ASPI), ha presentato alla Regione Emilia-Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale e ad ARPAE AACM, istanza di avvio della fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione d'impatto ambientale, ai sensi dell'art. 26 bis del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., per il progetto denominato "Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: Intermedia di Pianura";
- L'Autorità competente per il procedimento è la Regione Emilia-Romagna che si avvale, ai sensi della L.R. 13/2015, di ARPAE AACM per lo svolgimento dell'istruttoria;

- Su specifica richiesta del proponente ASPI, corredata dalla documentazione necessaria,, con nota del 3.2.2022 ARPAE AACM ha convocato la conferenza dei servizi finalizzata ad acquisire il contributo istruttorio da tutti gli enti competenti, da esprimersi limitatamente alle finalità specifiche della fase preliminare del procedimento;

Richiamati il D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale", il D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada", la L.R. 20 aprile 2018, n. 4 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti"; la vigente strumentazione urbanistica comunale;

Acquisito il parere di regolarità tecnica, espresso ai sensi dell'art. 49 TUEL dal responsabile del 4° settore "Edilizia e urbanistica"

Con voti unanimi e palesi, espressi nei modi di legge

DELIBERA

- 1) Di richiamare le premesse quale parte integrante e sostanziale del presente atto;
- 2) Di confermare che l'arch. Giovanni Panzieri, responsabile pro tempore del 4° settore "Edilizia e urbanistica", ai sensi dell'art. 14 e sgg. della L. 7 agosto 1990, n. 241, come da nota della sindaca prot. 3644 del 14.2.2022, rappresenta il comune di Castel Maggiore nelle conferenze dei servizi riferite ai procedimenti connessi con l'approvazione dell'opera "Intermedia di Pianura", ivi comprese sia la fase preliminare attualmente in corso ai sensi dell'art. 26-bis del D. Lgs. 152/2006 e art. 14 della L.R. 20 aprile 2018, n. 4, sia la fase di procedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) ai sensi del capo III della L.R. 20 aprile 2018, n. 4;
- 3) di dare atto che, nella presente fase preliminare, il rappresentante del comune esprimerà il proprio contributo in ordine alle competenze comunali e comunque:
 - all'accertamento dell'assenza di elementi o fattori preclusivi alla realizzazione del progetto, derivanti dalla pianificazione territoriale ed urbanistica ovvero da vincoli assoluti presenti nell'area interessata;
 - alla puntuale definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale (SIA);
 - alla puntuale definizione della documentazione e degli elaborati richiesti dalla normativa vigente per il rilascio d'intese, concessioni, autorizzazioni, pareri, nullaosta, assensi comunque denominati, nonché della documentazione relativa alla disponibilità dell'area o all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, necessari alla realizzazione ed all'esercizio del medesimo progetto;
- 4) Di dare atto che nella fase preliminare ex art. 26-bis D. Lgs. 152/2006 il comune si esprime con riferimento alla documentazione preliminare consegnata, ancorché in parte redatta con livello di approfondimento progettuale ulteriore a quello minimo richiesto, ai soli fini di questa fase specifica del procedimento, riservandosi di formulare ulteriori e conclusive valutazioni in sede di esame della documentazione finale di PAUR;
- 5) Di dare mandato al rappresentante del comune ad integrare il proprio contributo con tutte le considerazioni di natura ambientale idonee a rendere compatibile il progetto, in esito ad adeguata istruttoria tecnica, e in particolare di evidenziare nelle sedi opportune i seguenti elementi:
 - a. **Itinerario dell'Intermedia di pianura.** Pur essendo concepita come connessione di tratte di viabilità comunali esistenti, l'Intermedia di pianura svolge un ruolo di viabilità di rilievo metropolitano, sia per la sua natura funzionale di collegamento della maglia della viabilità provinciale, sia perché essa ha principalmente le caratteristiche

una strada extraurbana secondaria. Gli elaborati proposti in questa fase del procedimento (cfr. tra gli altri lo Studio del traffico) individuano come tratte della viabilità comunale componenti l'Intermedia

b. Per questo motivo:

- i. è necessario che sia chiaramente definito in ogni tratta o nodo quale sia il suo itinerario all'interno del territorio comunale di Castel Maggiore, distinguendolo dalla viabilità comunale, in particolar modo in corrispondenza della rotatoria di connessione tra la via Corticella e la via Nuova Galliera, nonché presso la rotatoria c. d. "Oro Pilla" (cfr. anche lettera **d.** che segue);
- ii. è necessario che il progetto preveda tutti gli accorgimenti fisici e di segnaletica idonei a marcare chiaramente tale distinzione;
- iii. quanto all'itinerario da individuare, è necessario che esso ricalchi quanto previsto dal vigente PUMS metropolitano (cfr in particolare tavola 3A), che prevede che l'itinerario, provenendo dalla via Corticella e procedendo verso est, impegni la SP 87 Nuova Galliera, prosegua lungo la via Ronco e da lì percorra la rotatoria "Oro Pilla" fino a raggiungere il sottopassaggio di via Di Vittorio. Le ragioni di questa scelta, oltre alla conformità al PUMS, risiedono nella necessità di preservare la viabilità comunale costituita da via Fabbri e da via Bentini che saranno oggetto di previsioni di riqualificazione e rigenerazione nel piano urbanistico generale (PUG), in corso di redazione (cfr. Piano strategico dell'Unione Reno Galliera, Linee di sviluppo, par. 1.2);

c. Gestione dell'Intermedia di pianura. Il rango funzionale metropolitano dell'itinerario, la presenza dell'opera d'arte del ponte sul fiume Reno, il fatto che sia in larga parte una strada extraurbana secondaria, sono elementi che rendono necessario che la proprietà e la gestione dell'Intermedia siano demandate alla Città Metropolitana come ente competente alle strade provinciali.

d. Impatti sul traffico veicolare. La documentazione proposta per questa fase del procedimento contiene un articolato studio del traffico, che non pare però essere corredato da rilevamenti puntuali sugli archi e sui nodi, in quanto le rappresentazioni numeriche ivi contenute non corrispondono agli esiti dei rilevamenti effettuati dal comune di Castel Maggiore nell'ambito della redazione del PUT-PUMS comunale (campagna ottobre 2021). Tali rilevamenti saranno resi disponibili al proponente e ai lavori della conferenza dei servizi. Alla luce di tali approfondimenti dovranno essere chiariti, con particolare focus sul territorio di Castel Maggiore:

- i. Se sia confermato il ruolo che l'Intermedia di pianura riveste nel sistema viabilistico metropolitano, chiarendo, a mezzo di idonea valutazione ad adeguata scala territoriale, quali siano le quantità di traffico previste sull'Intermedia nello scenario finale atteso, che comprende tutte le opere connesse al Passante di Bologna;
- ii. L'analisi puntuale della funzionalità e del livello di servizio di ciascuna asta e di ciascun nodo dell'Intermedia sul territorio comunale di Castel Maggiore, tenendo conto dei dati derivanti dalla campagna di rilevamenti del traffico condotta dal comune di Castel Maggiore nell'autunno-inverno 2021 e che sarà messa a disposizione dei lavori della conferenza dei servizi;

e. Rotatoria Oro Pilla e altre opere stradali. Il documento denominato "Planimetrie di progetto tratta C" messo a disposizione per il procedimento ex art. 26-bis D. Lgs. 152/2006 evidenzia come per l'adeguamento della rotatoria Oro Pilla sia prevista solamente una sistemazione dell'imbocco della via Bentini.

L'allegato "Relazione tecnica" all'accordo denominato "Atto aggiuntivo all'Accordo del 15/04/2016 per il Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna", sottoscritto nel 2019 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la

Regione Emilia-Romagna, la Città metropolitana di Bologna, il Comune di Bologna e la Società Autostrade per l'Italia SpA, prevede che l'opera sia comprensiva di

(...) potenziamento della rotatoria Oro Pilla (Castel Maggiore) con l'inserimento di due shunt rispettivamente tra via Ronco e via Bentini e tra via di Vittorio e via Galliera ferma restando la necessaria verifica trasportistica (...).

La documentazione proposta in questa fase del procedimento contiene un articolato studio del traffico, che non pare però essere corredato da rilevamenti puntuali sugli archi e sui nodi, in quanto le rappresentazioni numeriche ivi contenute non corrispondono agli esiti dei rilevamenti effettuati dal comune di Castel Maggiore nell'ambito della redazione del PUT-PUMS comunale (campagna ottobre 2021). Tali rilevamenti saranno resi disponibili al proponente e ai lavori della conferenza dei servizi.

Il progetto dell'Intermedia di pianura dovrà essere comprensivo di tutte le necessarie opere di viabilità, che potranno comprendere anche rilevanti modifiche e integrazioni delle opere esistenti, idonee a rendere funzionale tutti i nodi, con particolare riferimento alla rotatoria Oro Pilla.

- f. Sistemazione via di Vittorio.** In coerenza con quanto previsto nell'Atto aggiuntivo 2019 sopra citato, il progetto (cfr. Relazione generale e elaborato Planimetria di progetto – tratta D1) prevede un cordolo spartitraffico che impone, sulla via Di Vittorio, la svolta a destra.

Si rende necessario un approfondimento critico di questa soluzione. Non è infatti ragionevole imporre al traffico pesante proveniente dalla zona industriale e diretto, per esempio, alla via Saliceto e al casello autostradale di Bentivoglio, di impegnare il sottopassaggio di via Di Vittorio e la rotatoria Oro Pilla, notevolmente congestionata secondo i dati oggettivi rilevati dal comune di Castel Maggiore nel corso della campagna ottobre 2021 eseguita in vista del redigendo PUT-PUMS comunale.

D'altra parte, neppure è possibile lasciare non regolato l'accesso carrabile dalla zona industriale sulla via Di Vittorio, sotto il profilo funzionale, della sicurezza e con riferimento alla necessaria classificazione della strada come strada provinciale (cfr. lettera **b.** che precede).

È inoltre necessario tenere conto nella progettazione della riqualificazione della via Di Vittorio che essa ospiterà l'innesto della piattaforma parcheggio scambiatore corrispondente al capolinea della linea verde del tram, nell'ambito del progetto del comune di Bologna finanziato con risorse PNRR, qualora non risultasse possibile realizzare l'estensione della linea del tram fino a Castel Maggiore come auspicato da questo comune.

È opportuno anche tenere conto del possibile collegamento tra la via Shakespeare in comune di Bologna e la via Di Vittorio in comune di Castel Maggiore, al momento allo studio.

La soluzione da approfondire è quella di dotare la via Di Vittorio di una strada di arroccamento sul lato nord, che consenta di concentrare l'accesso dei mezzi provenienti in due o più punti regolati in sicurezza.

- g. Continuità e integrazione ciclabile.** Gli elaborati (in particolare le planimetrie di progetto per le tratte B, C, D1) messi a disposizione per la presente fase di procedimento ex art. 26-bis D. Lgs. 152/2006 non evidenziano attenzione allo sviluppo e alla continuità delle reti ciclabili, che sono invece uno dei fondamenti del nuovo modello di mobilità proposto dal PUMS metropolitano. Il progetto dell'Intermedia di Pianura si cala tuttavia in un contesto nel quale la normativa nazionale e regionale, nonché l'attività di programmazione delle amministrazioni locali, danno un rilievo primario alla mobilità dolce. A questo proposito si richiamano il codice della strada al comma 4bis dell'art. 13:

Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza

nonché il comma 2 dell'art. 4 della legge regionale n.10/2017 “Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità”:

Qualora la pianificazione locale preveda di realizzare strade di nuova costruzione o interventi di manutenzione straordinaria della sede stradale, le piste ciclabili non realizzabili in adiacenza, ai sensi degli articoli 13 e 14 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono localizzate in ambiti tali da garantire la fruibilità e la connessione funzionale delle stesse con i poli attrattori, con i nodi di interscambio del trasporto pubblico e, in generale, con i luoghi di interesse sociale, storico, culturale, enogastronomico e turistico di fruizione pubblica, nonché con la RCR e le reti extraurbane ed urbane.

oltre al PUMS metropolitano, con particolare riferimento al capitolo 4 della Relazione e alla tavole 1A, e 1B, che delineano una chiara e articolata strategia ciclabile metropolitana.

Nello specifico del territorio di Castel Maggiore, gli elaborati sopra citati individuano a Trebbo di Reno la confluenza delle direttrici strategiche ciclabili denominate A e 5 e della ciclovia regionale n. 6.

L'attuazione di tali previsioni è al momento in corso. La direttrice A è garantita, all'altezza dell'attraversamento del fiume Reno, dall'opera in corso di realizzazione da parte del Consorzio della Bonifica renana denominata "Prolungamento del condotto di adduzione primaria dal C.E.R. finalizzato all'alimentazione del sistema idrico dell'alta pianura bolognese, in sinistra del fiume Reno", che prevede idoneo percorso ciclabile in sommità, e il suo prolungamento verso est è garantito dal percorso ciclabile realizzato dall'Unione Reno Galliera in attuazione del progetto che ottenne il finanziamento denominato "Bando periferie". La ciclovia regionale n. 6 "Ciclovia del Reno" è di prossima realizzazione, essendo già finanziati i lavori, previsti per il 2022. La direttrice n. 5 non è ancora realizzata.

Si rende necessario che il progetto dell'Intermedia di Pianura eviti ogni cesura, si armonizzi col contesto e garantisca le adeguate continuità di questo complesso sistema ciclabile, predisponendo presso il nodo di Trebbo, per mezzo del reperimento delle aree e la realizzazione delle idonee opere, l'interconnessione tra i diversi percorsi esistenti, in corso di realizzazione e di futura realizzazione, e la continuità degli stessi.

A questo proposito si veda anche il contributo istruttorio della Città Metropolitana, datato 16.2.2022.

- 6) Con separata votazione, con voti favorevoli e unanimi, resi in forma palese, di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile, stante l'urgenza di inoltrare il contributo comunale nell'ambito della conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 26-bis del D. Lgs. 152/2006.



CITTA' DI CASTEL MAGGIORE

Provincia di Bologna

EDILIZIA E URBANISTICA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. 19 del 25/02/2022

OGGETTO:

**FASE PRELIMINARE, EX ART. 26-BIS D. LGS. 152/2006, ALLA VIA /
PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE PER IL
PROGETTO "INTERVENTI DI COMPLETAMENTO DELLA RETE VIARIA DI
ADDUZIONE NELL'AMBITO DEL POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA: INTERMEDIA DI PIANURA"
- INDIRIZZI PER L'ESPRESSIONE DEL CONTRIBUTO COMUNALE**

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Espressione del parere in ordine alla sola regolarità tecnica ai sensi dell'art. 49, comma 1° del Decreto legislativo 18 agosto 2000 N. 267. In quanto la proposta che precede è conforme alle norme legislative e tecniche che regolamentano la materia.

☒ Favorevole

☐ Contrario

Lì, 25/02/2022

FIRMATO

IL RESPONSABILE

PANZIERI GIOVANNI

Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del "Codice dell'amministrazione digitale" (D.Leg.vo 82/2005).



CITTA' DI CASTEL MAGGIORE

Provincia di Bologna

DELIBERA GIUNTA COMUNALE

N. 19 del 25/02/2022

OGGETTO:

**FASE PRELIMINARE, EX ART. 26-BIS D. LGS. 152/2006, ALLA VIA /
PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE PER IL
PROGETTO "INTERVENTI DI COMPLETAMENTO DELLA RETE VIARIA DI
ADDUZIONE NELL'AMBITO DEL POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA
AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA: INTERMEDIA DI PIANURA"
- INDIRIZZI PER L'ESPRESSIONE DEL CONTRIBUTO COMUNALE**

Letto, approvato e sottoscritto

FIRMATO

IL SINDACO

GOTTARDI BELINDA

FIRMATO

IL SEGRETARIO GENERALE

TARDELLA MONICA

Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del "Codice dell'amministrazione digitale" (D.Leg.vo 82/2005).

**Settore Urbanistica e Sviluppo del Territorio**

Via Garibaldi 2/G

051/6461206

comune.calderara@cert.provincia.bo.it

www.comune.calderaradireno.bo.it

C.F.00543810378 - P.I.00514221209

40012 Calderara di Reno

ufficio.tecnico@comune.calderaradireno.bo.it

Calderara di Reno, 28/02/2022

prot. n. 2022/0005950

Tit: 6 Cl. 1-0 Fasc. 2/2022

Spett.le

**ARPAE – Area Autorizzazioni e
Concessioni Metropolitana**dirigen@cert.arpa.emr.itaobo@cert.arpa.emr.it

OGGETTO: Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione d'impatto ambientale, ai sensi dell'art. 26 bis del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per il progetto denominato "Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: Intermedia di Pianura", localizzato nei comuni di Bologna, Castel Maggiore, Calderara di Reno e Sala Bolognese (BO). Proponente: SOCIETA' AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

Contributi e osservazioni

Con riferimento alla nota acquisita in data 3/02/2022 al prot. n. 3136 con la quale ARPAE-AACM, in qualità di autorità competente, ha avviato i lavori della conferenza dei servizi in oggetto e agli esiti della prima seduta di conferenza dei servizi preliminare e decisoria tenutasi in data 15/02/2022, si formulano i seguenti contributi e osservazioni sullo Studio di Impatto Ambientale (SIA):

ASPETTI URBANISTICI:

di seguito l'indicazione dei principali elementi di interesse naturale, ambientale e paesaggistico come declinati dal PSC vigente al fine di significare oggettivamente la necessità di opere di mitigazione ambientale del tracciato, in particolar modo nella tratta rotatoria R6 - ponte sul Fiume Reno. In sede di PAUR se ne richiede il puntuale rispetto con riscontro negli elaborati progettuali.

Art. 26 Ambiti di particolare interesse storico

Il PSC individua nelle tavole T.2 del PSC gli ambiti di particolare interesse storico, corrispondenti agli ambiti territoriali in cui il processo di formazione storica del paesaggio è ancora riconoscibile dagli elementi che lo compongono. Gli assi stradali che generano questi ambiti sono rappresentati

dalle strade storiche di impianto medievale e dalla viabilità di pertinenza ai principali complessi architettonici non urbani.

Negli "Ambiti di particolare interesse storico" gli interventi devono garantire che sia conservata la percezione del paesaggio nelle sue componenti storiche e architettoniche e del territorio rurale ad esse collegato.

Art. 26 bis Salvaguardia delle visuali verso il paesaggio agricolo

Il PSC individua nelle tavole T.1 del PSC le visuali libere residue, dalle maggiori infrastrutture viarie e ferroviarie, verso il paesaggio agricolo e/o collinare, in coerenza con l'art. 10.10 del PTCP, al fine di salvaguardarne le valenze paesaggistiche.

In tali zone, per una fascia di 150 m. dal ciglio stradale, non sono consentite né l'edificazione né la realizzazione di opere che possano disturbare il rapporto visivo fra chi percorre l'arteria ed il paesaggio agricolo e/o collinare, ivi compresi distributori di carburanti, cartellonistica pubblicitaria, tralicci, siepi alte e simili.

Art. 28 Viabilità storica (Via Aldina)

Le disposizioni di cui al presente articolo sono finalizzate alla tutela della viabilità storica, individuata nelle tavole del PSC, ai sensi dell'art. A-8, comma 1, LR 20/2000 e dell'art. 8.5 del PTCP, comprensiva della sede viaria storica, degli slarghi e delle piazze urbane, nonché dagli elementi di pertinenza ancora leggibili come ponti, pilastri ed edicole, fontane, pietre miliari, parapetti, arredi, ecc.

Gli interventi sulla viabilità storica devono essere volti alla tutela delle infrastrutture viarie, mediante il rispetto delle seguenti prescrizioni:

- la viabilità storica, comprensiva degli slarghi e delle piazze urbane, non può essere soppressa né privatizzata o comunque alienata o chiusa salvo che temporaneamente e per motivi di sicurezza e di pubblica incolumità;

- oltre alle caratteristiche strutturali (tracciato e sezione) della viabilità storica extraurbana, sono sottoposti a tutela anche le pavimentazioni e gli eventuali elementi di arredo e di pertinenza storico-testimoniali, salvo situazioni dettate da adeguamenti al codice della strada o per la tutela della pubblica sicurezza. E' in ogni caso vietato modificare le pavimentazioni esistenti ed asfaltare strade storicamente bianche; per tali strade sono tuttavia ammessi interventi di depolverizzazione o similari;

- devono essere mantenuti gli attuali toponimi; le eventuali deliberazioni comunali in materia toponomastica dovranno evitare denominazioni diverse da quelle conservate, a meno che la nuova denominazione non sostituisca denominazioni recenti ripristinando le antiche;

- all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato è vietata l'affissione di cartelli e di segnaletica pubblicitaria e commerciale in margine alla viabilità storica, fatte salve le indicazioni relative ad attività presenti sul territorio, le indicazioni turistiche e la segnaletica direzionale e informativa;

- sono sottoposti a tutela le targhe, i cartelli e la segnaletica direzionale e informativa d'interesse storico, sia isolata che affissa o comunque connessa agli edifici;

- gli interventi di allargamento della sede stradale devono essere realizzati nel rispetto di manufatti di rilevanza storica connessi al corpo stradale o al corso d'acqua eventualmente ad esso affiancato o di edifici soggetti a tutela, eventualmente presenti ai margini della strada;

- devono essere salvaguardati gli elementi di particolare interesse storico-testimoniale (guadi, arginature, terrapieni difensivi, ecc.);

- deve essere salvaguardato il patrimonio vegetale connesso alla sede stradale (siepi, filari di alberi, piante su bivio, ecc.), provvedendo alla riqualificazione delle componenti vegetali presenti, ripristinando i caratteri vegetazionali (scelta delle specie e loro associazione) tipici del paesaggio locale;
- devono essere salvaguardati gli incroci, i bivii e le diramazioni del tronco principale, salvo situazioni dettate da adeguamenti al codice della strada o per la tutela della pubblica sicurezza;
- devono essere preferite, ove possibile, soluzioni non invasive per l'installazione di pali, tralicci, manufatti connessi alle reti di pubblica illuminazione, telefoniche, ecc., che non compromettano la qualità ambientale del tracciato, ricercando possibili soluzioni alternative mediante interventi di interrimento;
- i tratti viari non più utilizzati interamente per la rete della mobilità veicolare dovranno essere preservati dalla totale scomparsa o dalla perdita di leggibilità, eventualmente valorizzandoli quali itinerari ciclabili e/o pedonali di interesse paesaggistico, naturalistico e culturale, senza alterazione degli elementi strutturali della strada storica (tracciato, sezione, pavimentazione, pertinenze);
- gli eventuali interventi di adeguamento alle disposizioni sulle caratteristiche strutturali e tecniche della viabilità previste dal Codice della strada o da altri strumenti di pianificazione sovraordinata, dovranno preferibilmente essere realizzati tramite interventi alternativi all'allargamento delle sedi stradali, quali la realizzazione di piazzole, introduzione di sensi unici, posa di specchi stradali, spazi di fermata ed altri;
- le opere di mitigazione acustica a risanamento di situazioni esistenti in applicazione al DM [29/11/2000](#) o per interventi di adeguamento stradale sono ammesse solo sulla scorta di un apposito studio di inserimento paesaggistico ambientale valutato positivamente dalla CQAP. La realizzazione di barriere acustiche, terrapieni e qualsiasi altro manufatto invasivo finalizzati alla mitigazione acustica per nuova edificazione o ampliamento dell'esistente dovrà essere oggetto di attenta valutazione al fine di minimizzarne il potenziale impatto paesaggistico. Tali interventi dovranno essere localizzati e progettati in modo da non necessitare di opere di mitigazione costituite da manufatti in elevazione, garantendo comunque il rispetto dei limiti acustici.

Art. 40.3 Connettivo ecologico diffuso periurbano

Il Connettivo ecologico diffuso periurbano, individua, nello spazio agricolo residuo e periferico rispetto ai centri abitati, la opportunità di fare combaciare una auspicabile dotazione di aree a verde in margine all'edificato (perseguendo la qualificazione del territorio agricolo) con la possibilità di realizzare collegamenti spaziali, funzionali alla connessione biologica, alla stregua di elementi di connettività ecologica, quali i corridoi ecologici. Nelle aree individuate come Connettivo ecologico diffuso periurbano deve essere favorita la creazione di corridoi ecologici (anche nella forma vicariante nota come stepping stones) a completamento ed integrazione del progetto di rete ecologica. In aree di questo tipo la funzione di connessione ecologica e di contemporaneo filtro tra i limiti dell'edificato e la campagna può essere perseguita anche con la realizzazione di nodi ecologici.

Art. 58 Dossi/paleodossi

Le disposizioni di cui al presente articolo sono finalizzate alla tutela dei dossi/paleodossi, rappresentati con apposita grafia nelle tavole di PSC, allo scopo di salvaguardarne le caratteristiche altimetriche, di preservare le morfostrutture come segno testimoniale della formazione ed evoluzione della pianura alluvionale e di non pregiudicare

la funzione di contenimento idraulico del programma provinciale di previsione e prevenzione di protezione civile.

la realizzazione di infrastrutture, impianti e attrezzature tecnologiche a rete o puntuali comprenderà l'adozione di accorgimenti costruttivi tali da garantire una significativa funzionalità residua della struttura tutelata sulla quale s'interviene.

Qualora sia necessario realizzare interventi infrastrutturali che comportino una rilevante modifica dell'andamento planimetrico o altimetrico della morfostruttura, per una dimostrata e non altrimenti soddisfacibile necessità, il progetto di tali interventi dovrà essere accompagnato da uno studio di compatibilità idraulica e di inserimento e valorizzazione paesistico ambientale.

ASPETTI AMBIENTALI:

di seguito le misure di compensazione ambientale e mitigazione ambientale al fine di ridurre l'impatto visivo e acustico dell'infrastruttura attraverso barriere fonoassorbenti e/o barriere naturali (quinte alberate con essenze in grado di garantire un adeguato assorbimento di CO₂). In sede di PAUR se ne richiede il puntuale rispetto con riscontro negli elaborati progettuali.

Relazione preliminare ambientale – Misure di mitigazione degli impatti ambientali

In merito alle misure previste in fase di cantiere per la salvaguardia delle acque e del suolo di cui al paragrafo 15.2, si riportano le seguenti osservazioni:

- a) si concorda con l'intervento di impermeabilizzazione delle superfici delle aree di cantiere e di realizzazione di un sistema di regimazione idraulica. Si ritiene tuttavia che debba essere descritta con maggiore dettaglio la gestione delle acque piovane raccolte e di quelle provenienti da processi produttivi, prevedendo qualora necessario il conferimento delle stesse come rifiuto;
- b) si richiede di descrivere nel dettaglio la gestione delle acque di officina, con particolare riferimento alle fasi successive al processo di disoleazione.

In merito alle misure previste in fase di cantiere per la salvaguardia della qualità dell'aria di cui al paragrafo 15.2, si riportano le seguenti osservazioni:

- c) al fine di minimizzare la dispersione delle polveri lungo le strade esterne al cantiere, si ritiene efficace l'utilizzo di impianti specifici di lavaggio ruote al posto delle semplici vasche d'acqua proposte;
- d) con particolare riferimento alla stagione secca, si ritiene debba essere effettuato un monitoraggio delle polveri aerodisperse in prossimità dei recettori residenziali ubicati nelle aree più prossime alle lavorazioni. Se ne suggerisce inoltre il controllo anche nelle aree di cantiere a protezione degli stessi lavoratori.

Si concorda con quanto proposto in fase di cantiere per la salvaguardia del clima acustico e della biodiversità.

Si prende atto di quanto emerso dallo studio di impatto acustico presentato e non vi sono particolari osservazioni in merito. Tuttavia si esprimono alcune perplessità relative alla mancanza di mitigazioni acustiche (barriere acustiche ss e/o alberature) in corrispondenza di alcune corti

residenziali ubicate sia lungo la direttrice della Tratta A sia lungo quella della Tratta B e si ritiene indispensabile una verifica post operam della eventuale necessità di interventi di mitigazione più consistenti per questi recettori.

OPERA INFRASTRUTTURALE:

- stralcio rotatoria via Persicetana/via Valtiera, quale obbligo già in capo ad altro soggetto attuatore come da accordo siglato in data 19/07/2021 e di cui al progetto definitivo-esecutivo presentato in data 18/11/2021;
- sostituzione della rotatoria di cui sopra con altra opera compensativa, individuata nella realizzazione di una pista ciclabile tra la frazione di Castiglia e l'esistente percorso ciclopedonale (ciclabile Capoluogo-Longara) in adiacenza alle vie Stelloni Levante e Guardatello andandosi ad attestare in una estremità all'arrivo della pista ciclabile del "Tubone" (in fase di progettazione e a carico del Comune) e nell'altra all'intersezione tra le vie Stelloni Levante e Guardatello per la quale il progetto dell'Intermedia prevede la razionalizzazione tramite la realizzazione di una rotatoria. Con tale opera compensativa verrebbe raggiunto il risultato di una chiusura e completa messa a sistema dei percorsi ciclabili comunali realizzando un asse Est-Ovest di collegamento tra le direttrici di interesse ciclo-turistico della Ciclovía del Sole e della Ciclovía del Reno;
- risoluzione della problematica derivante dalla interruzione del tracciato di via Aldina a seguito della realizzazione del tratto di Intermedia tra via Stelloni Levante e il previsto nuovo ponte sul Fiume Reno con conseguente perdita di accessibilità diretta, sia veicolare che ciclopedonale, tra le aree a Nord e a Sud del tratto di Intermedia in questione (interclusione fondo Agriturismo "Le Magnolie" e borgata di abitazioni più a nord su via Barca). A tal fine è stata richiesta la realizzazione di un tratto stradale separato e complanare all'Intermedia che colleghi Via Aldina direttamente alla Rotatoria prevista in progetto (tra via Stelloni Levante e via San Vitalino) per garantire l'accessibilità veicolare e la realizzazione di un percorso sotto le prime campate del ponte sul Reno per permettere la permeabilità Nord-Sud all'utenza *debole* (pedoni-ciclisti);

A beneficio del proponente e dell'Autorità Competente, in condivisione con le scelte operate dalla nostra Amministrazione Comunale, si rende il presente documento con effetto vincolante al fine del recepimento nella successiva fase di PAUR ai sensi e per gli effetti dell'art. 27-bis del D.lgs. 152/06 e art. 20 della L.R. 4/2018.

Referenti:

- Geom. Sandra Campagna – Responsabile del Settore Urbanistica e Sviluppo del Territorio: tel. 335/1654785, mail sandra.campagna@comune.calderaradireno.bo.it

- Ing. Pieruligi Tropea – Responsabile del Settore Infrastrutture per il Territorio: tel. 320/4340283, mail pierluigi.tropea@comune.calderaradireno.bo.it

- Dott.ssa Geol. Barbara Giulietti – Servizio Sostenibilità Ambientale: tel. 051/6461258 – 335/7468911, mail barbara.giulietti@comune.calderaradireno.bo.it



I nostri uffici, restano a disposizione per ogni eventuale chiarimento.

Cordiali saluti.

**Il Responsabile del Settore Urbanistica e Sviluppo del Territorio
Geom. Sandra Campagna**

Documento informatico firmato digitalmente e conservato in originale ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. "Codice dell'Amministrazione Digitale".



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

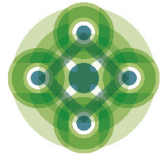
Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

cf PG 58180 / 2022

Bologna, data protocollo



Sostenibilità
è Bologna

Alla cortese attenzione

del Responsabile del Procedimento istruttorio:

ARPAE - EMILIA ROMAGNA

**Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana -
VIA/VAS**

Dott.ssa Patrizia Vitali - Responsabile

Dott. Alberto Dall'Olio

Via San Felice, 25 - 40122 Bologna

PEC: aoobo@cert.arpa.emr.it

e, per conoscenza:

REGIONE EMILIA-ROMAGNA - SERVIZIO VIPSA

Autorità Competente

Viale della Fiera, 8

40127 – Bologna (BO)

vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

SETTORE UFFICIO DI PIANO

Francesco Evangelisti

U.I. Gestione Urbanistica

Claudio Bolzon

SETTORE MOBILITÀ SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE

Cleto Carlini

**U.I. Rete Tram, Piani e Progetti per La Mobilità
Sostenibile**

Giancarlo Sgubbi

U.I. Gestione Viabilità

Benedetta Corsano Annibaldi



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

U.I. Espropri

Carlotta Soavi

SETTORE SERVIZI PER L'EDILIZIA

Monica Cesari

U.I. Tutela dei Beni Storici e del Paesaggio

Paola Bonzi

Oggetto: Pratica ARPAE n. 6059/2022 - Regione Emilia-Romagna - Fascicolo n. 1317/02/2021 (SCOPING)

Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione d'impatto ambientale, ai sensi dell'art. 26 bis del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per il progetto denominato "Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: INTERMEDIA DI PIANURA", localizzato nei comuni di Bologna, Castel Maggiore, Calderara di Reno e Sala Bolognese (BO).

Proponente: SOCIETA' AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

Conferenza di Servizi preliminare decisoria, ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/90.

Contributo istruttorio del Comune di Bologna

Con PG 58180/2022 del 04/02/2022 è stata acquisita la convocazione per la Conferenza di Servizi preliminare decisoria, ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/90, relativa al procedimento in oggetto.

Il procedimento è stato avviato a seguito della richiesta del proponente - SOCIETA' AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A. – per l'attivazione della fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione d'impatto ambientale (PAUR), ai sensi dell'art. 26 bis del DLgs 152/2006 e s.m.i., per il progetto denominato "*Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: Intermedia di Pianura*".

L'Autorità competente per il procedimento è la Regione Emilia-Romagna che si avvale, ai sensi della LR 13/2015, di ARPAE AACM per lo svolgimento dell'istruttoria.

A seguito dell'esame della documentazione allegata all'istanza, e come emerso anche in sede di CdS svoltasi il 15 febbraio 2022, non è risultato necessario richiedere integrazioni per la presente fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico; le seguenti valutazioni attengono invece agli approfondimenti che si ritiene necessario vengano presentati nell'ambito del successivo Procedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) ai sensi dell'art. 27 bis del DLgs 152/2006. Si specifica che le richieste di approfondimento di seguito riportate sono da



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

intendersi, come indicato al comma 3 art. 26 bis) “(...) *relativamente alla definizione delle informazioni da inserire nello studio preliminare ambientale, del relativo livello di dettaglio (...)*” e non sostituiscono eventuali richieste di integrazioni, se necessarie, nell’ambito del successivo procedimento di PAUR.

ASPETTI URBANISTICI

Le valutazioni di competenza sono riferite ad alcuni degli elaborati digitali che costituiscono la documentazione progettuale allegata all’istanza presentata dal proponente e pubblicati sul sito web della Regione Emilia - Romagna al seguente link: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas> dal 03/02/2022, con particolare riferimento a quelli di seguito citati:

- File: 111443-0000-PD-DG-GEN-00000-00000-R-GEN0002-0 - Relazione Tecnico - Illustrativa;
- File: 111443-0000-PD-DG-INQ-00000-00000-D-STD0001-0.pdf - Corografia generale e localizzazione territoriale;
- File: 111443-0000-PD-DG-INQ-00000-00000-D-STD0002-0.pdf - Planimetria generale di inquadramento;
- File: 111443-0000-PD-DG-INQ-00000-00000-D-STD0003-0.pdf - Planimetria generale di inquadramento su Ortofotopiano;
- File: 111443-0000-PD-RQ-PRS-GE000-0000-D-STD0023-0.pdf - Planimetria di progetto - Tratta D1.

Il quadro degli interventi

Il progetto dell’Intermedia di Pianura, costituisce uno degli interventi di completamento della rete viaria a scala urbana – metropolitana, al fine di migliorare l’accessibilità al sistema tangenziale ed autostradale - che contribuisce ad una maggiore fluidificazione del sistema infrastrutturale stradale, portando benefici in termine trasportistici, di sicurezza e di tipo ambientale. Tale intervento è previsto nell’ambito degli Accordi sottoscritti tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti, il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna nel 2016 e nel 2019.

L’ipotesi di un’infrastruttura viaria ad andamento est-ovest compresa fra la Trasversale di Pianura ed il sistema Tangenziale di Bologna, in corrispondenza della porzione centrale semi-conurbata dell’area metropolitana, era già presente nei programmi e nelle proposte degli Enti locali da molti anni.

In particolare, tutte le valutazioni effettuate nel corso del tempo, in particolare il PTCP, hanno evidenziato una netta preferenza per quegli interventi, siano essi adeguamenti o nuovi tracciati, che oltre a migliorare l’accessibilità ai poli funzionali e produttivi siano in grado di rafforzare i collegamenti trasversali del territorio metropolitano con la viabilità primaria e le stazioni del SFM.

Si tratta di collegamenti le cui caratteristiche geometrico-funzionali tendono a coniugarsi con le esigenze dei contesti attraversati, privilegiando la capacità dell’infrastruttura e l’inserimento ambientale piuttosto che la funzione di scorrimento veloce.



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

Lo sviluppo urbanistico-territoriale della pianura bolognese incentrato sul comune di Bologna ha da sempre privilegiato le direttrici di traffico costituite dagli assi di penetrazione Nord-Sud, a scapito dei collegamenti trasversali in direzione Est-Ovest.

Analizzando i possibili itinerari che attualmente collegano il comune di Calderara di Reno e quello di Granarolo dell'Emilia, si evidenzia come essi siano incentrati o sulla Tangenziale di Bologna o sulla Trasversale S.P. 3, con evidenti allungamenti di percorrenza e tempi spesi sulla rete viaria.

I collegamenti trasversali esistenti sono inoltre ostacolati, oltre che dall'assenza di una infrastruttura viaria di caratteristiche adeguate, anche dalla presenza discontinuità degli itinerari di attraversamento Est-Ovest rispetto a quelli storici in direzione Nord-Sud e da vincoli di carattere naturale come ad esempio il corso del fiume Reno, il quale non presenta attraversamenti nel lungo tratto compreso tra la tangenziale di Bologna e la S.P. 3 trasversale di Pianura.

Il Progetto Definitivo ha avuto nel corso del tempo aggiustamenti resisi necessari a seguito dell'archiviazione del procedimento autorizzativo regionale del 2017, in cui - nell'ambito della conferenza di servizi - non si era trovata la necessaria condivisione con la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Bologna nonché con una delle Amministrazioni Comunali competenti per territorio (Granarolo dell'Emilia).

Il progetto individuato prevede la ricucitura della rete viaria esistente, razionalizzando e raccordando tra loro i vari tratti di strade comunali e interessando solo parzialmente il territorio del Comune di Bologna.

Si concorda, inoltre, che la gestione e manutenzione dell'Intermedia di Pianura nel suo complesso rimarrà in capo agli Enti locali.

Per il nuovo intervento, si rende necessario l'avvio di una nuova procedura di valutazione ambientale regionale.

Il progetto

Gli interventi ricadenti all'interno dell'“Intermedia di Pianura” si concludono con la tratta D1 e sono rappresentati dalla realizzazione di tre nuove rotatorie denominate rispettivamente RO014 nel comune di Castel Maggiore, RO015 e RO016 nel comune di Bologna.

Le rotatorie si inseriscono in sostituzione di due intersezioni a raso esistenti.

La rotatoria RO015 è prevista in corrispondenza dell'intersezione tra via Peglion e la S.S. 64 Ferrarese\Porrettana mentre la rotatoria RO016 è prevista in corrispondenza dell'intersezione tra via Lipparini e vie Stendhal\Shakespeare.



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

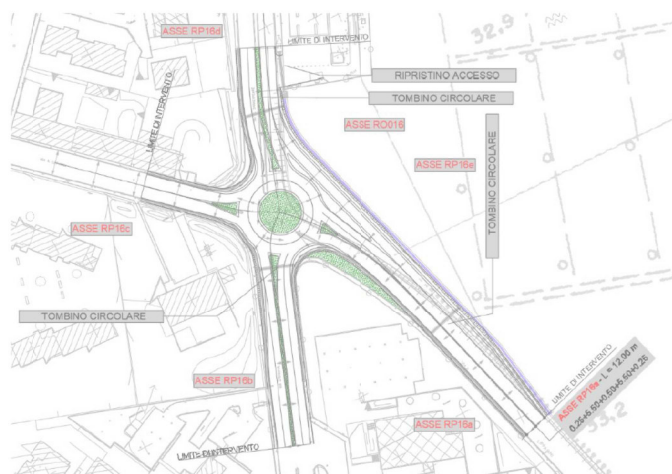
Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna



rotatoria R15-via Peglion/SS64



rotatoria RO16 - via Lipparini/via Stendhal

L'apposizione di vincolo preordinato all'esproprio

Il progetto individua - mediante piano particellare, ma privo dell'elenco ditte seppur presente nell'elenco elaborati, - le aree che non sono nella disponibilità del proponente, ma necessarie per la realizzazione delle opere.

Mancando l'elaborato relativo all'Elenco delle ditte, non è chiaro se siano individuate aree di proprietà del Comune di Bologna.

Gli strumenti urbanistici vigenti

In riferimento al Piano urbanistico generale, approvato dal Consiglio comunale con delibera PG 342648/2021 ed entrato in vigore il 29 settembre 2021, circa la valutazione di rispondenza degli interventi alle indicazioni delle Strategie locali, si evidenzia che le due rotatorie non sono previste tra le principali opere pubbliche nella Strategia locale *Corticella Dozza*.

In relazione alla coerenza con le Strategie urbane del Pug del progetto, è necessario perseguire gli obiettivi e le strategie del Piano, considerando sia gli Indirizzi per le politiche urbane sia le Condizioni di sostenibilità per gli interventi urbanistici in relazione alle parti di città interessate, ovvero:

- Resilienza e ambiente (azioni per il territorio comunale 1.1d, 1.2c, 1.2d, 1.2e, 1.3d 1.4a, 1.4c; azione per il territorio rurale di pianura 1.2a, azioni per il territorio urbanizzato 1.2b, 1.3d; altre azioni 1.2d, 1.3a, 1.3c, 1.3d);



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

- Abitabilità e inclusione (azione per il perimetro del territorio urbanizzato 2.1e, 2.3a, 2.3b, azioni per il territorio comunale 2.2a, 2.3c);
- Attrattività e lavoro (azioni per il perimetro del territorio urbanizzato 3.1a, 3.1b, 3.1c, azioni per il territorio comunale 3.1g, Territorio rurale della pianura 3.4c)

Rispetto ai vincoli e alle tutele, come individuate speditivamente dalla Tavola dei vincoli del Pug e dalle relative Schede, il progetto nella successiva fase dovrà dimostrare la compatibilità degli interventi con gli approfondimenti richiesti per ognuno di essi. Di seguito una prima ricognizione:

- Risorse idriche e assetto idrogeologico
 - Aree potenzialmente interessate da alluvioni frequenti - Reticolo principale (?) (RO015 via Peglion\S.S. 64 Ferrarese\Porrettana),
 - Aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti - Reticolo principale e Reticolo secondario,
 - Aree potenzialmente interessate da alluvioni rare - Reticolo principale;
- Elementi naturali e paesaggistici
 - Fiumi, torrenti e corsi d'acqua di interesse paesaggistico (per la rotatoria RO015 via Peglion\S.S. 64 Ferrarese\Porrettana);
- Testimonianze storiche e archeologiche
 - Zone a bassa potenzialità archeologica,
 - Viabilità storica - Tipo I;
- Rischio sismico
 - Condizioni limite per l'emergenza - Fascia di 30 m lungo la viabilità ed attorno alle aree di emergenza,
 - Microzone omogenee in prospettiva sismica - Zone di attenzione per liquefazione 2A;
- PTM - Ecosistemi naturali e limitazioni per gli interventi all'esterno del territorio urbanizzato
 - Limitazioni per gli interventi all'esterno del territorio urbanizzato;
- Infrastrutture suolo servitù
 - Strade;
- Infrastrutture per la navigazione aerea 2
- Superfici di delimitazione degli ostacoli
 - Superficie conica - Pendenza 1:20 (rotatoria RO016 vie Lipparini\Stendhal\Shakespeare),
 - Superficie orizzontale esterna - Quota = 181,67 mt (RO015 via Peglion\S.S. 64 Ferrarese\Porrettana);
- Pericoli per la navigazione aerea
 - Tipologia 1 (Tav. PC01A),
 - Tipologia 2 (Tav. PC01A) (rotatoria RO016 vie Lipparini\Stendhal\Shakespeare),
 - Tipologia 4a - Impianti eolici - Area di incompatibilità assoluta (Tav. PC01C);



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

- Ostacoli alla navigazione aerea

- Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli a quota variabile (Allegato A);

- Elettromagnetismo

- Elettrodotti ad alta e media tensione,
- Aree con divieto di localizzazione di impianti fissi di telefonia mobile - Fascia di rispetto dei ricettori sensibili (rotatoria RO016 vie Lipparini\Stendhal),
- Emissione radio/televisiva - Area di divieto di localizzazione impianti (rotatoria RO016 vie Lipparini\Stendhal).

In riferimento alla classificazione stradale:

la rotatoria di progetto prevista all'intersezione tra via Peglion e la S.S. 64 Ferrarese\Porrettana costituisce:

- nella tavola 1 del PTM: Viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale e interprovinciale (via Peglion) e Viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale (esistente - riferita al tratto di via Ferrarese a nord dell'intersezione) e Principali strade urbane o prevalentemente urbane (il tratto a sud dell'intersezione)
- nella tavola della nuova rete stradale (allegato 4) del PGU: rete extraurbana locale (via Peglion) e rete extraurbana secondaria (S.S. Porrettana)

mentre la rotatoria vie Lipparini\Stendhal (RO016):

- nella tavola 1 del PTM: viabilità locale (via Lipparini) e Principali strade urbane o prevalentemente urbane (le vie Stendhal e Shakespeare);
- nella tavola della nuova rete stradale (allegato 4) del PGU: Reti secondarie interzonale A e rete principale interquartiere (via Lipparini), Rete secondaria di quartiere (via Stendhal), rete principale interquartiere (via Shakespeare).

In linea generale la verifica della coerenza tra la pianificazione generale e l'opera in progetto ha evidenziato come la realizzazione della stessa risulti non solo coerente con gli indirizzi e gli obiettivi di dei piani analizzati, ma certamente strategica nell'ambito del completamento della rete infrastrutturale provinciale e comunale, permettendo un più rapido, efficiente e sicuro collegamento all'interno della Città Metropolitana di Bologna.

Conclusioni

Mancando la sovrapposizione del progetto alla fascia di rispetto stradale, gli interventi parrebbero non interessare aree esterne alle fasce stesse, già individuate nella tavola dei vincoli; tuttavia occorrerà procedere al loro adeguamento a seguito dell'approvazione del progetto definitivo.



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

Inoltre, poiché il progetto coinvolge aree di proprietà privata, occorre provvedere all'apposizione di vincolo preordinato all'esproprio.

Pertanto, trattandosi di interventi di adeguamento tecnico funzionale di opere pubbliche localizzate all'interno delle fasce di rispetto previste dalla legislazione vigente per l'opera, considerata la natura non conformativa del PUG, si potrà ricorrere alla procedura speciale ai sensi dell'art. 16 bis della Lr 37/2002 mediante la quale il Comune, nell'ambito della prossima Conferenza di Servizi, rilascia l'intesa con una delibera di Consiglio comunale, nella quale esprimerà le proprie valutazioni tenendo conto delle osservazioni espresse dai privati in materia urbanistica. Fermo restando quanto indicato per l'adeguamento della fascia di rispetto riferita all'approvazione del progetto definitivo dell'infrastruttura e per gli adempimenti previsti ai fini espropriativi, nel caso le integrazioni al progetto vadano ad interessare aree esterne alla fascia di inedificabilità assoluta, occorrerà predisporre il documento di Valsat quale valutazione ambientale per la localizzazione dell'opera. Analogamente all'ipotesi precedentemente illustrata, anche in questo caso è prevista la pronuncia degli organi consiliari.

Nell'ambito della prossima Conferenza dovrà essere predisposto uno specifico elaborato che illustri la compatibilità dell'intervento in riferimento ai vincoli, alle tutele e alle azioni del PUG sopra menzionate.

Il punto 4.1.1 del Documento di Valsat del PUG definisce inoltre i riferimenti per la Valsat degli interventi oggetto di procedimenti unici di localizzazione ai sensi dell'art. 53 della Lr 24/17, individuando i temi che devono essere approfonditi dal progetto in riferimento alle Azioni indicate nella Disciplina del Piano, i quali possono considerarsi un riferimento anche per il caso specifico.

AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

Parte dell'area oggetto di intervento risulta tutelata per legge ai sensi dell'art. 142 comma 1, lett. c) del D.Lgs 42/2004 e s.m.i., in quanto ricompresa nei 150 mt. dall'argine del torrente Savena Abbandonato, come risulta dalla Carta Unica del territorio del PUG vigente.

La rotatoria prevista su via Peglion confina con un complesso di edifici di interesse individuati dalla disciplina del PUG ai sensi del comma 8 dell'art. 32 della LR 24/2017 e sono rappresentati nella tavola dei vincoli come edifici di interesse storico testimoniale.

Pertanto, ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, dovrà essere consegnata la seguente documentazione:

- Relazione paesaggistica con l'individuazione dell'area oggetto di tutela, degli elementi presenti di pregio ambientale e storico testimoniale; dovranno essere dettagliatamente descritte le opere di progetto, le interferenze delle stesse con gli elementi di pregio presenti;
- Elaborati puntuali che comprendano sezioni ambientali, fotoinserimenti relativi sia alle viste sui singoli fronti sia alla visione globale dell'intervento di progetto;



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

- Indicazioni delle opere di mitigazione che s'intendono prevedere viste le interferenze del progetto con gli edifici storico testimoniali.

MOBILITA'

Rotatoria Stendhal-Shakespeare-Lipparini

Si segnala la necessità che l'intervento si faccia carico del transito in sicurezza delle persone a piedi e in bicicletta, elemento che non traspare dall'attuale proposta progettuale.

Tale considerazione, già valida in termini assoluti in un contesto urbanizzato ed interno al centro abitato come quello in esame, trae qui maggior forza dal fatto che nei prossimi mesi il Comune di Bologna realizzerà sull'intera via Lipparini un intervento di attrezzaggio con corsie ciclabili monodirezionali su entrambi i lati della carreggiata stradale.

L'assetto che verrà realizzato a breve, a favore della mobilità attiva, andrà mantenuto e consolidato nell'ambito del presente intervento. A tale proposito si chiede pertanto di non prevedere lo shunt nel quadrante nord-est della nuova rotatoria, in quanto tale elemento favorirebbe un aumento della velocità veicolare anziché una sua moderazione e confliggerebbe con la creazione di percorsi dedicati a pedoni e ciclisti, e di attrezzare la rotatoria con un anello, da prevedere esternamente alla carreggiata stradale, riservato alla circolazione di pedoni e ciclisti su due sedi distinte. Nel rammentare gli standard normativi e di buona tecnica normalmente assunti per la realizzazione di percorsi pedonali (1,50 m di sezione) e di percorsi ciclabili monodirezionali (1,50 m di sezione) e bidirezionali (2,50 m di sezione), si allegano, a titolo esemplificativo, due immagini di rotatorie organizzate in modo da garantire un livello di sicurezza adeguato alle componenti pedonali e ciclabili della mobilità.

Si sottolinea infine la necessità che ogni ramo venga dotato di attraversamento pedonale e ciclabile posto il più possibile in prossimità della rotatoria (4-5 m dalla linea di dare la precedenza) e non in punti troppo distanti da essa, dove la velocità veicolare è maggiore.

Rotatoria Ferrarese-Peglion

Anche in questo caso si rileva l'assenza di una soluzione rispetto all'esigenza di messa in sicurezza di pedoni e ciclisti in rotonda e nell'attraversamento dei bracci di intersezione della rotonda stessa.

Si richiede quindi di valutare l'attrezzaggio della rotatoria con percorsi pedonali e ciclabili e relativi attraversamenti anche in base alle osservazioni della Città Metropolitana.



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna



Esempi di rotatorie





Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

ARIA

Lo Studio di traffico descrive un aumento dei volumi di TGMA per gli scenari programmatico e progettuale 2030 e 2040 rispetto allo scenario attuale fissato al 2016 (si veda tab. 24 dello studio di traffico). Il confronto tra scenario programmatico e scenario progettuale, al 2030 e al 2040, vede un incremento del TGMA sulle tratte considerate, come ad esempio:

	TGMA Scenario attuale al 2016	TGMA Scenario programmatico al 2030	TGMA Scenario programmatico al 2040	TGMA Scenario progettuale al 2030	TGMA Scenario progettuale al 2040
373-374 Tratta C - Via Corticella da Guevara a SP87	8.693	8.243	9.093	23.198	23.647
383-384 Via Corticella da SP87 a Colombo	8.927	21.215	21.379	35.864	37.104

Il capitolo 9 (*VARIAZIONI DI RETE INDOTTE DAL PROGETTO*) riporta qualitativamente gli effetti dell'opera sulla viabilità esistente, indotti dal progetto. Queste le conclusioni:

“In definitiva le opere di adduzione, insieme agli altri interventi di progetto legati al Passante di Bologna, consentono una rifunzionalizzazione e riorganizzazione gerarchico-trasportistica del sistema primario e secondario extraurbano migliorando le performance sia nel medio che nel lungo termine.

Le Opere di Adduzione consentono di realizzare il sistema viabilistico ordinario tangenziale alla conurbazione di Bologna che aumenta l'accessibilità alla viabilità di rango primario. Inoltre, le Opere di Adduzione consentono di ricucire molteplici cesure territoriali sia naturali (fiume Reno) che infrastrutturali razionalizzando la maglia viaria.

In particolare, l'Intermedia di Pianura svolge una efficace funzione di collegamento e distribuzione dei flussi veicolari lungo la direttrice Est-Ovest, servendo flussi prevalentemente interni al quadrante nord-occidentale dell'area metropolitana di Bologna”.



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

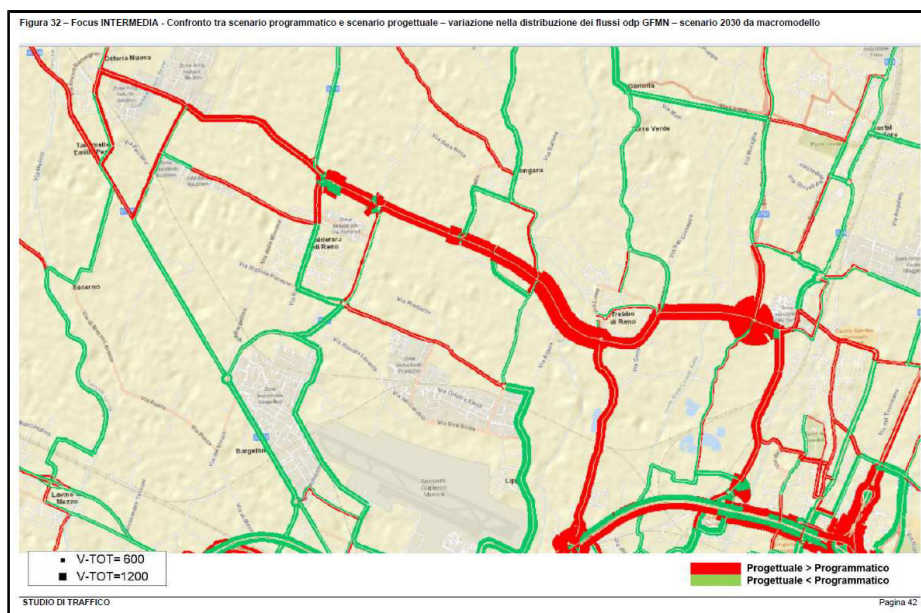
Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

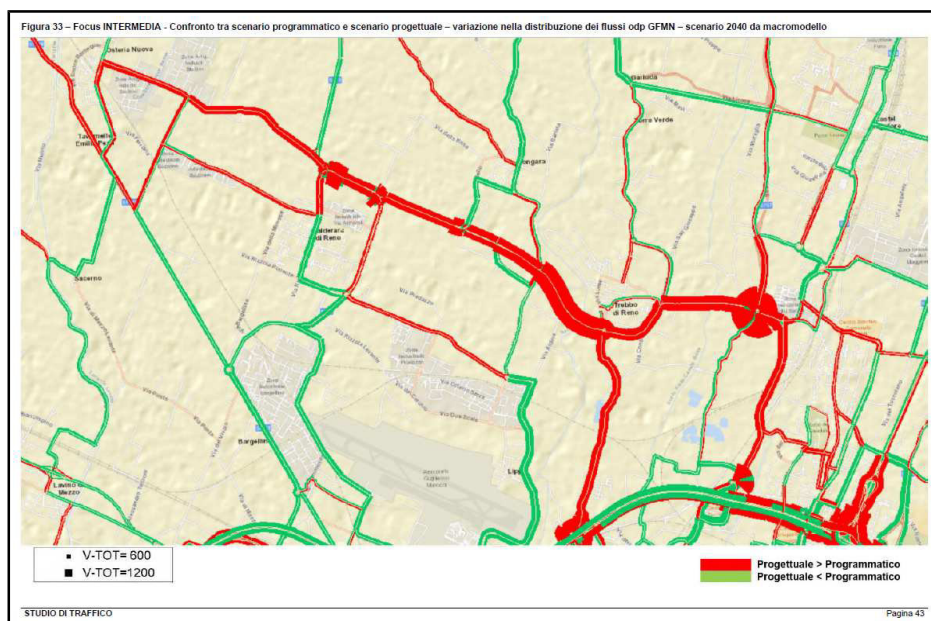
Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna



Scenario al 2030



Scenario al 2040



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

Nel complesso sembrerebbe più scarica la viabilità minore a discapito di Passante ed Intermedia. Guardando soltanto la viabilità compresa nel territorio del Comune di Bologna si evidenzia un aumento del traffico sulle vie interessate (Zanardi, Cristoforo Colombo, via dei Terraioli, Lipparini/Bentini).

Al momento non è presente una valutazione dell'impatto sulla qualità dell'aria. E' illustrata la metodologia di calcolo, i dati di input, l'applicazione di un modello di dispersione degli inquinanti e i domini di calcolo che si intendono sviluppare.



Figura 14-2. Rappresentazione del dominio complessivo e dei cinque sotto-domini di calcolo.

Le coordinate (x, y) del vertice sud-ovest di ciascuno dei sotto-domini di calcolo nel sistema UTM-WGS 84 (fuso 32 N) e le relative dimensioni sono:

- dominio 1: (677800 m, 4936800 m) – 3.7 km x 2.4 km – Località principale: Calderara di Reno
- dominio 2: (681000 m, 4935400 m) – 3.8 km x 2.4 km – Località principale: Trebbo
- dominio 3: (683900 m, 4933900 m) – 4.6 km x 2.3 km – Località principale: Corticella
- dominio 4: (688200 m, 4934300 m) – 3.7 km x 2.3 km – Località principale: Cadriano
- dominio 5: (691100 m, 4932800 m) – 3.0 km x 2.5 km – Località principale: Quarto Inferiore.

Alla luce degli aumenti di traffico lungo le viabilità, come sopra descritti, si chiede di estendere le valutazioni in merito alla componente in esame anche in un nuovo dominio che interessi i quadranti del territorio bolognese dove tali viabilità sono collocate.



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

RUMORE

Nella documentazione visionata non è presente una valutazione delle ricadute acustiche indotte dalla realizzazione della nuova infrastruttura nei confronti della viabilità esistente e dei ricettori collocati lungo la stessa.

La nuova opera, infatti, andrà ad intercettare e raccogliere parte del carico veicolare presente nel quadrante ovest metropolitano, incanalandolo verso Bologna. In assenza della tratta D, precedentemente prevista per l'Intermedia di Pianura, ossia la tratta compresa tra l'A13 ed il Comune di Granarolo dell'Emilia, questo carico veicolare si riverserà inevitabilmente sulla viabilità esistente dei comuni di Bologna e Castelmaggiore.

Nel flussogramma contenuto nello studio del traffico si rileva un incremento dei flussi veicolari per alcuni assi viari come, ad esempio, quelli costituiti dalle vie Shakespeare-Peglion, via Bentini, via Colombo.

Poiché il flussogramma considera l'insieme degli interventi previsti dal Passante di Bologna e dalle relative opere di adduzione, non è possibile verificare quanto di questo incremento sia effettivamente imputabile all'Intermedia di Pianura.

Si richiede pertanto che negli studi da elaborare nell'ambito del PAUR, sia eseguito un confronto tra uno scenario al 2040 con Passante e relative opere di adduzione compresa la nuova Intermedia e uno scenario al 2040 senza Intermedia, in modo da verificare le ricadute derivanti dalla nuova opera stradale nei confronti della viabilità esistente.

In funzione dei risultati forniti dal modello del traffico, potrà essere valutata l'opportunità di effettuare un approfondimento anche dal punto di vista acustico. Il Comune di Bologna si rende disponibile, in funzione dei risultati forniti dal grafo della mobilità, a concordare con Società Autostrade la tipologia ed il livello degli approfondimenti da svolgere in merito alla componente acustica.

Per quanto riguarda le 2 nuove rotatorie, deve essere condotta un'analisi acustica delle aree interessate, in modo da verificare se sussiste una situazione di criticità che potrebbe essere migliorata, o addirittura sanata, con la realizzazione delle nuove opere. A tal proposito si segnala che la rotatoria prevista all'intersezione delle vie Shakespeare/Lipparini interessa anche una struttura scolastica.

SUOLO

Come già anticipato nell'istruttoria del 2017 sulla documentazione allora depositata, gli elaborati 111443-0000-PD-CN-ACN-00000-00000-D-CAP0100-0 "*Planimetria ubicazione cave e discariche e viabilità di collegamento all'intervento*" e 111443-0000-PD-CN-ACN-00000-00000-S-CAP0101-0 "*Censimento cave*" sono da aggiornare in base a quanto pianificato per il settore estrattivo sia a livello comunale (PAE 2020) sia metropolitano (PIAE 2013), con particolare riferimento a:

- forniture di inerte naturale;
- forniture di materiale riciclato;



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

- siti di destinazione delle terre da scavo (con qualifica di sottoprodotto);
- impianti di recupero rifiuti.

Vista l'accertata idoneità chimiche dei materiali che saranno oggetto di scavo e visto il procedimento autorizzativo a cui l'opera è soggetta, dovrà essere redatto un piano di utilizzo ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/2017 (cfr. art. 2 definizioni "... u) «*cantiere di grandi dimensioni*»: *cantiere in cui sono prodotte terre e rocce da scavo in quantità superiori a seimila metri cubi, calcolati dalle sezioni di progetto, nel corso di attività o di opere soggette a procedure di valutazione di impatto ambientale o ad autorizzazione integrata ambientale di cui alla Parte II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152; e Capo II TERRE E ROCCE DA SCAVO PRODOTTE IN CANTIERI DI GRANDI DIMENSIONI*").

In relazione all'utilizzo di materiali inerti da recupero, si evidenzia che in alcune sezioni tipo vengono riportati spessori di "*materiali granulari misti da cava*", mentre nel capitolato speciale di appalto vengono indicate, in corrispondenza di diverse voci, le prestazioni per gli usi in cui è possibile l'impiego di aggregato riciclato. E' pertanto necessario rendere coerente e specifica per le singole opere previste l'indicazione relativa all'uso dei suddetti materiali.

RISORSE IDRICHE

Per quanto concerne il controllo quantitativo degli scarichi del sistema di drenaggio delle acque di piattaforma, il progetto dimensiona i fossi in modo da prevedere un volume di invaso pari a 500 mc/ha di nuova superficie impermeabile, pertanto i rifacimenti senza allargamento di carreggiata non prevedono volume di laminazione e quindi le strutture in progetto si limitano ad effettuare un trasferimento di massa. Poiché però i territori attraversati dal progetto nel Comune di Bologna ricadono nelle zone normate dallo PSAI Navile Savena Abbandonato che richiede all'art. 5 un controllo degli apporti al sistema di smaltimento per un volume complessivo di almeno 500 mc per ogni ettaro di superficie territoriale delle suddette zone, il parametro della laminazione va dimensionato in riferimento all'intera superficie stradale oggetto di intervento.

Nella documentazione visionata non è stata ritrovata l'appendice A, citata nella relazione idraulica di dimensionamento del sistema di drenaggio, dove viene indicata come elaborato riportante le tabelle di dimensionamento dei fossi di laminazione, delle bocche tarate, degli elementi marginali. Questa appendice dovrà far parte della documentazione da presentare nel procedimento di PAUR.

Nelle planimetrie relative alla rete scolante del corpo stradale si evidenzia che la rotonda R015 presenta 5 manufatti di controllo portata a 10 l/sec senza trattamento ed uno scarico nel Savena Abbandonato con controllo



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

portata a 12 l/sec senza trattamento finale, a cui si assocerebbe la necessità della sola concessione demaniale di ARPAE AACM che ricomprende l'autorizzazione quantitativa.

La rotonda R016 presenta 3 manufatti di controllo portata tarati per 10 l/sec senza trattamento ed uno scarico nella rete di drenaggio esistente senza trattamento e necessità di autorizzazione alcuna.

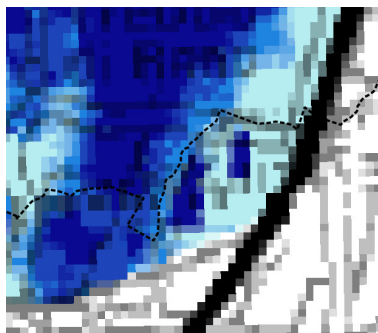
Dovrà essere allegata alla documentazione di PAUR una sintesi (anche tabellare) dei previsti manufatti di scarico numerati, con l'indicazione dei rispettivi recettori finali (corso d'acqua, rete bianca,...), la presenza a monte di un sistema di controllo quantitativo e di laminazione e relativo dimensionamento, e la presenza o meno di un sistema di controllo qualitativo (sedimentazione ed eventuale disoleazione).

Si richiede di dettagliare le attività che si prevedono nelle due aree ubicate nel Comune di Bologna adibite alla cantierizzazione (2 aree di Supporto per le 2 rotatorie: ADS06 per R16 e ADS05 per R15), e di valutare eventuali misure di mitigazione, in relazione alle attività che si svolgeranno in tali aree, da mettere in campo per prevenire gli impatti sulle matrici acque e suolo.

Si specifica che nel caso il progetto preveda lo scarico delle acque reflue di dilavamento da aree di cantiere nella fognatura pubblica, allora l'autorizzazione allo scarico è di competenza del Comune; diversamente, per lo scarico delle acque di dilavamento stradale in corso d'acqua superficiale, il Comune non è l'ente che rilascia l'autorizzazione.

In riferimento al rischio idraulico negli elaborati riferiti alle 4 tratte "PLANIMETRIA DEI VINCOLI DA P.A.I. E DELLA PERICOLOSITA' IDRAULICA DA P.G.R.A." è riportata la classificazione delle opere di progetto rispetto allo PSAI e al PGRA. In riferimento al PGRA sono riportati solo gli estratti delle mappe di pericolosità. Non sono rappresentate le mappe di rischio e non è riportata la cartografia derivante dalle simulazioni, condotte nel PGRA stesso, sui tiranti idrici attesi per lo scenario di pericolosità considerato.

Nella figura sottostante l'area al confine con Castelmaggiore con tiranti anche maggiori di 0.5m.





Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

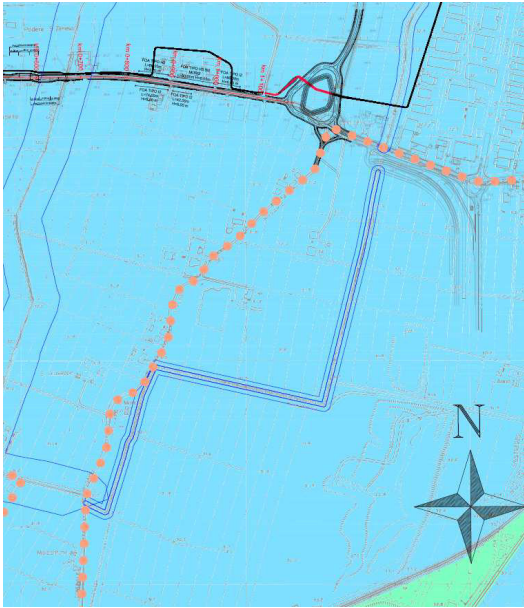

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

Si ritiene inoltre opportuno segnalare che l'attuale tracciato relativo allo Scolo Bondanello, differisce da quanto riportato in tutti gli elaborati sul tema idrologico-idrogeologico (rif. tratta C) al Confine tra il Comune di Bologna e Castelmaggiore, poiché da tempo lo scolo citato è stato deviato rispetto al sedime originario. Si riporta, a titolo di esempio, un semplice confronto con riferimento a quanto riportato per le fasce di tutela fluviale dalle tavole di progetto in confronto alla cartografia del PUG:

	
<i>Tavola di progetto</i>	<i>Cartografia del PUG</i>

La documentazione per il PAUR dovrà pertanto essere integrata con:

- il quadro di riferimento derivante dai dati conoscitivi disponibili pubblicati dal PGRA (es mappe di rischio, tiranti idrici) e dal PUG (tracciato Scolo Bondanello);
- una valutazione del potenziale rischio idraulico per le opere di progetto rispetto alle interferenze individuate.

VERDE

L'intervento non è riconducibile ad una nuova strada ma al miglioramento di due intersezioni e il consumo di suolo è limitato.

Il censimento vegetazionale (Dott. Agr. For. Daniele Mascellani) rileva che il progetto interferisce, nel Comune di Bologna, con tre alberature tutelate ma non ne è previsto l'abbattimento.



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

Due sono localizzate in prossimità di via del Trebbo, ossia gli esemplari: PS11 - *Quercus robur* e PS87 - *Juglans regia*, un altro esemplare è localizzato su via Peglion: PS 88 - *Crataegus monogyna*.

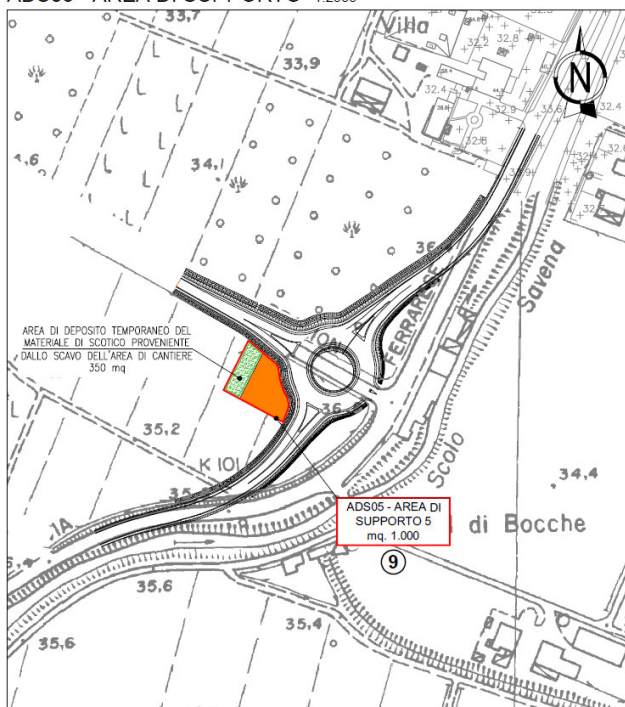
Il progetto prevede le sistemazioni delle parti centrali delle rotatorie con l'inserimento di gruppi di arbusti, per quella di via Peglion sono previsti anche tre esemplari arborei di *Carpinus betulus*.

Per la rotatoria di via Shakespeare sono indicati anche piccoli margini di verde di arredo di ricucitura.

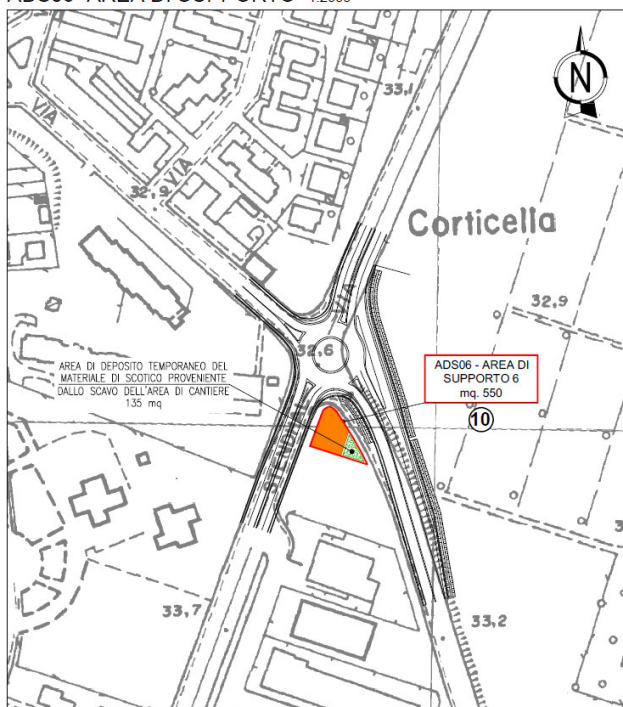
In merito alla cantierizzazione, in prossimità delle due rotatorie sono previste due aree di supporto:

- in fregio a via Peglion di 1.000 mq (ADS5) più altri 350 mq per l'accantonamento dello scotico,
- tra i bracci a sud della rotatoria di via Shakespeare di 550 mq (ADS6) più 135 mq per l'accantonamento dello scotico.

ADS05 - AREA DI SUPPORTO 1:2000



ADS06- AREA DI SUPPORTO 1:2000



In questa fase di progettazione non è definita la tipologia di irrigazione per gli attecchimenti, anche se è già indicato nella relazione 111443-0000-PD-RQ-AMB-OV000-00000-R-SUA0006-0 (pag 30) l'impegno dell'impresa all'irrigazione di tutti gli impianti per una durata non inferiore ai due anni.



Comune di Bologna

Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente

Settore Ambiente e Verde

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Piazza Liber Paradisus 10

Torre A – piano 7°

40129 Bologna

Come indicazione per i successivi sviluppi della progettazione si chiede di prevedere un impianto irriguo a goccia per l'attecchimento dei nuovi impianti vegetazionali nelle rotatorie.

Si anticipa inoltre che per le alberature censite dovrà essere previsto ogni accorgimento per la loro salvaguardia e tutela durante le attività di cantiere, così come prevede il Regolamento del Verde Pubblico e Privato del Comune di Bologna al Titolo II (artt. 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13), in particolare per l'esemplare di grande rilevanza di *Quercus robur* su via del Trebbo.

Nella successiva fase di PAUR dovrà inoltre essere previsto un progetto di ripristino delle aree di cantiere che dovranno essere riportate alla situazione precedente la trasformazione, con la rimozione delle pavimentazioni e la pulizia da tutti i materiali incongrui; per l'area su via Shakespeare, che non ha destinazione agricola (come invece l'area di via Peglion) dovrà essere previsto anche l'inerbimento.

Si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

Il Dirigente

U.I. Tutela e Risanamento dell'Ambiente

Dott. Claudio Savoia

(documento firmato digitalmente ai sensi dell'art.20 del Codice dell'Amministrazione Digitale)



Comune di Sala Bolognese
CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

Area Tecnica

Servizio Urbanistica

Spett.le

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Servizio VIPSA

vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

ARPAE - Area Autorizzazioni e Concessioni
Metropolitana – Unità Valutazioni Ambientali

aoobo@cert.arpa.emr.it

Tit. 6, Cl. 5 Fasc. 32/2022

Oggetto: Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione d'impatto ambientale, ai sensi dell'art. 26 bis del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per il progetto denominato “*Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: Intermedia di Pianura*”, localizzato nei comuni di Bologna, Castel Maggiore, Calderara di Reno e Sala Bolognese (BO). Proponente: SOCIETÀ AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

CONTRIBUTO DEL COMUNE DI SALA BOLOGNESE IN SEGUITO ALLA SEDUTA DEL 15/02/2022 RELATIVA ALLA CONFERENZA DI SERVIZI PRELIMINARE DECISORIA, ART. 14, CO. 3 LEGGE 241/90.

Vista la convocazione della Conferenza dei Servizi preliminare decisoria pervenuta il 03/02/2022 con prot. 2335 in merito al procedimento in oggetto;

Visto il progetto denominato “*Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: Intermedia di Pianura*”, localizzato nei comuni di Bologna, Castel Maggiore, Calderara di Reno e Sala Bolognese (BO), in particolare le opere relative al Comune di Sala Bolognese nel Tratto A;

Visto l'art. 26 bis del D.Lgs n. 152/2006 e l'art. 19 della LR n. 4/2018;

Preso atto che il 15/02/2022 si è tenuta la prima seduta della Conferenza dei Servizi preliminare decisoria;

Tenuto conto degli interventi infrastrutturali previsti dall'Accordo Territoriale sottoscritto il 26/05/2005 tra la provincia di Bologna e i Comuni facenti parte dell'Unione Terre d'Acqua, che per l'area di produttiva di Tavernelle consistevano anche nel miglioramento dell'innesto Via Stelloni con la SP18 Padullese, ricadente nel territorio comunale di Calderara di Reno ma in capo al soggetto attuatore dell'Ambito produttivo APEA Fase II su Sala Bolognese;

Preso atto della modifica sostanziale all'Accordo di Programma del 2009, sottoscritto il 25/08/2021 tra il Comune di Sala Bolognese, la Città Metropolitana di Bologna e vari soggetti attuatori, con opere in capo ai privati (come la ciclabile su Via Stelloni – da Via Gramsci a Via Ducati Lamborghini e la razionalizzazione dell'incrocio a raso tra Via Valtiera e Via Stelloni nel territorio di Calderara di Reno);

Visti gli strumenti urbanistici vigenti del Comune di Sala Bolognese;



Con la presente si comunica che non vi sono motivi ostativi alla realizzazione delle opere, ma che le stesse non sono presenti nel PSC vigente così come proposte da Autostrade per l'Italia Spa e pertanto, nelle fasi successive del procedimento di PAUR, occorrerà modificare il rango stradale di Via Stelloni (strada Locale di tipo F fino a Via Valtiera e che da Via Valtiera fino al confine comunale è classificata come Viabilità extraurbana secondaria di rilievo interprovinciale o provinciale di tipo C) con le relative fasce di rispetto e prevedere la localizzazione delle roatorie R2 ed R4.

L'area di Via Stelloni, fino al confine comunale, risulta inoltre essere potenzialmente inondabile: l'art. 60 della NTA del PSC ammette la realizzazione di strade, ma con accorgimenti per mantenere la continuità idraulica e con progetti che dovranno essere corredati da apposita indagine idraulica, definendo le condizioni di rischio idraulico e le eventuali misure di mitigazione previste per la messa in sicurezza degli impianti e delle cabine.

In merito al tema delle connessioni ciclabili, considerato che il soggetto attuatore del comparto D7.3-AP_3* realizzerà la ciclabile su Via Stelloni (da Via Gramsci a Via Ducati Lamborghini) e tenuto conto del Codice della Strada art. 13 e della LR 10/2017 art. 4, con la presente si richiede di integrare il progetto del tratto A di Intermedia di Pianura con un percorso ciclabile che colleghi la rotatoria R2 a Via Bazzane (lungo Via Valtiera) ed il proseguimento della ciclabile di Via Stelloni, da Via Ducati Lamborghini fino alla rotatoria R4.

Inoltre, visto che il proponente ha presentato un livello progettuale superiore rispetto a quanto previsto dall'art. 26 bis del D.Lgs 152/2006, si richiede di presentare:

- un cronoprogramma delle fasi procedurali del PAUR a conclusione del PRE-PAUR, al fine di comunicare agli interessati la conclusione dei procedimenti avviati per l'attuazione dell'Accordo di Programma 2021;

Durate le successive fasi del procedimento si richiede:

- di indicare le eventuali opere di mitigazione acustica previste per le abitazioni su Via Stelloni;
- di predisporre un elaborato grafico relativo alla segnaletica verticale ed orizzontale su Via Stelloni, al fine del rilascio del parere di competenza;
- di chiarire a quale Ente sarà data la gestione dell'Intermedia di Pianura;
- di chiarire a quale Ente verrà dato in gestione l'impianto di illuminazione;
- di prevedere idonea richiesta di autorizzazione allo scavo e di occupazione di suolo pubblico e di idonea richiesta di ordinanza chiusura/modifica della viabilità;

Si condivide infine che, fatta salva la possibilità per l'Amministrazione Comunale di Sala Bolognese di porre a carico dei soggetti attuatori dei comparti produttivi la realizzazione dell'innesto Via Stelloni-SP 18 Padullese, il progetto di Autostrade per l'Italia Spa prevede la rotatoria R4 nel tratto A, la quale sarà realizzata da Autostrade per l'Italia Spa nell'ambito del progetto "Intermedia di Pianura" a conclusione delle procedure del PAUR.

Distinti saluti.

Il Direttore della IV° Area Tecnica
Arch. Giuliana Alimonti

(documento informatico firmato digitalmente e conservato in originale, ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. "Codice dell'Amministrazione Digitale")



Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA
E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA

Cod. Fisc. 80151690379 – Codice IPA OEA59A

Bologna, data segnatura

A ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni
Metropolitana

aoobo@cert.arpa.emr.it

vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

E.p.c.

Al Ministero della Cultura

Direzione generale Archeologia Belle Arti
e Paesaggio

Servizio II – Scavi e tutela del patrimonio
archeologico

mbac-dg-abap.servizio2@mailcert.beniculturali.it

Servizio V – Tutela del paesaggio

mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Prot. rif. segnatura *Pos. Archivio*
Class. 34.43.01/171.506 *Allegati* //

(Risposta al foglio prot. n. 17836 del 03/02/2022
Ns. prot. n. 3100 del 08/02/2022)

Oggetto:

Comuni di Bologna, Castel Maggiore, Calderara di Reno e Sala Bolognese (BO)

Proponente: SOCIETÀ' AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione d'impatto ambientale, ai sensi dell'art. 26 bis del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per il progetto denominato "Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: Intermedia di Pianura", localizzato nei comuni di Bologna, Castel Maggiore, Calderara di Reno e Sala Bolognese (BO).

Pratica n. 6059/2022 Regione Emilia-Romagna - Fascicolo n. 1317/02/2021 (SCOPING)

Convocazione Conferenza di Servizi preliminare decisoria in modalità sincrona, ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/90

Trasmissione osservazioni e richiesta integrazioni

Con riferimento al procedimento in epigrafe e a quanto richiesto da codesta Agenzia con la nota segnata a margine, presa visione della documentazione tecnica prodotta da Autostrade per l'Italia S.p.A., si trasmettono di seguito le osservazioni emerse dall'esame istruttorio:

In merito agli aspetti di carattere paesaggistico e monumentale che interessano i Comuni di Sala Bolognese, Calderara di Reno e Castel Maggiore.

L'esame della "Relazione Paesaggistica", redatta in ottemperanza al DPCM 12 dicembre 2005, consente di valutare gli effetti diretti ed indiretti delle nuove opere sui beni culturali e paesaggistici, con riferimento sia agli aspetti storico testimoniali e culturali, sia agli aspetti legati alla percezione visiva. La relazione fornisce un'esauritiva descrizione dell'ambito territoriale attraversato, anche attraverso l'analisi ed il confronto con gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica.

Le aree oggetto di intervento sono identificate dal PTPR nell'ambito paesaggistico n.21 "Conurbazione Bolognese" facente parte dell'Area centrale padana sulla Via Emilia Centrale. E' la porzione di regione attorno al capoluogo dove si concentrano il maggior numero di attività di rango elevato connesse ai servizi e alla produzione. L'urbanizzazione bolognese comprende oltre al territorio di Bologna anche quello dei comuni contigui configurando un'unica estesa conurbazione articolata in paesaggi di pianura e collinari. Verso nord l'insediamento si organizza lungo le radiali in uscita dal capoluogo, verso sud l'urbanizzazione si concentra nel fondovalle delle tre vallate principali creando una sequenza

trasversale di paesaggi agricoli e urbani dai versanti ai terrazzi fluviali. In pianura, pur sotto la spinta delle pressioni insediative che tendono a saturare lo spazio agricolo, sopravvivono relitti delle sistemazioni agrarie ed elementi storico testimoniali ancora ben conservati. Gli ambiti fluviali del Reno e del Savena-Idice sono gli elementi unificanti.

Per quanto attiene alla situazione vincolistica dell'area, dalla ricognizione effettuata sugli strumenti urbanistici comunali e provinciale e dall'analisi dei vincoli dei beni dichiarati di interesse culturale ai sensi della Parte II e Parte III del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. risulta che gli interventi di completamento della rete viaria di adduzione al sistema autostradale e tangenziale di Bologna in esame, interferiscono, in particolare in corrispondenza della Tratta B, sia con Beni culturali di cui alla Parte II del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., sia con Beni Paesaggistici di cui alla parte III del medesimo D.Lgs. 42/2004.

Nel Comune di Castel Maggiore la riquifica di una parte di via Corticella lambisce l'area vincolata di Villa Isabella, dichiarata di interesse particolarmente importante ai sensi della L.1089/1939 con D.M. del 16/12/1998. Il bene è in fregio al tracciato di cui i lavori in progetto prevedono uno scostamento verso Nord, per evitare l'area vincolata e poter effettuare il miglioramento e l'adeguamento del tratto stradale, con la previsione di inserire una barriera antirumore trasparente con bande orizzontali, su cordolo, posta a filo strada e antistante il cancello di ingresso principale, delimitato da elementi architettonici in muratura.

In merito alle aree tutelate per legge ai sensi dell'art.142, comma 1 del citato D.Lgs 42/2004 e s.m.i., risultano interessati dall'intervento: ai sensi della lett. c), il Fiume Reno, tra i Comuni di Calderara di Reno e Castel Maggiore e ai sensi della lettera g) un'area boscata localizzata ai margini del fiume Reno sempre tra i Comuni di Calderara di Reno e Castel Maggiore.

In particolare, ricadono nell'ambito di tutela del fiume Reno la rotatoria di progetto R8 e la realizzazione di maggiore rilevanza di un ponte sul fiume Reno, realizzato ad otto campate per una lunghezza complessiva di 440m con un impalcato in sezione mista acciaio/calcestruzzo. L'esecuzione di tali opere comporterà che le aree tutelate siano temporaneamente occupate anche dalle relative aree di cantiere CB001 (Campo Base, Cantiere Operativo Campo Travi e Area di deposito temporaneo materiale proveniente dagli scavi), in corrispondenza della rotatoria e CT001 di 8,45 mq e CO002 di 4mq sulle sponde del fiume Reno. Si rileva inoltre che la realizzazione del ponte è prevista in corrispondenza di un'area boscata tutelata (estensione non inferiore a metri quadrati 2000, larghezza media non inferiore a 20 metri e copertura non inferiore al 20 per cento) su cui si prevede un'interferenza di 857,0 mq.

Più in generale, per quanto riguarda l'impatto paesaggistico e ambientale delle opere in progetto, va rilevato come le interconnessioni con la viabilità esistente realizzate per mezzo di rotatorie, si sovrapporranno ad un paesaggio prevalentemente agricolo caratterizzato da partizioni date da orientamenti e trame centuriali, che mal si conciliano con gli andamenti curvilinei delle stesse e ciò appare maggiormente evidente nei contesti agricoli e meno nelle rotonde che si prevede di inserire in contesti urbanizzati.

La realizzazione del ponte, che prevede l'innalzamento dell'andamento altimetrico del tracciato, unitamente all'inserimento di barriere antirumore appaiono comunque gli elementi con il maggiore impatto nel contesto paesaggistico di riferimento poiché ne modificano la percezione.

Per quanto riguarda il ponte sul fiume Reno si rileva che, al fine di mitigare l'inserimento del nuovo viadotto con il contesto naturale circostante, sia stato approfondito con particolare attenzione il tema dei materiali e dei rivestimenti secondo le peculiarità cromatiche del fiume Reno. Tuttavia, l'innesto di questa infrastruttura all'interno dell'area tutelata comporta un notevole impatto in quanto modifica la percezione dell'ambito fluviale, costituendo un nuovo margine paesaggistico, e determinando inoltre la perdita di una porzione di area boscata.

In merito alle barriere anti-rumore, per ora assenti lungo la viabilità esistente, si evidenzia come le stesse siano state proposte con colorazione basata su tonalità neutre così da avvicinarsi alle caratteristiche cromatiche degli elementi naturali dell'intorno. Si rileva, tuttavia, come tali elementi possono rappresentare un elemento di criticità, in quanto, specie in aree agricole ad ampia intervisibilità, costituiscono un elemento aggiuntivo al paesaggio che deve necessariamente mirare ad alterare il meno possibile la percezione unitaria del territorio, riducendo l'effetto di visuale frammentata o impedita e consentendo di potere apprezzare il contesto paesaggistico attraversato. Tale criticità appare evidente anche in corrispondenza delle barriere antirumore previste in posizione antistante al cancello dell'ingresso principale di Villa Isabella (tutelata con D.M. del 16/12/1998), la messa in opera di tali elementi, pur se con la massima trasparenza, determinerebbe infatti un impatto negativo, non solo visivo, segnando una netta cesura fra la villa ed il suo naturale contesto di riferimento.

Ciò premesso, in riferimento alla richiesta di cui all'oggetto pervenuta con la nota indicata a margine, al fine di consentire a questa Soprintendenza di formulare le valutazioni di competenza, **si chiede** che quanto trasmesso venga integrato dall'inoltro dell'**ulteriore documentazione** di seguito indicata.

- Al fine della valutazione della compatibilità paesaggistica e monumentale dell’inserimento delle barriere acustiche in corrispondenza di Villa Isabella, complesso tutelato con parco e pertinenze, dichiarato di interesse particolarmente importante ai sensi della L.1089/1939 con D.M. del 16/12/1988, si domanda di fornire simulazioni dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto, mediante foto modellazione realistica (rendering) comprendente un adeguato intorno dell’area di intervento interessata, anche da altri punti di visibilità del compendio, nonché dal cancello dello stesso verso la campagna di riferimento della Villa.
- In merito all’individuazione dell’area boscata, di cui le immagini AF01 e AF02 all’interno del Censimento vegetazionale permettono di intuire l’estensione, si domanda di approfondire le riprese fotografiche con foto panoramiche e dirette che individuino la zona di influenza visiva e le relazioni di intervisibilità dell’opera e/o dell’intervento proposto con il contesto paesaggistico e con l’area di intervento nonché di individuare su planimetria la superficie di area boscata che interferisce con l’infrastruttura in progetto.
- Infine, relativamente agli interventi che interferiscono direttamente con le aree di tutela paesaggistica del corso d’acqua già citato - Fiume Reno (Comuni di Calderara di Reno e Castelmaggiore) e dell’area boscata (Comuni di Calderara di Reno e Castelmaggiore) - si richiama sin d’ora che per le opere suddette andranno attivate le procedure autorizzative ai sensi dell’art.146 del D.Lgs.42/2004 e s.m.i..

In merito agli aspetti di tutela archeologica

Relativamente alle opere in progetto

- *visti* gli elaborati costituenti la relazione di verifica preventiva dell’interesse archeologico la proposta di indagini preliminari di cui al progetto definitivo 2021 (v. elaborati da 111443-0000-PD-DG-ARC-00000-00000-R-ARC-0001-0 a 111443-0000-PD-DG-ARC-00000-00000-R-ARC-0008-0);
- *considerato* che la proposta di indagini preliminari ubicate sul tracciato di progetto, redatta dalla dott.ssa Ilaria Capparucci di TECNE Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A. (elaborata secondo le indicazioni di questo Ufficio di cui alle note prot. n. 13310 del 08.06.2017, n. 18772 del 10/08/2017, approvate con la nota prot. n. 28866 del 2.12.2017) nell’aggiornamento pervenuto risulta modificata, a seguito dello stralcio di alcuni interventi, all’aggiornamento del censimento delle interferenze tecnologiche e in ragione dell’adeguamento alle vigenti normative di sicurezza in merito alle sezioni di scavo;
- *ritenuto* che tale variazione consenta ugualmente una adeguata campionatura delle aree di intervento,

tutto ciò richiamato e premesso, questa Soprintendenza, per quanto di competenza, esprime **parere favorevole alla proposta di indagini preliminari** contenuta nel progetto definitivo dell’opera.

Gli interventi di verifica e controllo dovranno essere affidati ad archeologi di provata professionalità, esterni all’Amministrazione. Nessuno degli oneri connessi alle attività archeologiche suddette (sia quelle di scavo, sia la sorveglianza, i mezzi meccanici, conduzione e documentazione scavi etc., sia quelle post-scavo, come la rielaborazione dati, la redazione schede, la documentazione grafica e fotografica, etc.) dovrà risultare a carico di questa Amministrazione.

Gli archeologi incaricati – ai quali dovrà essere fornita la documentazione progettuale completa e copia del presente parere - opereranno sotto la Direzione scientifica di questa Soprintendenza e dovranno mettersi in contatto con i Funzionari archeologi responsabili dell’istruttoria; a tal fine, sarà cura della committenza comunicare il nominativo della ditta archeologica individuata nonché la data di inizio lavori con un congruo preavviso di almeno 10 giorni lavorativi.

Qualora venissero rinvenute evidenze di interesse archeologico nel corso di tali verifiche, questo Ufficio si riserva di formulare ulteriori prescrizioni di tutela in merito.

Il parere definitivo sarà emesso a seguito della consegna, da parte della ditta archeologica incaricata, della Relazione Archeologica Definitiva delle indagini preliminari.

Questo Ufficio si riserva, inoltre, sulla base delle suddette indagini preliminari e di quanto già noto, di richiedere il controllo archeologico in corso d’opera per i tratti non interessati dalle verifiche preventive.

Relativamente alla risoluzione delle interferenze

- *viste* le proposte di risoluzione delle interferenze, secondo quanto concordato con gli Enti gestori (v. elaborati da SD INT 00000 00000 R ESC 0019 a SD INT 00000 00000 R ESC 0031);
- *ritenuto*, per ragioni di efficacia, economicità e speditezza del procedimento amministrativo, di non esercitare la facoltà, prevista dalla legge, di richiedere la redazione e l’invio della relazione archeologica preliminare prevista dall’art. 25, c. 1 del D.Lgs. 50/2016, in quanto la relazione di verifica preventiva dell’interesse archeologico in

merito alle opere in progetto ha preso in considerazione un *buffer* territoriale adeguato ad una corretta valutazione dell'impatto su possibili depositi archeologici delle attività previste;
tutto ciò richiamato e premesso, questa Soprintendenza, per quanto di competenza, richiede che tutti gli interventi che comportino attività di modifica dell'assetto del sottosuolo in merito alla risoluzione delle interferenze siano sottoposti ad autorizzazione da parte di questa Soprintendenza da parte dei singoli Enti gestori, corredati da idonea documentazione progettuale.

IL SOPRINTENDENTE
Arch. Alessandra Quarto
Firmato digitalmente da:
ALESSANDRA QUARTO

O= MiC
C= IT

Coordinamento istruttoria:

Dott.ssa Sara Campagnari, funzionario archeologo (Comune di Bologna) - sara.campagnari@beniculturali.it

Responsabili dell'istruttoria:

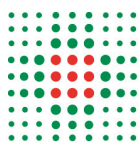
Arch. Francesca Babbi, funzionario architetto (Comuni di Castel Maggiore, Calderara di Reno e Sala Bolognese) - francesca.babbi@beniculturali.it

Arch. Emanuela Storch, funzionario architetto (Comune di Bologna) emanuela.storchi@beniculturali.it

Dott.ssa Valentina Di Stefano, funzionario archeologo (comune di Castel Maggiore) - valentina.distefano@beniculturali.it

Dott.ssa Valentina Manzelli, funzionario archeologo (Comune di Bologna) - valentina.manzelli@beniculturali.it

Dott.ssa Monica Miari (Comuni di Sala Bolognese, Calderara di Reno) - monica.miari@beniculturali.it



Dipartimento di Sanità Pubblica
UO Igiene e Sanità Pubblica degli Ambienti di Vita (SC)

Il Direttore

ARPAE Emilia-Romagna
Area Autorizzazioni e Concessioni
Metropolitana
Unità Valutazioni Ambientali
aobo@cert.arpa.emr.it

Regione Emilia-Romagna
Direzione Generale Cura del Territorio
e dell'Ambiente
Servizio Valutazione Impatto e
Promozione Sostenibilità Ambientale
vipsa@postacert.regione.emilia-
romagna.it

OGGETTO: Fase Preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione d'Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 26 bis del D.Lgs. 152/2006 s.m.i. per il progetto denominato "Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: INTERMEDIA DI PIANURA", localizzato nei Comuni di Bologna, Castel Maggiore, Calderara di Reno e Sala Bolognese (BO). Proponente: Società Autostrade per l'Italia S.p.A. (Pratica n. 6059/2022- Fascicolo n. 1317/02/2021 SCOPING RER). Determinazioni di competenza.

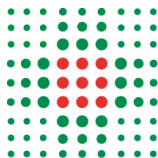
Vista la documentazione presentata sul portale della Regione Emilia-Romagna, sentito il parere PSAL e del Programma Ambiente e Salute e sentito inoltre quanto dichiarato nel corso della Conferenza dei Servizi del 15/02/2022, relativamente al procedimento in oggetto, lo Scrivente Dipartimento osserva quanto segue.

Relativamente all'impatto acustico dell'opera, vista:

- la documentazione di impatto acustico presentata ed il quadro normativo di riferimento,
- la posizione dei ricettori individuati nella campagna fonometrica del monitoraggio Ante Operam,
- la verifica dell'attendibilità del modello previsionale di simulazione SoundPlan utilizzato,

si ritiene accettabile il metodo di previsione dell'impatto acustico presentato per l'intervento in oggetto e pertanto valido per il calcolo delle possibili azioni mitigatorie del rumore.

Inoltre al fine di potere svolgere correttamente le valutazioni di carattere sanitario nello Studio di Impatto Ambientale, si richiede di:



- prevedere il monitoraggio continuo impatto acustico del cantiere con misure fonometriche (visto gli esuberi previsti ed evidenziati presso i cantieri operativi fissi e mobili a Calderara di Reno e a Castel Maggiore), in fase di esercizio;
- evidenziare le modifiche eventualmente intercorse ed i necessari correttivi alle stime di impatto e al dimensionamento delle eventuali misure di mitigazione;
- prevedere il monitoraggio Post Operam dopo gli interventi di mitigazione previsti, presso i recettori residenziali critici, per rientrare nei limiti vigenti e verificare l'efficacia delle barriere acustiche installate;
- prevedere il confronto del monitoraggio Post Operam con il modello previsionale realizzato con SaundPlan (per verificare ulteriormente l'attendibilità del modello di simulazione dopo il monitoraggio del 2016).

Relativamente all'impatto sulla matrice atmosfera (qualità dell'aria) dell'opera, la documentazione presentata indica che lo Studio di Impatto Ambientale che sarà presentato conterrà un modello di dispersione degli inquinanti atmosferici ipotizzato con lo scenario dell'anno 2030, applicato in presenza ed in assenza dell'intervento in oggetto.

In merito si osserva che:

- è indicato che nella simulazione saranno utilizzati i dati meteo relativi all'anno 2007; vista la variazione meteorologica degli ultimi anni, che i dati proposti sono di 15 anni addietro e che sarà simulato lo scenario dell'anno 2030, si richiede di valutare la scelta dei dati di un idoneo periodo rappresentativo;
- sarà necessario individuare e chiarire gli scenari di traffico che saranno applicati come input al modello anche in relazione alle variazioni che provocherà l'opera in oggetto;
- sarà necessario individuare i recettori sensibili impattati dalle emissioni correlate alla presente opera e, per questi, dovrà essere valutata la variazione ipotizzabile della qualità dell'aria.

Rimanendo a disposizione per ulteriori chiarimenti, si porgono distinti saluti.

Firmato digitalmente da:

Riccardo Roncarati
(per il Direttore)

Responsabile procedimento:
Riccardo Roncarati

Spett.li
ARPAE - Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana
Via San Felice, 25
40122 Bologna
aobo@cert.arpa.emr.it
alla c.a. Alberto Dall'Olio
alla c.a. Serafina Cotrone

Regione Emilia-Romagna
Servizio VIPSA
Viale della Fiera, 8
40127 Bologna
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it
alla c.a. Dott.ssa Valentina Favero

TEXO S.r.l. - Unità Tecnica
V.le B. Buozzi, n. 6
61032 Fano (PU)
ut@pec.texto.it
alla c.a. Nicolò Tricarico
nicolo.tricarico@texto.it

TECNE S.p.A. - AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.
Via Bergamini, n. 50
00159 Roma
tecne@pec.autostrade.it
alla c.a. Maximiliano Poggi
maximiliano.poggi@tecneautostrade.it

e p.c.
Comune di Bologna
Piazza Maggiore, 6
40124 Bologna (BO)
protocollogenerale@pec.comune.bologna.it
c.a. Ing. Cleto Carlini

Bologna, Prot. n. 17408-7553 del 21/02/2022

PEC

Rif: Dir.Ing./Progettazione/Progettazione Sistemi a Rete/Pareri Complessi/FG

Oggetto: Pratica n. 17100172 – Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione d'impatto ambientale per il progetto denominato "Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: Intermedia di Pianura". Comuni di Bologna, Castel Maggiore, Calderara di Reno e Sala Bolognese (BO). Rilascio di parere di competenza

HERA S.p.A.
Holding Energia Risorse Ambiente
Sede legale: Via Carlo Berti Pichat 2/4 40127 Bologna
tel. 051.287111 fax 051.287525
www.gruppohera.it
C.F. / Reg. Imp. 04245520376
Gruppo Iva "Gruppo Hera" P. IVA 03819031208

INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A.
Sede legale: Via Carlo Berti Pichat 2/4 40127 Bologna
tel. 051.287111 fax 051.2814289
www.inretedistribuzione.it
C.F. / Reg. Imp. BO 03479071205
Gruppo Iva "Gruppo Hera" P. IVA 03819031208

In riferimento alla richiesta di espressione parere pervenuta dalla ARPAE in data 03/02/2022, prot. Hera S.p.A. n. 11177 e prot. INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. n. 5029 del 04/02/2022, e alla Conferenza dei Servizi del 15/02/2022 per la pratica di cui all'oggetto, con la presente si comunica quanto segue.

1) INTERFERENZE CON LE OPERE DI PROGETTO

L'allegato al presente parere "Osservazioni al quadro riepilogativo delle interferenze" riporta per ogni scheda di risoluzione indentificata negli elaborati ricevuti da TEXO S.r.l. in data 10/11/2021 prot. Hera S.p.A. n. 101453 e prot. INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. n. 43735 le osservazioni relative ai servizi gestiti acqua, gas e fognatura.

Ad integrazione delle osservazioni allegate che riportano l'indicazione circa la necessità o meno di prevedere opere di risoluzione delle interferenze, si riportano di seguito le tipologie di opere necessarie per il mantenimento degli standard tecnici di Hera S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A.:

- effettuare un sopralluogo congiunto per individuare l'esatta posizione e quota delle condotte, come concordato con nota prot. Hera S.p.A. n. 115023 e prot. INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. n. 50231 del 21/12/2021;
- presentare una richiesta di parere allegando gli elaborati progettuali integrati con i rilievi dei sottoservizi gestiti da HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. eseguiti durante il sopralluogo, evidenziando le potenziali interferenze con le opere in oggetto e proponendo le metodologie di risoluzione delle stesse che si intendono adottare. A tal proposito, **si chiede di trasmettere alle Società Scriventi i rilievi di cui sopra in formato dwg;**
- valutare con attenzione l'eventuale interferenza delle condotte esistenti con la realizzazione dell'intervento in oggetto, in base alla quota di eventuale sbancamento e scavo prevista;
- nei casi in cui occorrerà prevedere lo spostamento delle reti gestite da HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A., il Soggetto Attuatore dovrà richiederne la quantificazione economica tramite l'apposito modulo "Richiesta Preventivo Spostamento/Estensione Reti" disponibile nel sito www.gruppohera.it nella sezione "Progettisti e Tecnici / Richieste Multiservizio";
- inoltre, qualora dal sopralluogo dovessero emergere situazioni differenti rispetto a quelle rappresentate, Hera S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. si



riservano la possibilità di integrare il parere con eventuali prescrizioni aggiuntive a quelle riportate nell'allegato "Osservazioni al quadro riepilogativo delle interferenze";

- eventuali di organi di manovra e pozzetti fognari ricadenti laddove gli stessi dovessero rimanere ubicati in aree intercluse e difficilmente raggiungibili dovranno essere spostati; inoltre, dovranno essere messi in quota in modo da risultare sempre accessibili;
- per evitare che gli apparati radicali degli alberi di cui è prevista la piantumazione possano arrecare danni alle tubazioni esistenti, occorrerà sempre mantenere una distanza dalle condotte in esercizio di almeno 4 metri;
- adottare tutti gli accorgimenti necessari al fine di evitare interferenze o rotture delle tubazioni in esercizio; eventuali interventi che si renderanno necessari per ripristinare il corretto funzionamento delle condotte saranno posti a carico del Soggetto Attuatore delle opere.

Si segnala che all'interno della documentazione di progetto non risultano censite tutte le reti dei sottoservizi gestite dalle Società Scriventi ubicate all'interno delle aree di intervento, pertanto, occorrerà aggiornare le osservazioni in merito a seguito del ricevimento degli elaborati progettuali integrati con i rilievi eseguiti.

Si evidenzia, infine, che gli elaborati pervenuti presentano il censimento delle potenziali interferenze delle reti gas, acqua e fognatura con le opere di progetto, ma non riportano dettagli relativi alle potenziali interferenze delle reti gestite nelle diverse fasi di lavorazione. Si rimanda a successivo approfondimento tecnico la definizione dei casi in questione, per i quali saranno necessari maggiori dettagli sulle fasi di lavorazione dell'opera in oggetto.

2) SMALTIMENTO ACQUE METEORICHE

All'interno degli elaborati di progetto non risultano individuati i punti di recapito del sistema di drenaggio delle acque di piattaforma relative all'intervento in oggetto.

Si evidenzia, in ogni caso, che la nuova viabilità di progetto sarà realizzata prevalentemente in aree ricadenti al di fuori del bacino servito, in cui non sono pertanto presenti reti di fognatura gestite da HERA S.p.A., in quanto, come indicato all'interno del "Disciplinare tecnico quadro per la gestione del servizio delle acque meteoriche", l'attività di gestione di tale servizio è limitata ai soli elementi infrastrutturali di proprietà pubblica comunale realizzati all'interno del perimetro dell'agglomerato.

Pertanto, nei casi in cui i punti di recapito dei sistemi di drenaggio relativi agli interventi che saranno realizzati al di fuori dell'agglomerato non risultino gestiti da HERA S.p.A., l'espressione del parere non sarà di competenza della Società Scrivente.

Per qualsiasi informazione o chiarimento in merito alla presente potete contattare il ns. tecnico referente Ing. Valentina Moca, tel. 051.2814470, e-mail valentina.moca@gruppohera.it, pec heraspaserviziotecnicoclienti@pec.gruppohera.it, avendo cura di citare l'oggetto, la data e il numero di protocollo della presente.

Cordiali saluti.

Procuratore speciale

Dott. Ing. Luca Migliori

Firmato digitalmente

Allegati:

- Osservazioni al quadro riepilogativo delle interferenze

*Documento conservato negli archivi informatici di Hera S.p.A. e Inrete Distribuzione Energia S.p.A.
Documento che se stampato diviene "Copia conforme all'originale informatico, valida a tutti gli effetti di legge,
sottoscritto con firma digitale"*



INTERFERENZE CON TRATTA A							
Scheda	Servizio	Comune	Via	Materiale	Diametro	Gestore	Risoluzione interferenze
ACQ009	Acquedotto	Sala Bolognese	Stelloni Ponente	CA	100	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ011	Acquedotto	Sala Bolognese	Valtiera	CA	100	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ021	Acquedotto	Sala Bolognese	Stelloni Ponente	CA	100	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ033	Acquedotto	Sala Bolognese	Stelloni	PE	110	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (protezione condotta)
ACQ041	Acquedotto	Sala Bolognese	Stelloni Ponente	PE	90	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ046	Acquedotto	Calderara di Reno	Stelloni Ponente	CA	100	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ055	Acquedotto	Calderara di Reno	Stelloni Ponente	PE	160	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ062	Acquedotto	Calderara di Reno	Stelloni Ponente	CA	100	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ073	Acquedotto	Calderara di Reno	Stelloni Ponente	ghisa	200	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ075	Acquedotto	Calderara di Reno	Stelloni Ponente	ACC	500	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ091	Acquedotto	Calderara di Reno	Stelloni Ponente	ACC	200	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze da valutare a seguito dei sopralluoghi congiunti in quanto non risultano individuate tutte le reti presenti
ACQ095	Acquedotto	Calderara di Reno	Prati	CA	100	HERA	La condotta risulta dismessa
ACQ096	Acquedotto	Calderara di Reno	Prati	CA	101	HERA	La condotta risulta dismessa
ACQ098	Acquedotto	Calderara di Reno	Stelloni Ponente	ghisa	200	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze da valutare a seguito dei sopralluoghi congiunti in quanto non risultano individuate tutte le reti presenti
ACQ105	Acquedotto	Calderara di Reno	Roma	PE	250	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze da valutare a seguito dei sopralluoghi congiunti in quanto non risultano individuate tutte le reti presenti
ACQ118	Acquedotto	Calderara di Reno	Sandro Pertini	ACC	500	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze da valutare a seguito dei sopralluoghi congiunti in quanto non risultano individuate tutte le reti presenti
FOG042	Fognatura	Sala Bolognese	Ducati Lamborghini	CLS	800	HERA	Non risultano necessari interventi di spostamento
FOG043	Fognatura	Sala Bolognese	Ducati Lamborghini	PVC	200	HERA	Non risultano necessari interventi di spostamento
FOG087	Fognatura	Calderara di Reno	Roma	CLS	1500	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (protezione condotta)
FOG088	Fognatura	Calderara di Reno	Roma	CLS	1500	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (protezione condotta)
FOG093	Fognatura	Calderara di Reno	Roma	CLS	1000	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (protezione condotta)
GAS001	Gas	Sala Bolognese	Stelloni Ponente	ACC	150	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS006	Gas	Sala Bolognese	Stelloni Ponente	ACC	80	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (protezione condotta)
GAS012	Gas	Sala Bolognese	Valtiera	ACC	150	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS014	Gas	Sala Bolognese	Stelloni Ponente	ACC	80	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (protezione condotta)
GAS017	Gas	Sala Bolognese	Stelloni Ponente	ACC	100	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (protezione condotta)
GAS022	Gas	Sala Bolognese	Stelloni Ponente	ACC	100	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS024	Gas	Sala Bolognese	Stelloni Ponente	ACC	50	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
GAS025	Gas	Sala Bolognese	Stelloni Ponente	ACC	25	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
GAS039	Gas	Sala Bolognese	Stelloni Ponente	ACC	100	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS040	Gas	Sala Bolognese	Stelloni Ponente	ACC	50	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
GAS044	Gas	Calderara di Reno	Stelloni Ponente	ACC	100	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS052	Gas	Calderara di Reno	Stelloni Ponente	ACC	100	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS071	Gas	Calderara di Reno	Stelloni Ponente	ACC	25	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
GAS074	Gas	Calderara di Reno	Stelloni Ponente	ACC	100	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS077	Gas	Calderara di Reno	Stelloni Ponente	ACC	25	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
GAS078	Gas	Calderara di Reno	Stelloni Ponente	ACC	100	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS123	Gas	Calderara di Reno	Stelloni Ponente	ACC	100	INRETE	La condotta risulta dismessa
GAS124	Gas	Calderara di Reno	Stelloni Ponente	ACC	25	INRETE	La condotta risulta dismessa

INTERFERENZE CON TRATTA B							
Scheda	Servizio	Comune	Via	Materiale	Diametro	Gestore	Risoluzione interferenze
ACQ012	Acquedotto	Calderara di Reno	Stelloni Levante	ACC	500	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze da valutare a seguito dei sopralluoghi congiunti in quanto non risultano individuate tutte le reti presenti
ACQ019	Acquedotto	Calderara di Reno	Stelloni Levante	ACC	500	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze da valutare a seguito dei sopralluoghi congiunti in quanto non risultano individuate tutte le reti presenti
ACQ025	Acquedotto	Calderara di Reno	Longarola	CA	150	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ028	Acquedotto	Calderara di Reno	adiacente a via Longarola	PVC	50	HERA	Non risultano necessari interventi di spostamento
ACQ030	Acquedotto	Calderara di Reno	Aldina	PE	90	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ035	Acquedotto	Calderara di Reno	Lame	ACC	150	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze da valutare a seguito dei sopralluoghi congiunti
ACQ037	Acquedotto	Calderara di Reno	Camillo Torres	PE	160	HERA	Non risultano necessari interventi di spostamento
GAS015	Gas	Calderara di Reno	Stelloni Levante	ACC	100	INRETE	La condotta risulta dismessa
GAS023	Gas	Calderara di Reno	Longarola	ACC	100	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS031	Gas	Calderara di Reno	Aldina	PE	110	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS036	Gas	Calderara di Reno	Lame	PE	160	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze da valutare a seguito dei sopralluoghi congiunti

INTERFERENZE CON TRATTA C							
Scheda	Servizio	Comune	Via	Materiale	Diametro	Gestore	Risoluzione interferenze
ACQ007	Acquedotto	Castel Maggiore	Corticella	CA	100	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ008	Acquedotto	Castel Maggiore	Corticella	CA	100	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ012	Acquedotto	Castel Maggiore	Corticella	PE	32	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
ACQ015	Acquedotto	Castel Maggiore	Corticella	PE	40	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
ACQ021	Acquedotto	Castel Maggiore	Corticella	CA	100	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ027	Acquedotto	Castel Maggiore	Corticella	CA	100	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ064	Acquedotto	Castel Maggiore	Corticella	CA	100	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ066	Acquedotto	Castel Maggiore	Corticella	CA	100	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ065	Acquedotto	Castel Maggiore	Corticella	PE	160	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ075	Acquedotto	Castel Maggiore	del Trebbo	PE	160	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ078	Acquedotto	Castel Maggiore	del Trebbo	PE	32	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
GAS009	Gas	Castel Maggiore	Corticella	ACC	25	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
GAS013	Gas	Castel Maggiore	Corticella	ACC	80	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze da valutare a seguito dei sopralluoghi congiunti
GAS014	Gas	Castel Maggiore	Corticella	ACC	80	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze da valutare a seguito dei sopralluoghi congiunti
GAS019	Gas	Castel Maggiore	Corticella	ACC	80	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze da valutare a seguito dei sopralluoghi congiunti
GAS020	Gas	Castel Maggiore	Corticella	ACC	25	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
GAS022	Gas	Castel Maggiore	Corticella	ACC	32	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
GAS044	Gas	Castel Maggiore	Corticella	ACC	50	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
GAS045	Gas	Castel Maggiore	Corticella	ACC	25	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
GAS046	Gas	Castel Maggiore	Corticella	ACC	25	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
GAS047	Gas	Castel Maggiore	Corticella	ACC	80	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS050	Gas	Castel Maggiore	Corticella	ACC	80	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS052	Gas	Castel Maggiore	Corticella	ACC	25	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
GAS055	Gas	Castel Maggiore	Corticella	ACC	25	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
GAS070	Gas	Castel Maggiore	Corticella	ACC	80	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS072	Gas	Castel Maggiore	del Rosario	ACC	150	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS077	Gas	Castel Maggiore	del Trebbo	ACC	25	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (rifacimento allaccio)
GAS080	Gas	Castel Maggiore	del Rosario	ACC	125	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)

INTERFERENZE CON TRATTA D							
Scheda	Servizio	Comune	Via	Materiale	Diametro	Gestore	Risoluzione interferenze
ACQ001	Acquedotto	Castel Maggiore	Saliceto	CA	150	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ004	Acquedotto	Castel Maggiore	G. Di Vittorio	CA	150	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ006	Acquedotto	Castel Maggiore	G. Di Vittorio	CA	150	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ010	Acquedotto	Castel Maggiore	G. Di Vittorio	CA	150	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ017	Acquedotto	Bologna	Peglion	PE	110	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze da valutare a seguito dei sopralluoghi congiunti in quanto non risultano individuate tutte le reti presenti
ACQ034	Acquedotto	Bologna	A. Lipparini	CA	350	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
ACQ040	Acquedotto	Bologna	Stendhal	CA	150	HERA	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS018	Gas	Bologna	Ferrarese	ACC	50	INRETE	Non risultano necessari interventi di spostamento
GAS019	Gas	Bologna	Ferrarese	ACC	150	INRETE	Non risultano necessari interventi di spostamento
GAS024	Gas	Bologna	Ferrarese	ACC	150	INRETE	Non risultano necessari interventi di spostamento
GAS028	Gas	Bologna	A. Lipparini	ghisa	200	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS031	Gas	Bologna	A. Lipparini	ACC	150	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)
GAS041	Gas	Bologna	Stendhal	ghisa	200	INRETE	Risulta necessario prevedere un intervento di risoluzione delle interferenze (spostamento condotta)

Spett.le
ARPAE
Area Autorizzazioni Concessioni Metropolitana
Unità Demanio Idrico
Area Prevenzione Ambientale Metropolitana
Servizio Sistemi Ambientali
email aoobo@cert.arpa.emr.it
C.C. Comune di Bologna P.zza Liber Paradisus, 10 40129
protocollogenerale@pec.comune.bologna.it

Oggetto: Lepida ScpA - Società Autostrade per l'Italia SPA - INTERVENTI DI COMPLETAMENTO DELLA RETE VIARIA DI ADDUZIONE - INTERMEDIA DI PIANURA - COMUNE DI BOLOGNA, CASTEL MAGGIORE, CALDERARA DI RENO, SALA BOLOGNESE - Fasc. RER n 1317/2/2022 - INDIZIONE/CONVOCAZIONE CONFERENZA SERVIZI

In riferimento alla Sua comunicazione in oggetto relativa alla verifica della presenza di eventuali sottoservizi di competenza Lepida ScpA, con la presente informo che **non si rilevano sottoservizi** nell'area d'intervento :

SALA BOLOGNESE - TRATTA A



TRATTA C



TRATTA D1



In riferimento all'istanza in oggetto, con la presente sono a comunicare la presenza di interferenze con l'infrastruttura in fibra ottica e invio uno stralcio planimetrico con l'individuazione della rete in FO ricadente nell'area di intervento indicata nella richiesta.

TRATTA D1



Si segnala la presenza di n.3 cavi: da 24 - 144 - 312 fibre ottiche, proprietà Lepida Scpa, posati in canalizzazioni proprietà Comune di Bologna.

Lepida ScpA non risponde di eventuali carenze o difformità degli elaborati consegnati, **in quanto sono da intendersi quale rappresentazione indicativa delle reti e/o manufatti, redatta per soli fini interni.**

Restiamo a disposizione per ogni eventualità in merito.
Cordiali saluti.

Bologna, 09/02/2022



Inviata a mezzo PEC

Bologna 04/02/2022
Ns. riferimenti
Prot. C.BO ARZ 022/22
EAM37930

Spett.le
ARPAE
Area Autorizzazioni e Concessioni
Metropolitana
Via San Felice, n° 25
40122 BOLOGNA BO
Pec: aoobo@cert.arpa.emr.it
p.c.
Spett.le
AUTOSTRADE PER ITALIA
Via Bergamini, 50 00159 Roma
Pec: autostradeperlitalia@pec.autostrade.it

OGGETTO: Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione d'impatto ambientale, ai sensi dell'art. 26 bis del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per il progetto denominato "Interventi di completamento della rete viaria di adduzione nell'ambito del potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna: Intermedia di Pianura", localizzato nei comuni di Bologna, Castel Maggiore, Calderara di Reno e Sala Bolognese (BO).

Proponente: SOCIETA' AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

Convocazione Conferenza di Servizi preliminare decisoria, ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/90.

Richiesta documentazione per valutazione preventiva interferenza.

Metanodotti interessati all'opera:

DIS. STD 0020 - TRATTA A: MET. DER. PER BORGO PANIGALE DN 600 (IMP. N.°4105407)

DIS. STD 0022 - TRATTA C: MET. ALL. VETROSILEX DN 100 (IMP. N.°4100044)

Con riferimento alla vostra comunicazione pratica n. 6059/2022 del 03/02/2022 pari oggetto trasmessa a mezzo PEC siamo a precisare che in data 26/08/2021 la scrivente ha ricevuto da parte della ditta TECNE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A, richiesta di censimento interferenze relativamente a n. 5 tratte dell'opera in oggetto (TRATTA A – B – C – D – E); da verifica progettuale trasmessa alla scrivente sono state rilevate n. 2 interferenze con condotte Snam Rete Gas e, più precisamente, nelle tratte allora identificate con



DIS. ESC 0030 - SCHEDA A: MET. DER. PER BORGO PANIGALE DN 600 (IMP. N.°4105407) e DIS. ESC 0034 - SCHEDA E: MET. SAN GIORGIO DI PIANO CASTENASO DN500 (IMP. N.°45340).

Snam Rete Gas con comunicazione prot. n. C.BO GUA 143/21 del 30/08/2021 ha chiesto documentazione integrativa per poter valutare idoneamente la compatibilità delle opere come da richiesta di TECNE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A con gli esistenti gasdotti; alla data della presente, Snam Rete Gas non ha ricevuto le integrazioni chieste.

Ciò premesso Vi comunichiamo che, per poter valutare idoneamente la compatibilità dell'opera in oggetto con gli esistenti gasdotti sopra richiamati, si rende necessario, per la risoluzione delle interferenze, che da parte Vostra ci venga fornita la seguente documentazione in formato PDF:

DIS. STD 0020 - TRATTA A: MET. DER. PER BORGO PANIGALE DN 600 (IMP. N.°4105407)

- Progetto in scala adeguata (1:2000 -1:500/1:200), con evidenziata la posizione degli assetti di Snam Rete Gas (precedentemente picchettati) e le fasce di rispetto;
- descrizione dell'opera in progetto;
- estratto mappa;
- rilievo fotografico con lo stato di fatto dei luoghi;
- tavola comparativa con evidenziate in rosso le nuove opere
- relazione tecnica dell'intervento;
- planimetria quotata;
- sezioni dell'opera laddove ci siano attraversamenti del gasdotto, e comunque siano necessarie per la corretta valutazione dell'interferenza;
- eventuali altre informazioni necessarie per valutare l'opera interferente.

DIS. STD 0022 – TRATTA C: MET. ALL. VETROSILEX DN 100 (IMP. N.°4100044)

Le opere in essa descritte, se protratte su via Corticella verso l'esistente rotonda con via Cristoforo Colombo, via Andrea Costa e via del Trebbo, potrebbero interessare un metanodotto di ns. proprietà presente in zona e del quale dovrà essere effettuato il picchettamento.



Rammentiamo infine che, il terreno da noi attraversato è gravato da regolare servitù di metanodotto, con atti notarili registrati e trascritti, i quali prevedono tra l'altro, l'obbligo di mantenere nuove opere di qualsiasi genere e natura alla distanza minima dall'asse del metanodotto ed a lasciare tale fascia a terreno agrario che per i seguenti metanodotti risulta essere:

MET. DER. PER BORGO PANIGALE DN 600 (IMP. N.°4105407) mt. 8.00

MET. ALL. VETROSILEX DN 100 (IMP. N.°4100044) mt. 10

Resta fin d'ora inteso che, in assenza di Vostro formale riscontro alla richiesta documentale di cui sopra entro 60 giorni dal ricevimento della presente, procederemo d'ufficio ad archiviare definitivamente la pratica senza che possano esserci imputate responsabilità in proposito.

Evidenziamo infine che, in prossimità della fascia asservita dal nostro gasdotto, che trasporta gas ad alta pressione, in assenza di nostra formale autorizzazione nessun lavoro potrà essere da Voi intrapreso.

In difetto Vi riterremo responsabile di ogni e qualsiasi danno che possa derivare al metanodotto, persone e/o cose a causa di eventi dipendenti da Vostri lavori arbitrariamente eseguiti.

Si resta in attesa di Vostro riscontro al fine di poter svolgere le verifiche necessarie.

Distinti saluti.

SANCILIO MAURO
2022-02-04 12:54:43 +0100
Signer:
DnO=RESM2019102272932154
CN=SANCILIO MAURO
SN=TINIT-SNOMRA65S10F284H
2.5.4.42=MAURO
Public Key:
RSA/2048 bits