

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 20370 del 29/09/2023 BOLOGNA

Proposta:	DPG/2023/20963 del 29/09/2023
Struttura proponente:	SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE
Oggetto:	LR 4/2018, ART. 11: PROVVEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA (SCREENING) RELATIVO AL PROGETTO "SP 27 BIS 'BRALDO' AL KM 2+350 INTERVENTO DI DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE DEL VIADOTTO SUL TORRENTE MONTONE", LOCALIZZATO AL KM 2+350 DELLA SP 27BIS IN COMUNE DI FORLÌ (FC), PROPOSTO DA PROVINCIA DI FORLÌ-CESENA
Autorità emanante:	IL RESPONSABILE - AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI
Firmatario:	DENIS BARBIERI in qualità di Responsabile di area di lavoro dirigenziale
Responsabile del procedimento:	Denis Barbieri

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

PREMESSO CHE:

il proponente Provincia di Forlì-Cesena, con sede legale in Forlì, ha presentato, ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 18 aprile 2018, n.4 *"disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti"*, l'istanza per l'avvio della verifica di assoggettabilità a VIA (screening) relativa al progetto "SP 27 BIS 'BRALDO' al KM 2+350 Intervento di demolizione e ricostruzione del viadotto sul torrente Montone", localizzato al Km 2+350 della SP 27bis in Comune di Forlì (FC), alla Regione Emilia-Romagna (acquisita al prot. PG.2023.398356 del 21 aprile 2023) e all'ARPAE di Forlì-Cesena;

in applicazione della l.r. 13/2015 *"riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni"*, le competenze relative alle procedure di valutazione ambientale di cui agli allegati A.2 e B.2 della l.r. 4/2018 sono della Regione Emilia-Romagna che le esercita previa istruttoria di ARPAE;

nel caso di specie il responsabile di tale fase è il dirigente del Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di ARPAE di Forlì-Cesena che, terminata l'istruttoria del progetto in oggetto, ha inviato la Relazione conclusiva per la procedura di verifica acquisita con nota prot. PG.2023.0986969 del 27 settembre 2023 precisando che vista la documentazione inviata e le valutazioni effettuate non riteneva la necessità di sottoposizione del progetto alla successiva procedura di VIA; la Posizione Organizzativa di riferimento dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni della Regione Emilia-Romagna provvede alla formalizzazione dell'atto dirigenziale per la successiva assunzione da parte del dirigente regionale;

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

il progetto è assoggettato a procedura di screening in quanto ricade tra quelli di cui all'Allegato B della l.r. 4/2018, nella categoria B.2.60: *"Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato A.2 o all'allegato B.2 già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'allegato A.2)"*, in quanto modifica del progetto ricadente nella categoria B.2.43: *"Strade extraurbane secondarie"*;

il progetto, non previsto dall'assetto pianificatorio vigente né conforme alla normativa urbanistica individuata dagli strumenti di pianificazione, è ricompreso all'interno del Procedimento Unico disciplinato dall'art. 53 della legge regionale 21 dicembre 2017, n. 24 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio", di competenza della Provincia di Forlì-Cesena, sia in qualità di proponente che di autorità procedente;

il progetto prevede:

- la demolizione dell'attuale "Ponte del Braldo" sul Fiume Montone;

- la costruzione di un nuovo ponte a ovest del manufatto esistente di lunghezza pari a circa 100.0 m e larghezza di circa 14.4 m, costituito da n°3 campate con struttura mista in c.a. e acciaio;

- una variante al tracciato stradale esistente nel versante sud al fine di eliminare la successione di curve a stretto raggio per circa 500 mt di sviluppo e nel versante nord la riconnessione al tracciato esistente fino all'incrocio con la SP 1 Villafranca con adeguamento della sezione stradale;

- n. 2 rotatorie di diametro esterno pari a mt 38,00 e 42,00 poste alle due estremità del progetto a risoluzione dell'intersezione con la viabilità esistente;

all'interno del Procedimento Unico disciplinato dall'art. 53 della l.r. 24/2017 con nota dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni della Regione Emilia - Romagna, (prot. n. PG.2023.0360583 del 13 aprile 2023) è stata inviata al proponente richiesta di documentazione di completezza al progetto presentato;

il proponente ha inviato la documentazione integrativa richiesta in data 21 aprile 2023 che è stata acquisita al prot. n. PG.2023.398356;

con nota di ARPAE Forlì-Cesena (acquisita al prot. reg. PG.2023.0406342 del 26 aprile 2023), è stata data comunicazione della presentazione dell'istanza agli Enti interessati alla realizzazione del progetto e della pubblicazione del progetto presentato, sul sito web regionale delle valutazioni ambientali all'indirizzo: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb;>

allo stesso indirizzo sono consultabili tutte le note citate

relative al procedimento in oggetto;

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

la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini, con nota acquisita al PG.2023.0421562 del 02 maggio 2023, ha presentato valutazioni ed osservazioni in merito al progetto; inoltre, con nota SABAP-RA prot. n. 6914 del 02/05/2023, acquisita da Arpae al PG/76750/2023 del 03/05/2023, ha inviato al proponente una richiesta di integrazioni per i temi di propria competenza;

in data 08 maggio 2023 con PG.2023.0445855 sono state richieste integrazioni e chiarimenti in merito alla documentazione presentata così come integrata, a seguito della richiesta di integrazione di completezza;

il proponente ha trasmesso le integrazioni richieste con nota acquisita al prot. Regionale PG.2023.613384 del 23 giugno 2023, chiarendo altresì di aver recepito nella documentazione presentata, anche le richieste di integrazioni trasmesse dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini con note SABAP-RA prot. n. 5023 del 28/3/2023 e SABAP-RA prot. n. 6914 del 02/05/2023;

Arpae, con nota acquisita al prot. reg. PG.2023.0780310 del 03 agosto 2023, ha trasmesso alla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini una richiesta di parere a seguito delle integrazioni pervenute;

la Provincia di Forlì-Cesena ha trasmesso integrazioni volontarie con nota acquisita al prot. reg. PG.2023.865902 del 1° settembre 2023;

con nota acquisita al PG.2023.0938012 del 14 settembre 2023, la Provincia di Forlì-Cesena ha trasmesso chiarimenti su integrazioni non sostanziali (Doima e Studio Preliminare Ambientale) trasmesse in data 1° settembre 2023;

DATO ATTO CHE:

gli elaborati sono stati pubblicati per 30 giorni consecutivi a far data dal 26 aprile 2023, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;

ai sensi dell'art. 4 del Decreto-legge 61/2023 (come convertito dalla Legge n.100 del 31/07/2023) "Interventi urgenti per fronteggiare l'emergenza provocata dagli eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023" che ha previsto la sospensione fino al 31 agosto 2023 *"di tutti i termini ordinatori o perentori, propedeutici, endoprocedimentali, finali ed esecutivi relativi a procedimenti amministrativi, comunque denominati, pendenti alla data del 1° maggio 2023 o iniziati successivamente a tale data"*, il procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA (screening) del progetto in esame, è stato sospeso fino al 31 agosto 2023, ricadendo il progetto all'interno del Comune di Forlì (FC), territorio incluso nell'allegato 1 del DL 61/2023;

pertanto, con nota PG.2023.0642172 del 03 luglio 2023 la Regione Emilia-Romagna ha inviato al proponente una comunicazione di sospensione dei termini ai sensi del DL 61/2023, fino al 31 agosto 2023;

in data 23 agosto 2023 Arpae SAC di Forlì-Cesena, con nota acquisita al prot. reg. PG.2023.0828801, ha trasmesso al proponente e agli enti coinvolti una comunicazione in merito ai termini procedimentali e di pubblicazione dello Studio Preliminare Ambientale sul sito WEB delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna, informando che dal 1° settembre 2023 ripartono i relativi termini procedimentali e il residuo periodo di osservazioni di 25 giorni (giorni di pubblicazione residui dal 1° maggio 2023, così come previsto dal DL 61/23), per la libera consultazione da parte del pubblico interessato;

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

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

1. la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini, a seguito della valutazione delle integrazioni pervenute, ha presentato il proprio parere in merito al progetto acquisito al prot. PG.2023.0925899 del 12 settembre 2023;
2. la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini, con nota SABAP-RA prot. 14186 del 18/09/2023, acquisita da Arpae al PG/2023/157662 del 18/09/2023, ha presentato un parere per la Conferenza di Servizi (c. 5, art. 146 D.Lgs. 42/2004);

CONSIDERATO CHE:

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

DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE:

l'intervento interessa la SP 27bis "Braldo" che rappresenta un collegamento tra la via Emilia nei pressi dell'abitato di Villanova e la SP 1 "Villafranca" in direzione Lugo (RA);

la strada presenta attualmente le seguenti caratteristiche:

- sviluppo pari a km 2,8 circa (km 0+000 all'intersezione con la SS 9 "Emilia");
- classifica Codice della Strada: tipo "F" locale;
- supera con sovrappasso la ferrovia Bologna-Rimini e viadotto il fiume Montone;
- dal km 0+000 al km 1+400 (podere "Coccolina") circa, tratto ammodernato nel 1990, con caratteristiche C2 con carreggiata di larghezza pari a m 9,50;
- dal km 1+400 al km 2+800 tratto con carreggiata di larghezza pari a circa m 5, caratterizzato da due curve consecutive a "90°" fino al ponte Braldo, per poi inserirsi fra due case coloniche ed immettersi nella S.P. n. 1 "Villafranca" in corrispondenza di una curva di limitato raggio;

in particolare, il viadotto attuale sul Fiume Montone presenta criticità idraulica e strutturale;

il progetto di fattibilità tecnica ed economica ha individuato la soluzione che prevede:

- la demolizione dell'attuale "Ponte del Braldo" sul Fiume Montone;
- la costruzione di un nuovo ponte a ovest del manufatto esistente di lunghezza pari a circa 100,00 m e larghezza di circa 14,40 m, costituito da n°3 campate con struttura mista in c.a e acciaio, con spalle poste esternamente agli argini adeguati recentemente dal Servizio Tecnico di Bacino e due pile poste nelle banche comprese tra le arginature e l'alveo di "magra";
- una modesta variante al tracciato esistente nel versante sud al fine di eliminare la successione di curve a stretto raggio per circa 500 m di sviluppo. Il nuovo viadotto è previsto ad ovest mantenendo il tracciato esistente fino all'incrocio con la SP 1 Villafranca;

- la realizzazione di n. 2 rotatorie di diametro esterno pari a m 38,00 e 42,00 poste alle due estremità del progetto a risoluzione dell'intersezione con la viabilità esistente. L'attuale intersezione con la SP 1 sarà modificata con la rotatoria di diametro pari a m40,00;

la progettazione stradale è stata sviluppata attraverso le seguenti assunzioni:

- classificazione della SP 27bis: attualmente categoria "F - locale", ad intervento ultimato le caratteristiche della strada potranno condurre ad un aggiornamento alla categoria "C2 - extraurbana secondaria";

- intervallo velocità di progetto: Vmin: 60 km/h - Vmax: 100 km/h;

- piattaforma stradale: $1,25 + 3,50 + 3,50 + 1,25 = 9,50$ m;

in base allo studio, dal punto di vista planimetrico sono state esaminate due ipotesi di tracciato, di cui una con andamento del ponte maggiormente perpendicolare al corso d'acqua, ma che non consente il rispetto dei parametri imposti dalla normativa. Nonostante l'intervento possa essere configurato come "adeguamento di tronchi stradali esistenti" e pertanto con possibile deroga consentita dall'art. 2 delle Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade di cui al D.M. 05.11.2001, il proponente ha ritenuto opportuno adottare una soluzione con andamento planimetrico del ponte non ortogonale al corso d'acqua. Quindi con maggiore sviluppo, ma con il rispetto dei parametri normativi;

il tracciato di progetto è descritto dalle diverse sezioni planimetriche riportate nella documentazione allegata all'istanza;

il tracciato prevede la connessione rispettivamente a:

- viabilità locale: rotatoria "Zignola", per il collegamento alla via Zignola con ramo secondario di collegamento all'attuale sede della SP27bis che verrà declassata a strada comunale;

- viabilità provinciale: rotatoria "Lughese", per l'ammodernamento dell'intersezione tra la SP27bis e la SP1 "Villafranca";

l'attuale SP27 bis presenta un primo tratto ad est, dal km 0+000 (intersezione Via Emilia) al km 1+400, di larghezza 9,50 m, e un secondo tratto successivo fino alla Lughese, dal km 1+400 al km 2+769, di larghezza pari a 5,50 m. Il progetto complessivo consentirà di uniformare la piattaforma stradale alla larghezza di 9,50 m e quindi riconducibile alla classifica tipo "C - extraurbana secondaria";

ponte

la strada di progetto supera il Fiume Montone mediante un nuovo ponte che sarà una struttura mista di lunghezza pari a circa 100 m e larghezza di circa 14,4 m. In particolare, l'impalcato continuo è costituito da n°3 campate: le due campate laterali hanno una luce di circa 23,5 m, mentre la campata centrale ha luce di circa 53 m;

la sede stradale sarà caratterizzata dalla carreggiata centrale di 9,50 m, comprendente due corsie da 3,50 m e due banchine da 1,25 m, e da due marciapiedi laterali di luce netta interna pari a 1,50 m;

per le caratteristiche costruttive, dell'invarianza idraulica e delle tombinature si rimanda agli elaborati presentati;

cantiere

il proponente non definisce l'organizzazione del cantiere in quanto definibile solo dall'appaltatore i lavori;

ritiene però che la possibile collocazione dell'accantieramento possa allocarsi tra la rampa sud del ponte esistente e la rampa sud del ponte di nuova realizzazione. I tratti dell'attuale SP27bis che saranno oggetto di limitazione alla circolazione con tratti a senso unico alternato sono i due tratti a sud di entrambe le rotatorie di progetto. Le rimanenti zone della SP27bis rimarranno percorribili senza interferenze per la circolazione;

la costruzione del nuovo ponte avverrà con accesso alle zone arginali con piste di cantiere da realizzarsi sul sedime dei rilevati o in alternativa sulla sommità dopo la loro realizzazione;

i tratti in variante saranno realizzati senza alcuna interferenza con la circolazione stradale che interessa l'attuale assetto infrastrutturale;

il progetto prevede la necessità di abbattere n.9 esemplari di alberature presenti al margine della via Ghibellina e collocate all'interno della particella 161 Foglio 40 in Comune di Forlì. Contestualmente il Progetto Esecutivo prevede anche la piantumazione di nuove alberature secondo quanto previsto dal regolamento comunale e la presentazione dell'istanza specifica prima degli abbattimenti;

gli elementi funzionali dell'opera da realizzare sono stati individuati come segue: A-strada; B-nuovo ponte; C-rotatoria SP1; D-rotatoria Zignola;

le lavorazioni sono così elencate: 1. scavi, bonifiche e demolizioni; 2. rilevati e sottofondi; 3. pavimentazioni stradali; 4. opere strutturali; 5. elementi di contenimento; 6. opere di mitigazione; 7. elementi di finitura; 8. regimazione acque; 9. opere accessorie; 10. segnaletica;

il progetto sarà realizzato per stralci realizzativi funzionali relativi a tratti stradali di seguito elencati per ordine di priorità:

1. nuovo ponte e tratti di adduzione di raccordo alla viabilità esistente;

2. ammodernamento SP27bis nel tratto di collegamento alla SP1 con nuova rotatoria;

3. ammodernamento della SP27bis lato via Emilia con nuova rotatoria di collegamento alla viabilità locale;

l'attuazione del 1° stralcio prevede la realizzazione del nuovo ponte e dei tratti stradali ad esso in adduzione con raccordo all'attuale sede della SP27bis attraverso graduali restringimenti di transizione;

per quanto riguarda l'area fluviale le attività e le relative misure da adottare prevedono rispettivamente:

1. costruzione nuovo ponte: n. 2 accessi temporanei con piste di cantiere in terra battuta da realizzarsi in adiacenza della localizzazione per consentire l'operatività dei mezzi. Le attività si limiteranno ai risezionamenti dell'alveo garantendo senza soluzione di continuità l'integrità degli argini;

2. demolizione ponte attuale: si prevede una operatività con n. 2 autogrù e n. 2 escavatori con martello demolitore con sezionamento asportazione della campata centrale e successivamente di quelle laterali e deposito nell'area limitrofa di cantiere per riduzione del materiale e successivo trasporto a rifiuto. In seguito, si opererà sulle pile in alveo e spalle con demolizione e trattamento del materiale in analogia a quanto condotto sugli impalcati. In tal modo l'alveo sarà interessato dalle lavorazioni in modo contenuto e senza deposito temporaneo di materiale;

per la realizzazione del corpo stradale sono previste attività di scavo essenzialmente classificabili su:

1. terreno naturale, con scotico superficiale per uno spessore ipotizzato almeno pari a 20 cm e ulteriori approfondimenti in relazione al posizionamento della fondazione stradale (strati di materiali inerti del pacchetto stradale) eventualmente al di sotto di tale livello;

2.piattaforma stradale esistente, con fresatura di materiale in conglomerato bituminoso e rimozione degli strati sottostanti in materiale inerte

3.scavo in alveo, nell'area afferente al nuovo ponte per risezionatura;

i volumi complessivi di scavo movimentati sono stati quantificati come di seguito indicato:

	terreno naturale (mc)	piattaforma stradale esistente (mc)	scavo in alveo (mc)
scotico cm 20	2.923		
ulteriore allo scotico	323		
materiale misto inerti		2.600	
materiale in alveo			10.180

gli esiti delle analisi condotte sui terreni (ad esclusione di quelli in alveo interessati dal risezionamento) confermano:

1.lo scenario del materiale di scavo terreno naturale in cui si accerta la qualificazione come sottoprodotto;

2.il reimpiego di tale materiale all'interno del cantiere per il rivestimento delle scarpate stradali (top soil);

3.nel caso in cui si verifichi un'eccedenza non reimpiegabile all'interno del cantiere, l'esecutore sarà tenuto a gestirla a sua discrezione secondo le vigenti normative;

4.la gestione del materiale misto inerti derivante dalla rimozione delle parti di corpo stradale esistente ricomprendendo anche lo smaltimento in discarica;

il materiale di scavo proveniente dal risezionamento dell'alveo, se classificabile come sottoprodotto, verrà reimpiegato come riempimento in area in sinistra idrografica del fiume Montone compresa tra rampa ponte esistente e rampa nuovo ponte o per la realizzazione di rilevati;

DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

impatto da traffico

per quanto riguarda la fase di cantiere andranno gestiti al meglio i momenti di circolazione a senso unico sulla base degli interventi previsti. Alla luce del flusso presente e futuro il proponente ipotizza che i disagi saranno limitati e privi di particolari criticità;

in merito alla fase di esercizio, alla luce dell'intervento progettuale previsto (leggero allargamento e rettifica di un tratto della strada esistente) e dei percorsi individuati lo studio ritiene che non ci sarà nessun incremento del flusso veicolare (a maggior ragione di quello pesante) in quanto si ipotizza che questo continuerà a seguire percorsi esistenti di collegamento tra Russi e Faenza-Forlì-SS9 senza apportare modifiche alla porzione che seguirà il tratto di progetto;

fra gli aspetti positivi del progetto si considerano non solo l'allargamento sopra citato, ma l'eliminazione di alcune curve a gomito presenti. Infine, tenuto conto della realizzazione delle due nuove rotatorie all'innesto tra la SP 27bis e la via Lughese e nei pressi di via Zignola, si evidenziano miglioramenti in termini di sicurezza e scorrevolezza;

nello studio preliminare ambientale si riportano i dati sui flussi di traffico presenti sulla SP27bis nello scenario attuale. Tali dati sono relativi a specifici monitoraggi eseguiti dagli uffici provinciali, suddivisi per direzione: dir. Villafranca e dir. Forlì, a cui si rimanda e in base ai quali si conclude che allo stato attuale il TGM max è pari a 3.271 veicoli totali con il 6% di pesanti;

si procede poi all'analisi dei principali parametri quali capacità e livello di servizio per i calcoli dei quali si rimanda allo studio stesso;

si considera anche uno scenario cautelativo che prevede l'incremento del traffico del 20% sia di mezzi leggeri che di mezzi pesanti;

scenario di traffico esistente

in base ai calcoli effettuati si ottiene un valore di capacità pari a circa 3000 veicoli orari;

in termini di Livello di Servizio si afferma che, analizzando i dati nell'orario di punta, si calcola un livello di servizio pari ad "A" (valore migliore) e quindi l'assenza di criticità, e si stimano anche valori del potenziale di riserva che risultano superiori a 2700 veicoli orari;

alla luce dei dati presentati, si conclude che non si evidenzia nessuna criticità;

lo studio poi analizza l'intersezione tra la SP27bis e la via Lughese; si afferma che tale incrocio, nello scenario attuale, presenta alcune criticità dovute al fatto che la SP27bis si innesta sulla Lughese in una curva a gomito preceduta (nelle due

direzioni di marcia) da lunghi rettilinei nei quali spesso si registrano velocità significative;

si analizza l'intersezione nello stato attuale e nello scenario di progetto (realizzazione rotatoria) con particolare riferimento alle manovre potenzialmente più pericolose, considerando, per lo Stato progetto: analisi capacità e livello di servizio dei rami della nuova rotatoria. In merito ai calcoli e alle analisi effettuate si rimanda agli elaborati presentati. Di seguito si riportano i risultati ottenuti dallo studio presentato:

in merito alla verifica dell'intersezione a rotatoria lo studio conclude che non si evidenzia nessuna problematica ed una condizione di esercizio sempre fluida;

inoltre, si conclude che rispetto allo scenario attuale si evidenzia un miglioramento del livello di servizio in quanto l'analisi delle svolte a sinistra dalla SP27bis e dalla Lughese sono caratterizzate rispettivamente da un livello di servizio C e B, che l'intervento di progetto comporta un significativo miglioramento rispetto allo scenario attuale in quanto la modifica dell'intersezione tra la Lughese e la SP27bis con un innesto a rotatoria migliora il livello di servizio delle manovre potenzialmente più critiche (svolte a sx) e quindi la sicurezza dell'intersezione e che anche la rotatoria in corrispondenza della via Zignola aumenta la sicurezza del tratto in oggetto consentendo il rallentamento dei flussi in corrispondenza dell'incrocio ad oggi esistente e garantendo la massima sicurezza alle manovre di svolta;

scenario con incremento del traffico del 20%

nello studio i calcoli sono stati ripetuti e si ottiene un livello di servizio che rimane con il valore A (il rapporto flusso/capacità passa da 0,09 a 0,11) e una modifica minimale per il potenziale di riserva che passa da 2747 a 2691;

anche per la rotatoria su via Lughese per lo scenario incrementato del 20% non si evidenzia nessuna problematica ed una condizione di esercizio sempre fluida;

in merito al livello di servizio (LOS) dei tre rami della rotatoria medesima lo studio calcola (condizione +20%), anche nelle condizioni di maggior sollecitazione, la piena compatibilità dei parametri Capacità e Livello di Servizio. Dato il valore A per il parametro LOS per tutti e tre i rami si evidenzia l'assenza di criticità;

si conclude che rispetto allo scenario senza incremento si evidenziano modifiche minimali dei valori del parametro "ritardo

medio per veicolo" ma non del livello di servizio, e che i valori di capacità ed i potenziali di riserva dell'arteria nello stato attuale e di progetto sono tali da garantire il miglior livello di servizio al tratto viario oggetto dell'intervento;

impatto atmosferico

alla luce delle attività previste si ritiene che l'impatto sulla qualità dell'aria, generato dalle attività di cantiere, risulterà limitato e sostenibile in quanto le operazioni potenzialmente favorevoli alle emissioni polverose (movimenti terra) avranno una durata limitata e saranno spalmati su più fasi. Inoltre, visto che le operazioni di movimentazione principali avvengono nei pressi del fiume, si ritiene che l'umidità del materiale fungerà da mitigazione "naturale" di tale potenziale impatto;

al fine di arrecare minor disturbo possibile ai recettori presenti (edifici residenziali), una volta definite le modalità gestionali/operative lo studio conclude che si potranno definire, se necessarie, misure di mitigazione quali ad esempio copertura dei cassoni dei camion per il trasporto del materiale;

in merito allo scenario di progetto, si evidenzia che per la componente ambientale in oggetto non ci saranno modifiche apprezzabili in quanto:

- non saranno modificati i flussi di traffico che ad oggi transitano sulla SP27bis;

- i flussi veicolari esistenti e futuri sono di scarso significato in termini di emissioni in atmosfera e ricaduta degli inquinanti e quindi la sorgente stradale SP27bis può essere considerata a basso impatto specifico;

tali ragionamenti derivano dalle seguenti considerazioni:

- l'inquinante di riferimento è il PM10 (il cui limite è relativo alla media oraria giornaliera), e quindi il parametro di riferimento è il TGM (traffico giornaliero medio);

- per la SP27bis si registra un flusso pari a 3271 come TGM max con 6% di pesanti;

si afferma che i valori di TGM esistenti e futuri non rappresentano una fonte di inquinamento consistente anche nelle immediate vicinanze del tracciato stradale;

si evidenzia inoltre che il flusso presente ad oggi e nello scenario futuro è quasi prevalentemente di tipo leggero e quindi caratterizzato da minori valori dei fattori di emissione rispetto ai flussi di mezzi pesanti;

si afferma inoltre che lo spostamento del tracciato previsto dal progetto proposto non comporterà nessuna variazione allo stato attuale di qualità dell'aria che, per la zona in esame, essendo lontana dalle maggiori fonti di inquinamento atmosferico esistenti nel territorio comunale (strade ad elevato traffico come A14 o SS9 e zone industriali), risulta priva di criticità;

nello studio si afferma che anche nell'ipotesi di incremento del traffico, stimata cautelativamente in un +20% (leggeri e pesanti), si otterrebbe un TGM pari a 3925 veicoli totali di cui il 6% di pesanti;

viene poi riportata l'analisi del contesto esistente in termini di qualità dell'aria facendo riferimento al rapporto sulla qualità dell'aria 2019 (revisione 0 del 17/06/2020) redatto da ARPAE, nonché considerazioni tratte dal PAIR 2020;

si conclude che l'intervento proposto non comporterà nessuna modifica allo stato attuale che risulta privo di criticità;

impatto acustico

in merito alle attività di cantiere, lo studio considera gli schemi degli stralci riportati e viene stimato l'impatto indotto dalle varie fasi di lavoro che sono state caratterizzate in termini di utilizzo dei mezzi operatori e di durata complessiva;

viene sottolineato che allo stato attuale non risulta possibile descrivere in maniera maggiormente dettagliata le varie "fasi di lavoro" in termini di reale sovrapposizione dei mezzi operatori e di durata effettiva delle operazioni più rumorose, e vengono rappresentate le zone del cantiere dei vari stralci e l'individuazione dei recettori interessati;

si specifica che le attività di cantiere sono tutte comprese all'interno del periodo diurno indicativamente dalle 7,00-8,00 alle 18,00-19,00;

vengono poi caratterizzate le sorgenti nelle varie fasi di lavoro considerando i dati ricavati dalla pubblicazione "Conoscere per prevenire n° 11 - La Valutazione dell'Inquinamento Acustico prodotto dai Cantieri Edili"; Comitato Paritetico Territoriale per la Prevenzione Infortuni, l'Igiene e l'Ambiente di Lavoro di Torino e Provincia, specificando che per alcune operazioni si prevede la sovrapposizione, ritenuta precauzionale, di due o più sorgenti puntuali;

per ogni stralcio vengono presentati i calcoli (per i quali si rimanda allo studio) relativi ad ogni singola fase in base ai macchinari stimati nella stessa. Tali calcoli vengono effettuati

alla distanza minima ritenuta possibile tra i macchinari e il ricettore considerato maggiormente esposto;

per lo stralcio 1 viene considerato il ricettore 3, per lo stralcio 2 il ricettore 2 e per lo stralcio 3 il ricettore 7;

si fa poi riferimento alle disposizioni stabilite dal Piano di Classificazione Acustica Comunale e Regolamento attività rumorose riportando i risultati delle simulazioni effettuate ed il confronto con i limiti normativi. Dove tali valori massimi non sono rispettati si afferma che è necessaria la richiesta di deroga;

dall'analisi lo studio evidenzia, per ogni stralcio, le fasi di lavoro che potrebbero (nelle ipotesi considerate) non risultare compatibili e quindi necessitare di una deroga per i valori limite in facciata ai ricettori 3, 2 e 7 presi a riferimento;

considerando in generale l'attività più impattante per numero di mezzi (2 escavatori ed 1 camion contemporanei), per avere valori al recettore compatibili con la norma specifica (inferiori a 70 dBA) si dovrebbe avere, per tutti i recettori nei vari scenari, una distanza minima di 35 m tra le attività e i ricettori stessi;

si riportano quindi le analisi effettuate per le fasi (nelle quali si prevede il superamento dei limiti) considerando una distanza di 35 m, e si conclude confermando che nelle aree esterne alla zona di buffer definita dalla distanza citata, le operazioni di cantiere siano compatibili mentre, al contrario, nelle aree interne a tale zona è necessaria la deroga ai limiti;

si afferma inoltre che per le fasi critiche, la deroga ai valori limite non sarà necessaria per tutta la durata prevista di attività, ma solamente per le ore/giornate nelle quali si verificherà effettivamente la sovrapposizione degli effetti delle 3 sorgenti acustiche considerate attive contemporaneamente, e si rimanda alle successive fasi di dettaglio per le specifiche esatte in termini di durata, mezzi contemporanei e conseguenti necessità di richieste di deroga e si rimanda alle successive fasi di dettaglio per le specifiche esatte in termini di durata, mezzi contemporanei e conseguenti necessità di richieste di deroga;

per lo scenario di progetto è stato presentato uno studio di impatto acustico di seguito sinteticamente riportato;

sulla base del tracciato attuale e di progetto sono stati individuati i recettori potenzialmente interessati dall'impatto indotto dal traffico veicolare della SP27bis nel tracciato oggetto di intervento. Sono stati individuati 8 ricettori per la cui posizione in planimetria si rimanda allo studio;

allo scopo di ricostruire la mappatura acustica attuale dell'area di studio si afferma che sono stati utilizzati i dati sui flussi di traffico riportati nello studio del traffico;

sono poi stati effettuati rilievi fonometrici all'interno delle proprietà dei recettori 2 (M1) e 6 (M2) che sono gli edifici interessati dalle realizzazioni delle due nuove rotatorie;

per entrambi i punti sono stati eseguiti (in data 12-13-14 aprile 2023) rilievi di 24 ore per caratterizzare il clima acustico attuale nel periodo diurno e notturno;

per quantificare il disturbo prodotto è stato utilizzato il software MMS NFTPISO9613 (versione 4.3) che è un programma progettato e sviluppato da Maind S.r.l. per la gestione del calcolo del rumore prodotto da sorgenti fisse o mobili secondo quanto previsto dalla norma ISO 9613 "Attenuation of sound during propagation outdoors";

si specifica che, considerando i rilievi di campo eseguiti ed utilizzati per la taratura del modello di calcolo, nei tratti rettilinei e similari le velocità utilizzate (che sono quelle reali del flusso attuale) sono pari a 65/70 km/h;

sono stati prodotti risultati sia sotto forma di tabelle che di mappe isofoniche, per le quali si rimanda allo studio presentato;

per lo stato di progetto sono state ripetute le analisi considerando il nuovo tracciato e le nuove rotatorie che, si afferma, avranno funzione di rallentamento dei flussi con conseguente diminuzione delle emissioni rumorose indotte;

al fine di valutare comunque uno scenario considerato cautelativo, si considera un incremento del traffico leggero e pesante pari al 20%;

si afferma anche che in termini di limiti di velocità, i limiti pari a 70 km/h nello scenario di progetto sono previsti solamente nei tratti rettilinei o similari posizionati lontano dal ponte e dalle rotatorie. In pratica tale limite è previsto solamente per tratti in cui non sono posizionati i recettori individuati ad eccezione del recettore 5 (in parte) che risulta molto più lontano dal percorso rispetto allo scenario attuale;

nei tratti del viadotto, nelle rampe di accesso a tale infrastruttura e in avvicinamento alle rotatorie si mantiene il limite di 50 km/h già ad oggi vigente;

nella simulazione dello scenario attuale sono state utilizzate velocità pari a 65/70 km/h nei tratti rettilinei;

si evidenzia che, al fine di mantenere il livello di rumorosità più contenuto possibile, si provvederà a mantenere l'intero tratto di progetto ad una velocità massima consentita di 50 km/h;

tale limite verrà attuato attraverso i seguenti interventi:

- realizzazione delle due rotatorie di progetto che "obbligheranno" i flussi a rallentare con velocità pari a circa 30 km/h;

- idonea segnaletica orizzontale e verticale;

- dissuasori/colonnine autovelox/altri dispositivi in particolare nei pressi dei recettori 3 e 4 che risultano gli edifici maggiormente esposti al rumore dell'arteria stradale;

si considera perciò, per lo scenario futuro, una velocità pari a 50 km/h ad eccezione delle rotatorie in cui si considera un valore di 30 km/h;

su tali basi sono state eseguite le simulazioni degli scenari di progetto e il confronto tra gli scenari in termini di variazione del valore del LeqA dBA ai recettori;

si afferma che vi è un miglioramento dei valori del clima acustico in tutti i recettori con valori consistenti soprattutto ai recettori 5 e 7;

la SP27bis è, ad oggi, di tipo locale senza fascia di rispetto e si trova in un contesto di zona III. Per la via Lugheze (descritta nello studio come classificata a extraurbana secondaria) è presente una fascia di rispetto acustico stradale di 100 m;

nello scenario futuro di progetto il tratto viario assume la classificazione di strada extraurbana secondaria di tipo C2. Per tale tipologia di strada, si considerano le fasce di rispetto acustico secondo il DPR 30 marzo 2004, n. 142. Il decreto prevede, per tale tipologia, una fascia di rispetto di 150 m con i limiti pari a 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni, escluse scuole, ospedali, case di cura e di riposo;

lo studio evidenzia come tutti gli 8 ricettori considerati ricadano all'interno della suddetta fascia e come due di questi (1 e 2) ricadano contemporaneamente sia nella fascia di pertinenza acustica della futura SP27bis che in quella stabilita dalla classificazione acustica della SP1 Villafranca (Lugheze). A quest'ultima fascia di 100 m lo studio attribuisce i limiti di 70 dB(A) diurni e 60 dB(A) notturni;

dall'analisi dei risultati lo studio rileva che:

➤ stato attuale:

- si registra il superamento dei limiti diurni e notturni per i recettori 3,4,5,7 (solo notturno) ,8;

➤ stato di progetto

- si registra il superamento dei limiti diurni e notturni per il solo recettore 4;

- si evidenzia un significativo miglioramento in quanto i recettori 3, 5, 7 e 8 rientrano nei limiti vigenti (fascia rispetto stradale) rispetto allo scenario attuale;

al fine di valutare lo scenario di progetto che si ritiene reale è stato considerato che:

- nell'arteria di studio non ci sia nessun aumento del traffico;
- ci sia un limite effettivo alla velocità di 50 km/h;

eseguendo i calcoli sono stati ottenuti i valori posti a confronto di seguito. Si analizza uno zoom sul recettore 4 nel periodo notturno in quanto è l'unica potenziale criticità rilevata;

la diminuzione del rumore emesso è pari a circa 1-1,5 dBA nei recettori posizionati lungo il percorso della SP27bis. Tale diminuzione è pressoché identica anche nello scenario diurno;

gli unici recettori che non risentono di tale modifica sono gli edifici R1 ed R2 in quanto il rumore prevalente è quello della via Lughese;

si evidenzia che presso tutti i ricettori è rispettato il limite della fascia di pertinenza acustica stradale di progetto considerando per R4 un arrotondamento del valore a 55 dBA;

lo studio ritiene quindi la proposta di intervento pienamente compatibile ed anzi ampiamente migliorativa rispetto allo scenario attuale e si afferma che in sede di progettazione esecutiva sarà valutata la fattibilità tecnica relativa ad eventuali soluzioni di integrazione della barriera di sicurezza con dispositivi minimali di mitigazione acustica. Nel caso di insussistenza di condizioni per fattibilità di tali soluzioni (non compatibilità con la barriera di sicurezza in termini di corretto funzionamento della barriera di sicurezza e/o scarsa mitigazione acustica), verranno esplicitati i seguenti impegni:

- verifica dell'efficacia della limitazione della velocità a 50 km/h e, se necessario, eventuale integrazione della segnaletica verticale di divieto con altri dispositivi;

- monitoraggio acustico dei recettori per la valutazione sulla necessità di procedere con dispositivi fonoassorbenti adeguatamente dimensionati;

alla luce delle analisi eseguite, lo studio evidenzia che il progetto determina in generale un diffuso miglioramento dei valori di clima acustico in tutta l'area di intervento nello scenario futuro e consente il rispetto dei limiti in tutti i recettori e che tale situazione deriva dalle scelte progettuali;

per quanto riguarda la fase di cantiere lo studio evidenzia possibili superamenti dei limiti ai recettori quando le attività dei mezzi operatori si sovrappongono e si trovano nelle vicinanze degli edifici residenziali presenti (distanze inferiori a 35 m). In tali casi è ritenuta necessaria la richiesta di deroga come previsto dalle norme vigenti;

impatto su suolo e sottosuolo

è stata condotta un'indagine geognostica (alla quale si rimanda per tutti i dettagli) concernente il terreno ove è previsto l'intervento di demolizione e ricostruzione del Viadotto sul fiume Montone e la variante del relativo tracciato stradale;

lo studio conclude che l'area in esame si trova a circa 26 metri sul livello marino ed è situata in un'area pianeggiante solcata dal fiume Montone, localmente contenuto da arginature in terra battuta. Nella zona considerata non sono evidenti particolari processi morfogenetici, tali da poter arrecare danno a quanto previsto dal progetto. In particolare, dato l'andamento pianeggiante della superficie, non sussistono problemi di stabilità. La zona considerata è situata in un ambito territoriale caratterizzato dalla presenza di depositi alluvionali prevalentemente limosi o argillosi nella parte alta. Oltre i 20 metri è presente un deposito ghiaioso sabbioso che si estende per circa 3 metri di profondità. Al di sotto di quest'ultima unità il sedimento presenta nuovamente una granulometria fine;

nello studio sono riportati i dati acquisiti sulla profondità della falda rispetto al piano di campagna (circa da -4,5 a -7 m da p.c.), evidenziando che, in situazioni invernali o in seguito a prolungate precipitazioni, data la natura argilloso-limosa del terreno prossimo alla superficie, può costituirsi anche una falda temporanea prossima alla superficie stessa;

in base a quanto esposto, lo studio afferma che l'area in esame appare idonea dal punto di vista geologico alla realizzazione delle opere in progetto;

in termini di consumo di suolo viene riportata una tabella dove si rappresenta la comparazione tra le superfici impermeabili complessive, di piattaforma stradale, ante e post operam dove si rileva che la differenza tra superfici impermeabilizzate tra lo stato di fatto e lo stato di progetto risulta essere 7828 mq;

oltre alla piattaforma stradale, vi sono però altre superfici "accessorie" oggetto di trasformazione, ed anche superfici attualmente impermeabili (porzioni di strada) oggetto di attività di rinaturalizzazione/desigillatura;

si afferma infatti che per la specificità di questo progetto, che in molti tratti va ad intervenire su porzioni di sedime stradale esistente e conseguentemente anche sui relativi fossi di guardia laterali, si ritiene più semplice ed al tempo stesso più cautelativo assumere come stato di partenza (ante operam) dell'intero sedime viabile principale della strada e relative rotatorie (14453 mq) quello originario a verde e/o agricolo, ipotizzando dunque per esso uno stato iniziale totalmente permeabile (e quindi conteggiando i fossi laterali non solo per la quota di "potenziamento della sagoma", ma per l'intera geometria come partecipante all'invaso e laminazione delle acque). Tra le nuove superfici impermeabili, vi sono anche i marciapiedi del nuovo viadotto (583 mq). Tra le nuove superfici semipermeabili, vanno annoverate le varie rampe di accesso a proprietà private e agli argini e i percorsi pedonali previsti da progetto (538 mq);

vanno inoltre considerate le varie "desigillature" previste con la demolizione degli asfalti su un tratto stradale significativo, dallo scolo Fossola fino al nuovo viadotto (1100 mq), sistemata a stabilizzato/macadam e dunque semipermeabile, con la demolizione del vecchio ponte (455 mq) e sottostante alveo ovviamente permeabile e con la rinaturalizzazione a verde, dunque permeabile, di due tratti di strada a sud (480 mq), vicino all'attuale prima curva a 90°;

se ne deduce, quindi, che il saldo complessivo di "impermeabilizzazione" conseguente al presente progetto è pari a 13820 mq;

in conclusione, la differenza complessiva tra tutte le superfici impermeabilizzate tra lo stato di fatto e lo stato di progetto risulta essere realmente pari a 7192 mq = (13820 - 6628) mq;

si conclude affermando che il grado di rilevanza dell'impatto è marginale e che si rilevano conseguenze modeste tali da non comportare alcun rischio di compromissione della componente ambientale del suolo e sottosuolo e che non necessitano di misure di mitigazione;

impatto su acque superficiali e sotterranee

interferenza idraulica fiume Montone

per il nuovo viadotto sul Fiume Montone interferente dal punto di vista idraulico direttamente con il reticolo idrografico principale dell'area, si rimanda allo specifico elaborato B.6.1. nel quale si attesta la compatibilità idraulica dell'opera di progetto. In esso sono valutate le principali grandezze fisiche del fiume in concomitanza delle piene eccezionali di riferimento e conseguentemente viene verificato il rispetto di prescrizioni, vincoli e prestazioni minime previste nei Piani settoriali vigenti, nel R.D. 523/1904 e nella vigente normativa in campo strutturale, in primis il D.M. 17 gennaio 2018 di aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni» (NTC 2018) ed in particolare al paragrafo 5.1.2.3 "Compatibilità idraulica";

le stime idrologiche delle sollecitazioni e le simulazioni idrauliche conseguenti sono già contenute nel PAI vigente (2016), redatto a cura dell'ex Autorità dei bacini Regionali Romagnoli;

l'Agenzia regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile ha fornito i dati idrologici e idraulici necessari al progetto presentato, comprensivi di tutte le indicazioni tecniche/costruttive in merito alla corretta progettazione del viadotto, delle banche golenali, dei corpi arginali e le relative rampe di accesso per le necessarie operazioni di pulizia idraulica e manutenzione periodica;

aAlla luce degli interventi previsti (maggiore sezione idraulica, incremento del franco e realizzazione delle difese in scogliera che saranno predisposte sul ponte), il proponente considera gli impatti generati dal progetto positivi e "reversibili a lungo tempo", in quanto presenti finché ci sarà l'opera di progetto;

invarianza idraulica e scoli di bonifica

si riporta uno stralcio della relazione specialistica (Elaborato B.6.2) nella quale vengono illustrate tutte le verifiche di natura idrologica ed idraulica inerenti aspetti specifici del progetto, a cui si rimanda per tutte le specifiche;

- il rispetto del principio dell'invarianza idraulica dell'intervento stradale è direttamente connesso alla demolizione e ricostruzione del viadotto esistente sul Fiume Montone, il quale comporta altresì nuove rampe di accesso, un sedime delle opere diverso e maggiore da quello oggi impegnato e dunque un bilancio complessivo maggiorato delle superfici impermeabilizzate

nell'area, circostanza che implica la necessità di implementare adeguati volumi compensativi a tutela dei corpi idrici recettori;

per il calcolo dei volumi di stoccaggio temporaneo dei deflussi ai fini dell'invarianza idraulica sono stati utilizzati i parametri predisposti dall'Autorità di Bacino nel PAI, secondo il metodo di calcolo contenuto nella normativa del Piano Stralcio. Inoltre, nel Regolamento di Polizia Consorziale per il presente caso, a significativa impermeabilizzazione secondo le definizioni del PAI, è inoltre considerato valido e sufficiente il calcolo combinato (con assunzione del volume massimo tra i due metodi) con la formula del W e con l'onda di piena trentennale e durata di pioggia di 2 ore;

in conclusione, il proponente, sulla base dei risultati modellistici, ha quindi assunto, che è necessario un volume da reperire pari a circa 1.226 mc per garantire l'invarianza idraulica. In questo modo il principio dell'invarianza idraulica è garantito, ai sensi dell'Art. 9 del vigente PAI, con l'adeguato dimensionamento dei fossi stradali di guardia;

- è stata svolta la verifica idrologica ed idraulica dei manufatti di tombinamento, sia esistenti che di progetto, interferenti con la rete degli scolli di bonifica (in capo al competente Consorzio di Bonifica della Romagna), in particolare gli scolli Fossola e Fossola 3° ramo e quelli a servizio dei vari attraversamenti stradali della S.P. 27bis "Braldo";

per le opere e gli interventi interferenti con la rete di bonifica, e quindi più precisamente le opere previste nella fascia di rispetto della stessa rete, in attraversamento e/o parallelismo, vige - ai sensi del R.D. 368/1904 - il Regolamento di Polizia Consorziale del Consorzio di Bonifica della Romagna (2015), che riporta nel dettaglio tutte le calcolazioni necessarie, i parametri da assumere, le leggi di pioggia tipiche del territorio romagnolo, i livelli prestazionali richiesti alle opere ed infine le tipologie costruttive preferenziali per le varie opere solitamente attuate sui canali e le distanze di rispetto da mantenere;

sulla base degli esiti delle verifiche idrauliche effettuate, nello SPA e nell'Elaborato B.6.2 sono riportate le scelte progettuali dei singoli tombinamenti;

in conclusione, il proponente considera l'impatto da tombinamento degli scolli di bonifica di tipo marginale, in quanto si tratta di un intervento progettuale che comporta un'interferenza diretta con il solo reticolo drenante minuto naturale o con canali e/o fossi artificiali;

impatto su flora, vegetazione, fauna, ecosistemi e biodiversità

secondo il cronoprogramma riportato nello SPA l'impatto su questa matrice si verificherà nelle fasi di esecuzione dei lavori e di allestimento delle opere provvisorie di cantiere. È precisato che:

- i lavori in alveo saranno limitati al tempo strettamente necessario alla loro esecuzione e saranno adottati tutti gli accorgimenti e le misure cautelative atte a minimizzare gli effetti derivanti dalle attività di cantiere;

- le superfici occupate temporaneamente dal cantiere saranno mantenute pulite e sgombre durante i lavori, e successivamente a fine lavori ripristinate e ripulite dai materiali incongrui;

- le nuove superfici in terra derivanti dalla riprofilatura delle scarpate o dalla ridistribuzione dei materiali litoidi saranno inerbite mediante semina con specie autoctone;

- al termine dei lavori tutta l'area interessata presenterà condizioni tali da consentire un rapido sviluppo della vegetazione spontanea con totale ripristino della continuità rispetto ai tratti adiacenti non interessati dai lavori;

nello studio viene riportato anche che in tutti i tratti in cui la variante stradale dismette l'attuale sede stradale a fronte di un nuovo tracciato, è prevista la rinaturalizzazione del suolo e la restituzione dell'aspetto naturale mediante rimozione degli strati bitumati ed eventuali materiali cementizi, e inerbimento della superficie. Questi interventi riguardano in particolare alcune aree limitrofe alla rotatoria denominata Zignola e il tratto della provinciale che dal tombamento dello scolo Fossola arriva all'attuale ponte;

con riferimento alla componente vegetale, poiché il nuovo viadotto si colloca in prossimità della posizione dell'attuale, in sostituzione dello stesso, il proponente conclude che l'impatto sulla vegetazione ripariale sia limitato e riferibile all'effettivo sedime occupato dalla nuova infrastruttura e alle aree immediatamente attigue e pertinenti, necessarie al completamento dell'opera. Inoltre, nelle aree immediatamente attigue al manufatto, viene pertanto garantito il carattere socio-ecologico tipico delle zone ripariali, nonché di sistema aperto rispetto al canale, all'area circostante, al bacino a monte, all'atmosfera e ai substrati;

l'intervento prevede l'abbattimento di n. 9 alberature presenti al margine della scarpata della via Ghibellina (SP 27bis) e collocate all'interno della proprietà privata censita al Catasto

Terreni del Comune di Forlì alla Particella 161 Foglio 40 e interferenti con il progetto. Infatti, lo stato fitosanitario e vegetativo delle alberature non fa presupporre difettosità tali da compromettere la stabilità o da correre pericoli per l'incolumità pubblica; tuttavia, per il proponente la necessità di abbattimento nasce dal fatto che:

- n. 5 alberature sono interferenti con la movimentazione terra necessaria alla realizzazione dei rilevati di approccio al nuovo ponte;

- n. 4 alberature ricadono all'interno della superficie necessaria all'allargamento della sede stradale;

le alberature in oggetto non risultano tutelate ai sensi dell'art. 136, lettera a) del d.lgs. 42/2004, e non sono inserite né nella Tav. 2 di zonizzazione paesistica del PTCP né nella Tav. VN del Piano strutturale (PSC) del Comune di Forlì;

come indicato all'art. 10 comma 5 del Regolamento del verde del Comune di Forlì, il progetto prevede la messa a dimora di nuovi esemplari arborei appartenenti alle specie consigliate dall'Amministrazione Comunale nell'Allegato A del suddetto Regolamento a compensazione degli esemplari privati abbattuti. A causa della carenza di spazio e per mancanza di condizioni idonee alla regolare manutenzione della vegetazione, invece che nella medesima proprietà, le nuove alberature verranno collocate nelle aree intercluse dalla nuova sede stradale e acquisite al patrimonio provinciale, inoltre è previsto di compensare gli abbattimenti raddoppiando il numero degli esemplari messi a dimora, quale cortina verde. Per garantire il corretto distanziamento dalla carreggiata di tutti gli elementi di "disturbo", e minimizzare gli interventi di manutenzione, viene proposto di mantenere una distanza di rispetto dalla carreggiata stradale di almeno di 1-2 metri oltre agli eventuali fossi esistenti e saranno preferibili arbusti o siepi autoctoni o sempreverde, invece che alberature ad alto fusto;

attualmente è presente in alveo e sugli argini vegetazione sia di tipo arboreo che arbustivo non compatibile con il rischio idraulico e spesso oggetto di crescita non controllata e di difficile manutenzione; pertanto il proponente intende cogliere l'occasione del progetto per rimuovere in maniera selettiva la vegetazione incongrua, i detriti e i sedimenti di ostacolo al deflusso, al fine di ottenere un'accurata pulizia dell'alveo sia a monte che a valle del nuovo manufatto, che garantisca il deflusso della portata bicentenaria assunta come riferimento;

per queste ragioni la superficie interessata dai movimenti terra per la risagomatura degli argini sarà mantenuta priva di elementi di vegetazione che per dimensione possano ostruire il corretto deflusso delle acque, prevedendo soltanto l'inerbimento spontaneo, come asserito in altri punti della documentazione, prevedendo una semina con miscuglio di specie graminacee autoctone. In entrambi i casi è previsto il mantenimento allo stato erbaceo della vegetazione con una regolare manutenzione ordinaria, con l'attenzione di escludere i periodi di nidificazione;

nel caso delle nuove piantumazioni previste a fronte dell'abbattimento di siepi e alberature interferenti, viene indicato che verranno preferite specie simili a quelle già presenti nel contesto paesaggistico in cui andranno ad inserirsi o comunque appartenenti alla tradizione locale;

in relazione agli interventi previsti di risistemazione dell'alveo (maggiore sezione idraulica, incremento del franco e realizzazione delle difese in scogliera che saranno predisposte in adiacenza al ponte), si considera un impatto generalmente nullo/positivo sulla componente ecologico-ambientale;

in sintesi, per il proponente tale intervento non avrà nessuna incidenza apprezzabile su tale componente ambientale in quanto l'opera è già presente nell'area di intervento, non sono previste opere "differenti" da quelle ad oggi presenti nel sito, viene semplicemente sostituito il viadotto, che rimane pressoché nella stessa posizione in cui si trova nello stato attuale. Inoltre, il proponente afferma che lo stato dei luoghi verrà ripristinato in maniera pressoché identica;

pertanto, l'impatto dell'intervento è in generale mitigato dalle demolizioni e dai ripristini del ponte e di parte della viabilità esistenti, ed il saldo complessivo viene comunque bilanciato, nei limiti del possibile, con la necessità di rispettare i parametri di sicurezza dettati dalla normativa vigente;

impatto su paesaggio, patrimonio culturale e beni materiali

l'area di progetto è ricompresa parzialmente nella fascia di rispetto di 150 m dal fiume Montone, risultando tutelata ai sensi dell'art.142 del d.lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio": la realizzazione dell'intervento è quindi soggetta ai sensi dell'art.146 a rilascio di Autorizzazione Paesaggistica ordinaria da parte della Soprintendenza Archeologica, Belli Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini;

in particolare le opere ricomprese nella fascia di rispetto sono individuate nella rotatoria SP 27bis e Via Zignola, tombamento di alcuni tratti degli scoli consorziali Fossola e Fossola 3° ramo,

nuovo ponte (previa demolizione dell'esistente) e relativa variante stradale di raccordo alla viabilità esistente (individuato come 1° stralcio di intervento), compresi i rilevati necessari all'innalzamento della quota del piano viabile, la sistemazione dell'alveo per ospitare la nuova struttura, il nuovo muro di contenimento tra gli edifici esistenti per allargamento della sede stradale in direzione incrocio SP 1-Via Lugheze e l'abbattimento di 9 alberi interferenti con il progetto;

per quanto riguarda l'inquadramento paesaggistico-territoriale e urbanistico, l'area di intervento interessa principalmente ambiti individuati come agricoli (seminativi e frutteti), seppur in stretta relazione con strutture insediative puntuali;

ai sensi del PTCP, inoltre, l'area risulta compresa tra le zone di espansione inondabili e in particolare quella a ridosso del fiume ricompresa nei limiti di tutela paesaggistica, si configura come "Ambito territoriale lungo il corso del fiume Montone" e "Zona di tutela del paesaggio";

ad esclusione di alcune limitate aree oltre l'incrocio via Lugheze e SP 1 ricomprese nelle "zone di tutela degli elementi della centuriazione" (art. 21b PTCP) e la SP 1 individuata come "viabilità storica" (art. 24A e B PTCP), l'area di intervento non risulta essere interessata, nelle immediate vicinanze o comunque nella visuale libera relativa al contesto paesaggistico del ponte, da alcuna presenza storico-artistica o paesaggistico-naturalistica degna di nota o posizionata su specifici punti prospettici e/o percorsi di particolare rilevanza, se non quelli arginali ciclo-pedonali che da progetto verranno mantenuti e/o ripristinati;

l'intervento e le soluzioni progettuali previste risultano quindi compatibili rispetto ai vincoli paesaggistici individuati e coerenti con gli obiettivi di qualità paesaggistica previsti dalla pianificazione territoriale;

per quanto riguarda il nuovo ponte, in relazione alla scala di misura del manufatto e degli interventi previsti di risistemazione dell'alveo (maggiore sezione idraulica, incremento del franco e realizzazione delle difese in scogliera che saranno predisposte in adiacenza al ponte), si può considerare che l'impatto dell'opera è generalmente positivo sul paesaggio e sulla componente ecologico-ambientale;

anche a livello di inserimento volumetrico-materico nel contesto e del linguaggio architettonico, le scelte progettuali ipotizzate risultano congrue e le modificazioni in termini di materiali, rivestimenti e opere complementari sono state progettate per avere il minimo impatto sul contesto paesaggistico;

gli elementi strutturanti il paesaggio agrario, come i fossi di guardia, le scoline e le banchine inerbite necessitano di essere conservati e inseriti nel disegno generale dell'intervento. Il progetto pertanto prevede la regimazione delle acque di prima pioggia attraverso la realizzazione di nuovi fossi di guardia posti su entrambi i lati del nuovo tracciato stradale e di ricucire la trama esistente nel tratto in cui la sede stradale è già esistente ed è previsto l'adeguamento. Anche gli interventi previsti di risistemazione dell'alveo sono considerati ad impatto generalmente nullo/positivo sulla componente paesaggistica;

per quanto attiene il contesto paesaggistico tutelato, l'impatto generato dalla nuova traiettoria dettata dalla messa in sicurezza del tracciato stradale, si connetterà alla viabilità esistente con raccordi di collegamento limitatamente impattanti in quanto insistenti in parte su terreno incolto. Anche nel caso della rete viaria si prevede la dismissione di una parte della strada esistente (la prosecuzione di via Ghibellina) e la rinaturalizzazione del sedime da essa occupato;

dall'analisi eseguita, dal punto di vista dell'impatto sulla qualità del paesaggio ed ecologica del progetto si può concludere che l'intervento proposto non comporterà nessuna modifica peggiorativa allo stato attuale. Il proponente considera pertanto l'intervento pienamente compatibile;

impatto da rifiuti

per tutti gli elementi derivanti dalla demolizione del vecchio ponte si prevede il deposito nell'area limitrofa di cantiere per le operazioni di riduzione del materiale e successivo trasporto a recupero/smaltimento, nonché la rimozione di rifiuti di qualsiasi genere o di altri materiali di lavorazione presenti nell'alveo fluviale e nelle pertinenze a lavori ultimati di risagomatura dell'alveo e il loro smaltimento secondo la normativa vigente;

si fa poi riferimento, per alcuni segmenti da dismettere di strada esistente previsti da progetto, alla rimozione della superficie asfaltata mediante fresatura profonda degli strati bitumati e demolizione della massicciata stradale di fondazione, e al trasporto in discarica di tutto il materiale misto inerti derivante dalla rimozione delle parti di corpo stradale esistente stesso;

misure di mitigazione

si afferma che l'impatto dell'intervento è in generale mitigato dalle demolizioni e dai ripristini del ponte e di parte della viabilità esistenti, ed il saldo complessivo viene comunque bilanciato, nei limiti del possibile, con la necessità di

rispettare i parametri di sicurezza dettati dalla normativa vigente;

monitoraggio

si afferma che, alla luce delle valutazioni effettuate, non si ritiene di dover predisporre nessun piano di monitoraggio per nessuna componente ambientale analizzata;

VALUTATO CHE:

sulla base dell'analisi del progetto presentato e delle osservazioni delle Amministrazione interessate:

progetto

dall'analisi del progetto emerge che gli impatti principali da analizzare siano da una parte quelli derivanti dalle attività di cantiere per la demolizione/realizzazione dei ponti e dal consumo di suolo nella fase di progetto, e dall'altra quelli generati dal rumore prodotto per transito di traffico data la vicinanza di talune abitazioni alla strada in oggetto;

per quanto riguarda le motivazioni del progetto si condivide la scelta di trasformare il collegamento esistente tra il tratto della SP 27bis tra la SS9 fino al podere "Coccolina" già ammodernato e adeguato alla tipologia stradale C2, con il tratto tra il podere "Coccolina" citato alla SP1 "Villafranca" di fatto non ammodernato, di carreggiata evidentemente più ristretta e con curve anche a 90°;

in merito al progetto si valuta come l'alternativa scelta per il tracciato, denominata alternativa 3, sia da considerarsi progettualmente condivisibile rispetto alla 2 (con tracciato interamente su aree agricole non asfaltate) e alla 1, poiché rappresenta una scelta che in parte sfrutta la viabilità esistente con demolizione dei tratti stradali adiacenti al vecchio ponte, ed in parte evita la realizzazione di un manufatto che occupi esclusivamente attuale terreno agricolo;

in merito alla scelta di sostituzione del ponte attualmente presente adottando una soluzione progettuale con andamento planimetrico non ortogonale al corso d'acqua e quindi con maggiore sviluppo dello stesso si ritiene meno condivisibile rispetto a quella di un nuovo ponte ortogonale e a minore sviluppo, in relazione ai minori impatti in via di realizzazione e di occupazione di aree di alveo e ripariali;

si rileva comunque che su circa 1.200 m di tracciato di progetto comprensivo dei tre stralci, si prevede una superficie effettiva di occupazione di suolo pari a circa 14.453 mq rispetto ai 6.628 mq attuali per un incremento pari a 7.828 mq (+ 118%). Lo studio

poi considera nel calcolo anche le superfici oggetto di trasformazione o desigillatura, come le superfici impermeabili accessorie costituite dai marciapiedi del nuovo viadotto (stimate in 583 mq), le superfici semipermeabili come le varie rampe di accesso a proprietà private e argini e i percorsi pedonali previsti da progetto (stimate in 538 mq), le varie "desigillature" previste con la demolizione dell'asfalto di un tratto esistente (stimate in 1100 mq), gli stimati 455 mq di demolizione del vecchio ponte ed infine la permeabilizzazione di due tratti di strada a sud (stimati in circa 480 mq), vicino all'attuale prima curva a 90°;

sebbene lo studio concluda che l'effettivo consumo di suolo sia quindi pari a 13.820 mq con una differenza complessiva tra tutte le superfici impermeabilizzate tra lo stato di fatto e lo stato di progetto pari a 7.192 mq a differenza degli iniziali 7.828 mq, si rileva comunque un non indifferente consumo di suolo dovuto alle impermeabilizzazioni di progetto e pari, in termini di variazione percentuale, a +108,5%, ovvero il raddoppio rispetto all'attuale;

in ogni caso si ritiene che le scelte progettuali, anche a fronte dei miglioramenti generati dalle stesse sulla sicurezza e la viabilità, siano da ritenersi tali da generare conseguenze di non particolare significatività e impatti prodotti negativi ma non significativi;

traffico

per quanto riguarda lo studio complessivamente presentato si valuta lo stesso sostanzialmente adeguato e sufficiente per lo specifico progetto e la procedura in oggetto, sebbene contenga alcune approssimazioni e plausibili parzialità in merito ad una scala più ampia di analisi;

in base allo studio si ritiene che la realizzazione del progetto non modificherà i flussi di traffico leggero e pesante lungo il tratto stradale interessato. In tal senso si ritiene vi siano insufficienti elementi ed approfondimenti a sostegno incondizionato di tale conclusione e che sia possibile un incremento di traffico legato alla migliore fruibilità e fluidità della strada e del traffico stesso nel contesto di un efficace collegamento tra SS9 e SP1;

in ogni caso, la valutazione effettuata, a seguito della richiesta di integrazioni, in merito ad un'ipotesi di incremento del volume di traffico del 20% rispetto a quello attuale, consente di trarre alcune conclusioni in merito all'incidenza del traffico sul tratto di progetto. Si evidenzia infatti come i parametri

livello di servizio e capacità non subiranno modifiche degne di nota e si manterranno su valori elevati;

in tal senso si condivide quanto concluso nello studio in merito ai miglioramenti di progetto legati al fatto che il nuovo tracciato avrà dimensioni della sede viaria leggermente maggiori rispetto allo stato attuale, che saranno eliminate alcune curve a gomito presenti e che si avranno miglioramenti in termini di sicurezza e scorrevolezza tenuto conto della realizzazione delle due nuove rotatorie all'innesto tra la SP 27bis e la via Lugheze e nei pressi di via Zignola. Si ritiene pertanto l'impatto da traffico non significativo;

atmosfera

per quanto riguarda gli impatti prodotti dalle attività di cantiere si ritiene che, vista la temporaneità delle fasi oltre che la loro itineranza, non vi siano aspetti da considerarsi possibilmente significativi in termini di impatti da polveri;

per quanto riguarda gli impatti in fase di esercizio, sulla base dei dati di traffico presi in esame, anche considerando l'incremento del 20% rispetto all'attuale, si valuta che il tratto stradale in oggetto è e sarebbe caratterizzato da livelli di traffico non particolarmente rilevanti e con una prevalenza netta di traffico di veicoli leggeri;

si concorda pertanto con le conclusioni riportate nello studio circa l'impatto sulla componente atmosfera e si valuta tale impatto non significativo;

rumore

in merito agli impatti acustici, si rileva un elemento legato alle velocità massime ammesse per il tragitto per le quali, nell'analisi del traffico presentata, vengono considerati tratti a 50 km/h e un tratto rettilineo centrale a 70 km/h;

lo studio acustico presentato riporta una simulazione finale dello stato di progetto in cui viene considerato come unico limite quello dei 50 km/h (rotatorie escluse), evidenziando come, con tale limite e in assenza di incremento di traffico, non vi sarebbero criticità in termini di superamento di limiti di immissione, ma poi afferma che in sede di progettazione esecutiva sarà valutata la fattibilità tecnica relativa ad eventuali soluzioni di integrazione della barriera di sicurezza con dispositivi minimali di mitigazione acustica e che nel caso di insussistenza di condizioni per fattibilità di tali soluzioni (non compatibilità con la barriera di sicurezza in termini di corretto

funzionamento della barriera di sicurezza e/o scarsa mitigazione acustica), verranno esplicitati i seguenti impegni:

a) verifica dell'efficacia della limitazione della velocità a 50 km/h e, se necessario, eventuale integrazione della segnaletica verticale di divieto con altri dispositivi;

b) monitoraggio acustico dei recettori per la valutazione sulla necessità di procedere con dispositivi fonoassorbenti adeguatamente dimensionati;

si evidenzia infine come la simulazione con i limiti ridotti a 50 km/h, ma considerando un ipotetico incremento del traffico pari al 20% nello scenario di progetto (ritenuto nello studio non realistico ma possibile per la scrivente), si otterrebbe una criticità in periodo notturno presso il ricettore R4;

appare quindi come l'applicazione del limite di 50 km/h per l'intero tragitto di progetto (rotatorie escluse) sia un'ipotesi di analisi, e che l'eventualità di un incremento di traffico abbia un ruolo non irrilevante sulle emissioni stradali presso almeno un ricettore adiacente la strada;

in ogni caso si ritiene non vi siano elementi allo stato attuale per evidenziare delle criticità effettive nell'una o nell'altra configurazione e tali da prevedere interventi diretti. Per tale aspetto sarebbe utile una verifica fonometrica post operam, in particolare presso il ricettore 4, ed in particolare una verifica specifica del traffico nello scenario di progetto in almeno due postazioni;

si rileva in conclusione, in quanto peraltro materia specifica della valutazione ambientale, una riduzione, in taluni casi significativa, degli impatti acustici presso tutti i ricettori rispetto allo scenario attuale, tale quindi da ritenere non significativo l'intervento in termini di impatto acustico;

suolo e sottosuolo

sulla base di quanto indicato dal proponente in merito all'attività di cantiere rispetto alle fasi e agli stralci funzionali non si rilevano criticità significative;

relativamente all'uso del suolo, già evidenziato al paragrafo progetto, si concorda con il proponente in merito alle conseguenze da ritenersi modeste in termini di impatti prodotti dalla scelta progettuale, e si valuta il suddetto consumo di suolo come impatto negativo ma non significativo;

acque superficiali e sotterranee

in merito all'interferenza idraulica del progetto sul fiume Montone, rispetto allo stato attuale, tenuto conto che si tratta della demolizione e ricostruzione di un viadotto, non si ravvede un impatto significativo e negativo dell'opera sul deflusso del corpo idrico interessato e nemmeno possibili alterazioni del regime idraulico;

visti i parametri utilizzati per il calcolo dell'invarianza idraulica e considerato che per garantire l'invarianza idraulica, ai sensi dell'art. 9 del vigente PAI, è necessario un volume pari a circa 1.226 m, risulta evidente un aumento del territorio urbanizzato e impermeabilizzato rispetto allo stato attuale. Questo certamente non giova alla naturalità del territorio, allo stesso tempo, rispetto al mantenimento dello stato della qualità delle acque superficiali e sotterranee, l'adeguamento dimensionale dei fossi stradali di guardia al fine dell'invarianza idraulica, non può che avere un impatto positivo;

per quanto riguarda la scelta progettuale del tombinamento degli scolli di bonifica di tipo marginale fermo restando che tale scelta non comporterà un miglioramento della naturalità del territorio, allo stesso tempo non peggiorerà in maniera significativa lo stato della qualità dell'acqua, tenuto anche conto della tipologia dei corpi idrici tombinati;

dal punto di vista qualitativo, il proponente non ha svolto un'analisi della possibile contaminazione delle acque superficiali e sotterranee;

tenuto conto quanto già indicato sopra, si può comunque valutare che il nuovo viadotto non andrà ad impattare in maniera significativa sullo stato attuale della qualità delle acque;

nonostante, durante la fase di cantiere, sia prevista l'attività dei mezzi direttamente in alveo, si ritiene che quanto indicato dal proponente sia sufficiente a mitigare gli eventuali impatti causati dalla movimentazione di inerti durante le lavorazioni;

flora, vegetazione, fauna, ecosistemi e biodiversità

il criterio usato dal proponente per la valutazione dell'impatto del progetto su questa matrice appare utilista, poco rispettoso degli equilibri naturali dell'habitat fluviale e contraddittorio in alcuni punti. Nella documentazione viene difatti data particolare enfasi alla necessità di "pulire" l'alveo e "gestire" le sponde fluviali, mentre sono assenti una valutazione dello stato della qualità biologica nel sito pre e post-intervento e delle azioni di mitigazione degli impatti. A conferma di un approccio progettuale che non valorizza le necessità di flora e fauna;

attualmente, come descritto dal proponente stesso, sia in alveo sia sulle sponde fluviali, è presente una vegetazione arboreo-arbustiva oggetto di crescita spontanea, pertanto si ritiene poco cautelativa e mitigativa la scelta di prevedere come unico intervento di ripristino post cantiere l'inerbimento spontaneo delle sponde o la semina con miscuglio di sole specie di graminacee autoctone; questo tipo di vegetazione è infatti considerato un possibile ostacolo al corretto deflusso delle acque e pertanto è previsto il mantenimento nel tempo della situazione spondale allo stato erbaceo, per mezzo di una "regolare", come sinonimo di importante e invasiva, manutenzione;

quanto riportato dal proponente risulta anche poco in linea con quanto disciplinato dalla DGR n. 3939 del 6 settembre 1994 - "Direttiva concernente i criteri progettuali per l'attuazione degli interventi in materia di difesa del suolo nel territorio della Regione Emilia-Romagna", dove viene indicato:

art. 5 "Qualunque sia la tipologia delle opere realizzate, si rende obbligatoria la risistemazione dell'area interessata dal cantiere, al fine di minimizzare lo stravolgimento dell'ecosistema e del paesaggio, con il rinverdimento mediante la piantumazione di specie autoctone e, all'occorrenza, anche con movimento di terra, che ricostituisca lo stato preesistente, prima di procedere al rinverdimento. Detti interventi dovranno essere specificatamente indicati all'interno del progetto";

ciononostante, le prescrizioni riportate nel parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini per la Conferenza di Servizi (c. 5, art. 146 D.Lgs. 42/2004), acquisito da Arpa e al PG/2023/157662 del 18/09/2023, finalizzate proprio ad un migliore inserimento paesaggistico ed anche naturalistico dell'opera, sono tali da poter essere considerate sufficienti a mitigare l'impatto generato dall'opera;

si valuta positivamente la proposta di compensare gli abbattimenti dei n.9 esemplari arborei raddoppiando il numero degli esemplari messi a dimora; e si considera idonea la scelta di garantire una distanza di rispetto dalla carreggiata stradale di almeno 1-2 metri oltre agli eventuali fossi esistenti (minor costo di gestione e minor impatto sulla vegetazione stessa);

paesaggio, patrimonio culturale e beni materiali

la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini, con nota SABAP-RA prot. 6913 del 02/05/2023, acquisita al prot. reg. PG.2023.0421562 del 02 maggio 2023, ha presentato valutazioni ed osservazioni in

merito al progetto, nelle quali in prima istanza la medesima Soprintendenza ritiene necessaria l'ulteriore procedura di VIA;

la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini, a seguito della valutazione delle integrazioni pervenute, con nota SABAP-RA prot. 13946 del 12/09/2023, acquisita al prot. reg. PG.2023.0925899 del 12 settembre 2023, ha trasmesso un nuovo parere in merito al progetto, nel quale si è evidenziato che le integrazioni pervenute fossero sufficienti a chiarire gli aspetti non esplicitati precedentemente, sia in merito alla preventiva verifica dell'interesse culturale del ponte sia agli effetti dell'intervento sul contesto paesaggistico tutelato, e che quindi non fosse necessario l'assoggettamento a VIA;

rifiuti

considerata la tipologia di rifiuti che la Ditta produce, le misure gestionali indicate risultano idonee. Pertanto, si concorda con il proponente nel considerare non rilevante l'impatto generato dai rifiuti;

misure di mitigazione

per tale aspetto si rimanda alle valutazioni delle singole componenti ambientali;

monitoraggio

per tale aspetto si rimanda alle valutazioni delle singole componenti ambientali;

RITENUTO CHE:

visti i criteri pertinenti per la verifica di assoggettabilità a VIA indicati nell'Allegato V alla Parte II del d.lgs. 152/06;

rilevato che dall'esame istruttorio svolto da ARPAE sul progetto, di cui alla richiamata relazione conclusiva per la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA acquisita con nota prot. PG.2023.0986969 del 27 settembre 2023, sulla base della documentazione presentata e dei contributi pervenuti, ed effettuata una attenta valutazione del progetto su base ambientale, non emergono elementi che possano far prevedere effetti negativi significativi sull'ambiente;

il progetto denominato "SP 27 BIS 'BRALDO' al KM 2+350 Intervento di demolizione e ricostruzione del viadotto sul torrente Montone", localizzato al Km 2+350 della SP 27bis in Comune di Forlì (FC) può essere escluso dalla ulteriore procedura di VIA;

VISTI:

- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";
- la legge 11 settembre 2020, n. 120 n. "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali»";
- la legge regionale 20 aprile 2018, n. 4 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti;

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 27 marzo 2023 n. 474 "Disciplina Organica in materia di organizzazione dell'Ente e gestione del personale. Aggiornamenti in vigore dal 1° aprile 2023 a seguito dell'entrata in vigore del Nuovo Ordinamento Professionale di cui al Titolo III del CCNL funzioni locali 2019/2021 e del PIAO 2023/2025";
- 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° aprile 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 determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 19 dicembre 2022 n. 24717 "Conferimento incarichi dirigenziali presso la Direzione Generale Cura Del Territorio e dell'ambiente";
- 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 ottobre 2017 PG/2017/0660476 e del 21 dicembre 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 13 marzo 2023 n. 380, "Approvazione Piano Integrato delle Attività e dell'organizzazione 2023-2025";
- la determinazione 9 febbraio 2022 n. 2335 "Direttiva di indirizzi interpretativi degli obblighi di pubblicazione previsti dal decreto legislativo n. 33 del 2013. Anno 2022";

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) di escludere dalla ulteriore procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 11, comma 1, della legge regionale 20 aprile 2018, n. 4, il progetto denominato "SP 27 BIS 'BRALDO' al KM 2+350 Intervento di demolizione e ricostruzione del viadotto sul torrente Montone", localizzato al Km 2+350 della SP 27bis in Comune di Forlì (FC) proposto dalla Provincia di Forlì-Cesena, per le valutazioni espresse in narrativa;
- b) di disporre che il progetto dovrà essere realizzato coerentemente a quanto dichiarato nello studio ambientale preliminare e che dovrà essere trasmessa ad ARPAE Forlì-Cesena e alla Regione Emilia-Romagna - Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, entro sessanta (60) giorni dal collaudo, la certificazione di regolare esecuzione delle opere, ai sensi dell'art. 28, comma 7-bis, del d.lgs. 152/06, comprensiva di specifiche indicazioni circa la conformità delle opere rispetto al progetto depositato;
- c) di stabilire l'efficacia temporale per la realizzazione del progetto, considerata la tipologia dell'opera pubblica, in 10 anni a partire dalla data di pubblicazione sul BURERT dell'esito del procedimento unico di approvazione del progetto; decorso tale periodo senza che il progetto sia stato realizzato, il provvedimento di screening deve essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza del

proponente, di specifica proroga da parte dell'autorità competente;

- d) di trasmettere copia della presente determina al Proponente Provincia di Forlì-Cesena e all'ARPAE di Forlì-Cesena;
- e) di pubblicare, per estratto, la presente determina dirigenziale sul BURERT e, integralmente, sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;
- f) di rendere noto che contro il presente provvedimento è proponibile il ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro sessanta giorni, nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro centoventi giorni; entrambi i termini decorrono dalla data di pubblicazione sul BURERT;
- g) 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.

DENIS BARBIERI