

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 7595 del 28/04/2021 BOLOGNA

Proposta: DPG/2021/8002 del 27/04/2021

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

Oggetto: LR 4/2018, ART. 11: PROVVEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA (SCREENING) RELATIVO AL PROGETTO DI "NUOVO COLLEGAMENTO VIARIO TRA VIA MARCONI E LA SP5 - VIABILITÀ DI ATTRAVERSAMENTO DI MINERBIO TRATTI FUNZIONALI 4 E 5" LOCALIZZATO NEL COMUNE DI MINERBIO (BO)", PROPOSTO DA COMUNE DI MINERBIO

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

Firmatario: VALERIO MARRONI in qualità di Responsabile di servizio

Responsabile del procedimento: Valerio Marroni

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

PREMESSO CHE:

il proponente, Comune di Minerbio, ha presentato l'istanza per l'avvio della verifica di assoggettabilità (screening) alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del progetto di "Nuovo collegamento viario tra via Marconi e la SP5 - viabilità di attraversamento di Minerbio - Tratti funzionali 4 e 5" localizzato nel comune di Minerbio (BO) alla Regione Emilia-Romagna (acquisita al PG/2020/561524 del 26/08/2020) e ad ARPAE Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana - AACM (acquisita al PG/2020/122466 del 26/08/2020), allegando il prescritto Studio preliminare Ambientale e la relativa documentazione, ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 18 aprile 2018, n.4 *"Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti"*;

il progetto è sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA (screening), ai sensi del Titolo II della L.R. 4/2018, in quanto appartiene alla categoria, di cui agli Allegati B della LR 4/2018, B.2.43 denominata "Strade extraurbane secondarie";

il progetto prevede la realizzazione di una nuova viabilità di collegamento tra la rotatoria all'intersezione via Canaletto (SP 44) - via Marconi e via Savena Inferiore (SP 5) e la realizzazione di una rotatoria all'intersezione con via Savena Inferiore.

L'opera in oggetto rientra nel più ampio progetto di nuova viabilità di attraversamento del territorio di Minerbio conforme al PSC di Terre di Pianura e all'accordo territoriale Comune - Provincia, che prevede per l'appunto la deflessione del traffico di origine extraurbana dal centro abitato di Minerbio, previa realizzazione di un'infrastruttura stradale suddivisa nei seguenti tratti funzionali (**in grassetto l'intervento oggetto della presente istanza**):

1. tratto 1A, raccordo doppia curva di via Marzabotto - già realizzato;
2. tratto 1B, allargamento via Marconi nel tratto da via Maceri superiori a via Solidarietà;
3. tratto 2, allargamento via Marconi nel tratto da via Solidarietà a via Canaletto;
4. tratto 3, nuova rotatoria all'intersezione tra via Marconi e via Canaletto;

5. tratto 4, nuova strada di collegamento tra via Canaletto e la S.P. n. 5;

6. tratto 5, nuova rotatoria all'intersezione tra il tratto 4 e la S.P. n. 5;

L'intervento è previsione indicata nel PSC del Comune di Minerbio approvato nel 2017, ed è opera inserita nel POC4 approvato con delibera di C.C. n. 40 del 20/12/2017 che ha apposto il vincolo espropriativo sulle aree interessate.

La viabilità sarà classificata C2 - strada extraurbana di scorrimento con due corsie, ha una larghezza di carreggiata di 9,50 m (corsia 3,50 m, banchina 1,50 m). Sarà affiancata da una pista ciclabile in sede propria di larghezza 2,50 m.

L'intervento verrà realizzato tramite la costruzione ex-novo della carreggiata stradale. Le fasi di costruzione, con le modalità riportate nella sezione tipo allegata al presente progetto, sono sinteticamente esposte di seguito:

- scotico del piano di posa e stabilizzazione a calce dello stesso;
- esecuzione delle opere idrauliche di attraversamenti previsti e della rete di smaltimento delle acque a lato strada;
- realizzazione della nuova sovrastruttura stradale;
- realizzazione della nuova pista ciclabile;
- realizzazione impianto di illuminazione;
- realizzazione della segnaletica verticale ed orizzontale;

in applicazione della legge regionale 30 luglio 2015, n. 13 *"Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni"*, le competenze relative ai procedimenti di valutazione ambientale di cui agli allegati A.2 e B.2 della L.R. 4/2018, sono state trasferite dalle Province alla Regione Emilia-Romagna, previa istruttoria dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana (AACM) di ARPAE;

le spese istruttorie relative al procedimento predetto, a carico del proponente, sono state correttamente versate ad ARPAE, ai sensi dell'art. 31 della LR 4/2018;

con nota di ARPAE del 11/09/2020 (PG/2020/130681), è stata data comunicazione della presentazione dell'istanza, dell'avvio del procedimento agli Enti interessati alla realizzazione del progetto e della

pubblicazione sul sito web regionale delle valutazioni ambientali all'indirizzo:

<https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas> ;

il proponente ha richiesto, nell'istanza di attivazione del procedimento 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 D. Lgs. 3 aprile 2006, n.152 "Norme in materia ambientale" e smi;

con nota del 02/10/2020 (PG/2020/142011), ARPAE AACM ha indetto un incontro istruttorio in videoconferenza per il giorno 3 novembre 2020, al fine di esaminare gli elaborati ed acquisire gli eventuali contributi e/o pareri;

a seguito dell'incontro si è reso necessario richiedere integrazioni alla documentazione depositata, ai sensi dell'art. 19, c. 6, del D.Lgs. 152/2006 e smi, richiesta inviata da ARPAE con nota PG/2020/170294 del 24/11/2020;

il proponente, con nota acquisita al protocollo PG/2020/181797 del 15/12/2020, ha richiesto la sospensione dei termini per la presentazione delle integrazioni;

ARPAE ha concesso la proroga con nota PG/2020/183625 del 17/12/2020 ai sensi dell'art. 19, c. 6, del D. Lgs. 152/2006 e smi;

in data 01/04/2021 il proponente ha fornito le integrazioni richieste, acquisite agli atti di ARPAE con PG/2021/52589 del 06/04/2021;

in data 08/04/2021 il proponente ha fornito le controdeduzioni alle osservazioni pervenute, acquisite agli atti con PG/2021/54592;

con comunicazione PG/2021/55341 del 09/04/2021, ARPAE AACM ha convocato un secondo incontro tecnico in videoconferenza per il giorno 22 aprile 2021;

in data 23/04/2021, il Comune di Minerbio ha inviato ulteriori chiarimenti volontari, acquisiti con PG/2021/63351, che hanno completato la trasmissione del materiale integrativo;

DATO ATTO CHE:

gli elaborati sono stati pubblicati per 45 giorni consecutivi a far data dal 31/08/2020, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;

nel periodo di pubblicazione sono pervenute due osservazioni:

- PG/2020/151404 del 21/10/2020 agli atti di ARPAE;
- PG/2020/682325 del 23/10/2020 agli atti della Regione Emilia-Romagna;

ARPAE-AACM ha provveduto ad inviare tali osservazioni al proponente con nota PG/2020/170294 del 24/11/2020;

ARPAE di Bologna, terminata la fase di valutazione del progetto, ha inviato la Relazione Istruttoria per il procedimento di verifica in oggetto di cui all'ALLEGATO 1, parte integrante e sostanziale del presente atto, al fine di conseguire il provvedimento motivato ed espresso previsto dall'art. 11 della l.r. 4/2018; tale invio è stato effettuato con nota PG/2021/64474 del 26/04/2021, acquisita dalla Regione Emilia-Romagna con PG/2021/397682 del 27/04/2021;

il rappresentante di ARPAE di Bologna, responsabile del procedimento istruttorio, è la Dott.ssa Patrizia Vitali;

il responsabile del procedimento del Servizio VIPSA della Regione Emilia-Romagna, ai sensi del punto 7) del paragrafo 3.d) della deliberazione della Giunta regionale 1795/2016, è il sottoscritto Dott. Valerio Marroni;

CONSIDERATO CHE:

l'istanza riguarda il progetto di Nuovo collegamento viario tra via Marconi e la SP5 - viabilità di attraversamento di Minerbio Tratti funzionali 4 e 5" localizzato nel comune di Minerbio (BO);

nello studio ambientale preliminare sono stati analizzati gli impatti potenziali che possono derivare dalla variante proposta;

i documenti, così come integrati, riportano elementi sufficientemente coerenti per la descrizione del contesto territoriale;

RITENUTO CHE:

per l'esame del progetto, ARPAE di Bologna ha preso in considerazione i criteri indicati nell'Allegato V alla Parte Seconda del d.lgs. 152/2006 e smi;

ARPAE di Bologna ha valutato i contributi motivati espressi dagli enti/servizi coinvolti;

ARPAE di Bologna, sulla base delle valutazioni riportate nella Relazione Istruttoria di screening che costituisce l'ALLEGATO 1, parte integrante e sostanziale della presente determinazione, ha valutato che:

- i documenti, così come integrati, riportano elementi sufficientemente coerenti per la descrizione del contesto territoriale;
- l'intervento in oggetto è conforme ai vigenti strumenti di pianificazione comunale e provinciale;
- sono stati presi in considerazione i criteri indicati nell'Allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e smi. ed in particolare il progetto proposto, con gli opportuni presidi per la sua mitigazione, non prevede ulteriori impatti significativi e negativi;

si possa pertanto escludere, ai sensi dell'art. 11 della L.R. 4/2018, il progetto denominato "Nuovo collegamento viario tra via Marconi e la SP5 - viabilità di attraversamento di Minerbio Tratti funzionali 4 e 5" localizzato nel comune di Minerbio (BO)", dall'ulteriore procedimento di valutazione di impatto ambientale a condizione che vengano rispettate le prescrizioni condizioni ambientali di seguito indicate:

1. considerate le caratteristiche del progetto e le stime modellistiche effettuate dal proponente, che hanno evidenziato superamenti del limite normativo in periodo notturno, le mitigazioni acustiche ipotizzate devono essere realizzate, al fine di garantire in qualsiasi scenario futuro (compreso quello più impattante, relativo ai due mesi di campagna dello zucchero) il rispetto dei limiti normativi. Pertanto il proponente dovrà presentare, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, il dettaglio della progettazione relativo alla realizzazione delle mitigazioni acustiche.

La verifica di ottemperanza spetta alla ARPAE APAM.

VISTI:

- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e smi;
- la legge regionale 20 aprile 2018, n. 4 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti";

VISTE, altresì, le deliberazioni della Giunta regionale:

- n. 2416 del 29 dicembre 2008 recante "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007" e smi, per quanto applicabile;
- n. 111 del 28 gennaio 2021 recante "Approvazione Piano Triennale di prevenzione della corruzione. Anni 2021-2023" ed in particolare l'Allegato D "Direttiva di indirizzi interpretativi per l'applicazione degli obblighi di pubblicazione previsti dal D.lgs. n. 33 del 2013. Attuazione del Piano Triennale di prevenzione della corruzione 2021-2023";
- n. 468 del 10 aprile 2017, recante "Il Sistema dei Controlli Interni nella Regione Emilia-Romagna";
- n. 1059 del 3 luglio 2018, recante "Approvazione degli incarichi dirigenziali rinnovati e conferiti nell'ambito delle Direzioni Generali, Agenzie e Istituti e nomina del responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT), del responsabile dell'anagrafe per la stazione appaltante (RASA) e del responsabile della protezione dei dati (DPO)";
- n. 270 del 29 febbraio 2016 recante "Attuazione prima fase della riorganizzazione avviata con Delibera 2189/2015";
- n. 622 del 28 aprile 2016 recante "Attuazione seconda fase della riorganizzazione avviata con Delibera 2189/2015";
- n. 1107 dell'11 luglio 2016 recante "Integrazione delle declaratorie delle strutture organizzative della Giunta regionale a seguito dell'implementazione della seconda fase della riorganizzazione avviata con delibera 2189/2015";

RICHIAMATI, altresì:

- il d.lgs. del 14 marzo 2013, n. 33 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni" e smi;
- il d.lgs. 25 maggio 2016, n. 97 "Revisione e semplificazione delle disposizioni in materia di prevenzione della corruzione, pubblicità e trasparenza, correttivo della legge 6 novembre 2012, n. 190 e del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, ai sensi dell'articolo 7 della legge 7 agosto 2015, n. 124, in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche";
- le circolari del Capo di Gabinetto del presidente della Giunta Regionale PG/2017/0660476 del 13 ottobre 2017 e PG/2017/0779385 del 21 dicembre 2017 relative ad indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposte in attuazione della DGR n. 468/2017;

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

ATTESTATA la regolarità amministrativa;

tutto ciò premesso, dato atto, considerato e valutato

DETERMINA

- di fare propria la Relazione Istruttoria redatta da ARPAE di Bologna, inviata alla Regione Emilia-Romagna con prot. PG/2021/64474 del 26/04/2021 e acquisita agli atti regionali con PG/2012/397682 del 27/04/2021, che costituisce l'ALLEGATO 1 della presente determina dirigenziale e ne è parte integrante e sostanziale, nella quale è stato dichiarato che sono stati applicati i criteri indicati nell'Allegato V alla Parte Seconda del d.lgs. 152/2006 e smi, per la decisione di non assoggettabilità a VIA;
- di escludere, ai sensi dell'art. 11, comma 1, della l.r. 4/18, il progetto denominato "Nuovo collegamento viario tra via Marconi e la SP5 - viabilità di attraversamento di Minerbio Tratti

funzionali 4 e 5" localizzato nel comune di Minerbio (BO)", dall'ulteriore procedimento di VIA a condizione che vengano rispettate le prescrizioni - condizioni ambientali di seguito indicate:

1. considerate le caratteristiche del progetto e le stime modellistiche effettuate dal proponente, che hanno evidenziato superamenti del limite normativo in periodo notturno, le mitigazioni acustiche ipotizzate devono essere realizzate, al fine di garantire in qualsiasi scenario futuro (compreso quello più impattante, relativo ai due mesi di campagna dello zucchero) il rispetto dei limiti normativi. Pertanto il proponente dovrà presentare, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, il dettaglio della progettazione relativo alla realizzazione delle mitigazioni acustiche.

La verifica di ottemperanza spetta alla ARPAE APAM.

- di stabilire, ai sensi dell'art. 25 della l.r. 4/2018, che la relazione di verifica di ottemperanza delle prescrizioni dovrà essere presentata alla Regione Emilia-Romagna e ad ARPAE per la verifica delle diverse prescrizioni;
- di dare atto che la non ottemperanza alle prescrizioni sarà soggetta a sanzione come definito dall'art. 29 del d.lgs. 152/2006 e smi;
- di trasmettere copia della presente determinazione al proponente ed a ARPAE, al Consorzio della Bonifica Renana all'Azienda Unità Sanitaria Locale;
- di pubblicare, per estratto, la presente determinazione dirigenziale sul BURERT e, integralmente, sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;
- 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;
- di dare atto, infine, che si provvederà alle ulteriori pubblicazioni previste dal Piano triennale di prevenzione della corruzione ai sensi dell'art. 7 bis, comma 3, del d.lgs. 33/2013.

VALERIO MARRONI

**PROCEDIMENTO DI VERIFICA DI
ASSOGGETTABILITÀ A VIA
(*SCREENING*)**

Titolo III – D. Lgs. 152/06 e s.m.i.

Capo II – L. R. 4/18

RELAZIONE ISTRUTTORIA

“Nuovo collegamento viario tra via Marconi e la SP5 – viabilità di
attraversamento di Minerbio
Tratti funzionali 4 e 5”

Comune di Minerbio (BO)

Proponente

Comune di Minerbio

BOLOGNA, 26 APRILE 2021

INDICE

1. PREMESSE	3
1.1. Presentazione della domanda per il procedimento di verifica e degli elaborati	3
1.2. Adeguatezza degli elaborati presentati	7
1.3. Guida alla lettura della presente Relazione	7
2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	8
2.A. Sintesi degli elaborati	8
2.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Programmatico	12
3 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	14
3.A. Sintesi degli elaborati	14
3.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Progettuale	22
4. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE	24
4.A. Sintesi degli elaborati	24
4.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Ambientale	40
5. CONCLUSIONI	44

Allegato A
SINTESI OSSERVAZIONI RELATIVE AL PROGETTO

Allegato B
CONTRODEDUZIONI PRESENTATE DAL PROPONENTE ALLE OSSERVAZIONI DI CUI ALL'ALLEGATO A

Allegato C
RISPOSTA DELLA CONFERENZA DI SERVIZI ALLE OSSERVAZIONI PRESENTI NELL'ALLEGATO A RELATIVE AL PROGETTO

1. PREMESSE

1.1. Presentazione della domanda per il procedimento di verifica e degli elaborati

Il Comune di Minerbio ha presentato istanza per l'avvio della verifica di assoggettabilità (screening) alla valutazione di impatto ambientale (VIA) del progetto del “Nuovo collegamento viario tra via Marconi e la SP5 – viabilità di attraversamento di Minerbio Tratti funzionali 4 e 5” localizzato nel Comune di Minerbio (BO)”, alla Regione Emilia - Romagna (acquisita con PG/2020/561524 del 26/08/2020) e all'ARPAE di Bologna - Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana - AACM (acquisita con PG/2020/122466 del 26/08/2020), allegando il prescritto studio ambientale e la relativa documentazione, ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 18 aprile 2018, n. 4 “Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti”.

L'istanza è stata presentata da Valentina Verati, in qualità legale rappresentante del Comune di Minerbio, con sede legale in Via Garibaldi 44, 40061 Minerbio (BO).

L'impianto è assoggettato al procedimento di verifica in quanto appartiene alla categoria, di cui agli Allegati B della LR 4/2018, B.2.43 denominata “Strade extraurbane secondarie”.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova viabilità di collegamento tra la rotatoria all'intersezione via Canaletto (SP 44) - via Marconi e via Savena Inferiore (SP 5) e la realizzazione di una rotatoria all'intersezione con via Savena Inferiore.

L'opera in oggetto rientra nel più ampio progetto di nuova viabilità di attraversamento del territorio di Minerbio conforme al PSC di Terre di Pianura e all'accordo territoriale Comune - Provincia, che prevede per l'appunto la deflessione del traffico di origine extraurbana dal centro abitato di Minerbio, previa realizzazione di un'infrastruttura stradale suddivisa nei seguenti tratti funzionali (**in grassetto l'intervento oggetto della presente istanza**):

1. tratto 1A, raccordo doppia curva di via Marzabotto – già realizzato;
2. tratto 1B, allargamento via Marconi nel tratto da via Maceri superiori a via Solidarietà;
3. tratto 2, allargamento via Marconi nel tratto da via Solidarietà a via Canaletto;
4. tratto 3, nuova rotatoria all'intersezione tra via Marconi e via Canaletto;
- 5. tratto 4, nuova strada di collegamento tra via Canaletto e la S.P. n. 5;**
- 6. tratto 5, nuova rotatoria all'intersezione tra il tratto 4 e la S.P. n. 5;**

L'intervento è previsione indicata nel PSC del comune di Minerbio approvato nel 2017, ed è opera inserita nel POC4 approvato con delibera di C.C. n. 40 del 20/12/2017 che ha apposto il vincolo espropriativo sulle aree interessate.

La viabilità sarà classificata C2 – strada extraurbana di scorrimento con due corsie, ha una larghezza di carreggiata di 9,50 m (corsia 3,50 m, banchina 1,50 m). Sarà affiancata da una pista ciclabile in sede propria di larghezza 2,50 m.

L'intervento verrà realizzato tramite la costruzione ex-novo della carreggiata stradale. Le fasi di costruzione, con le modalità riportate nella sezione tipo allegata al presente progetto, sono sinteticamente esposte di seguito:

- scotico del piano di posa e stabilizzazione a calce dello stesso;
- esecuzione delle opere idrauliche di attraversamenti previsti e della rete di smaltimento delle acque a lato strada;
- realizzazione della nuova sovrastruttura stradale;
- realizzazione della nuova pista ciclabile;
- realizzazione impianto di illuminazione;

- realizzazione della segnaletica verticale ed orizzontale.

In applicazione della L.R. 13/2015 di riordino istituzionale, le competenze relative ai procedimenti di valutazione ambientale, di cui agli allegati A.2 e B.2 della L.R. 4/2018, sono state trasferite dalle Province alla Regione Emilia-Romagna, previa istruttoria dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana (AACM) di ARPAE.

Il Servizio VIPSA della Regione Emilia-Romagna, con nota acquisita da ARPAE AACM con PG/2020125109 del 01/09/2020, ha comunicato la presa in carico e l'apertura del relativo fascicolo (n. 1311_14), informando che dal giorno 31/08/2020 la documentazione relativa al progetto è stata pubblicata sul sito web regionale.

Con nota di ARPAE AACM del 11/09/2020 (PG/2020/130681), è stata data comunicazione della presentazione dell'istanza e dell'avvio del procedimento ai soggetti interessati, come previsto dall'art. 10 della L.R. 4/2018 e dall'art. 19, comma 3, del D. Lgs. 152/2006 e smi.

Si è comunicato inoltre che gli elaborati sono stati pubblicati per 45 giorni consecutivi, a far data dal 31/08/2020, al fine della libera consultazione da parte del pubblico interessato, sul sito web regionale delle valutazioni ambientali, all'indirizzo <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>; nel periodo di deposito risultano pervenute le seguenti osservazioni:

OSS. 1: Luciano Zanchetta, Silvia Zanardi - PG/2019/151404 del 21/10/2020;

OSS. 2: Daniele Sita, Daniela Martinucci - agli atti della Regione Emilia - Romagna con PG RER 682325 del 23/10/2020;

riportate nell'Allegato A della presente relazione istruttoria.

ARPAE-AACM ha provveduto ad inviare tali osservazioni, contestualmente alla richiesta di integrazioni, al proponente con nota PG/2020/170294 del 24/11/2020.

Il proponente nell'istanza ha chiesto 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 D. Lgs. 3 aprile 2006, n.152 "Norme in materia ambientale" e smi.

Con comunicazione PG/2020/142011 del 02/10/2020, ARPAE AACM ha indetto un incontro istruttorio in videoconferenza per il giorno 03/11/2020, al fine di esaminare gli elaborati e acquisire eventuali contributi.

All'incontro sono stati invitati, insieme al proponente e ad ARPAE APAM – Servizio Sistemi Ambientali, i seguenti soggetti interessati:

- Comune di Minerbio
- Consorzio della Bonifica Renana
- Azienda Unità Sanitaria Locale.

A seguito dell'istruttoria e di quanto emerso durante l'incontro, si è reso necessario richiedere integrazioni formali alla documentazione depositata, ai sensi dell'art. 19, c. 6, del D. Lgs. 152/06 e smi, inviate con nota PG/2020/170294 del 24/11/2020, così dettagliate:

1) Premesso che l'opera in oggetto è un completamento di una infrastruttura già in parte realizzata, si chiede un inquadramento generale di tutta l'opera stradale dal punto di vista della pianificazione/programmazione territoriale e di settore specificando le motivazioni e le valutazioni ambientali che hanno portato alla realizzazione dell'opera nel suo complesso.

2) In relazione al Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) si rileva che l'opera ricade interamente nell'area a pericolosità P2 (Alluvioni poco frequenti con tempo di ritorno 50 - 100 anni) sia per il reticolo principale, relativamente al fiume Reno e Canale Navile, sia per il reticolo secondario. Considerando che l'opera, per la sua ubicazione e conformazione strutturale, si configura come una barriera posta all'interno di un'area agricola, si chiede di prevedere, in riferimento ai dati plano-altimetrici ed alle interferenze idrauliche che l'opera può manifestare (interruzione della regimazione idraulica agricola a monte e a valle), l'eventuale incremento del rischio esondazioni, sia per l'opera che per l'area ad essa circostante, proponendo se necessario le opportune soluzioni progettuali.

3) Si chiede di fornire indicazioni utili alla valutazione del rispetto dell'invarianza idraulica (superficie da compensare e rispettivi invasi).

4) Tenuto conto dello stato dei luoghi e dell'accessibilità alle aree private, individuare e definire i futuri nuovi accessi sulla viabilità di progetto distinguendo tra intersezioni con strade comunali ed accessi privati e limitando al minimo i nuovi accessi privati (passi carrai).

5) Il nuovo tratto stradale ricade completamente in ambito extraurbano, pertanto si chiede di indicare le eventuali previsioni urbanistiche delle aree adiacenti ai sedimi sui quali insisterà il nuovo collegamento (nuovi insediamenti residenziali, industriali/commerciali o di altro genere), al fine di valutare i futuri impatti dal punto di vista stradale e di traffico sulla nuova viabilità.

6) Si chiede definire i flussi di traffico afferenti alla nuova viabilità, quantificando nella qualità (tipologia) e nella quantità gli autoveicoli che si prevede transiteranno, una volta a regime, sul collegamento SP 5 S. Donato-SP 44 Bassa Bolognese (rotatoria esistente di via Canaletto) - via Marconi, tenuto anche conto della presenza di un impianto di recupero rifiuti inerti della Ecored srl che già oggi prevede l'impiego di numerosi autoveicoli pesanti e che a seguito della realizzazione del tratto stradale otterrà l'autorizzazione al trattamento di 95.000 t/anno, così come definito dallo screening effettuato nel 2014 (Delibera di Giunta Provinciale n. 11/2014);

7) In relazione alla componente rumore, premesso che i volumi di traffico considerati sul nuovo tratto stradale ed inseriti nella simulazione acustica sono stati tratti dal progetto "Realizzazione programma di revamping dello stabilimento CoproB di Minerbio" e risalgono all'anno 2011, risulta necessario aggiornare tali stime relative al traffico e conseguentemente i livelli sonori indotti sui ricettori, rivalutando inoltre il rispetto dei limiti per ciascuno di essi. I flussi di traffico andranno quindi aggiornati con quanto richiesto al punto 6) delle integrazioni e comprendere anche i mezzi pesanti a servizio degli impianti saccariferi della zona, tenendo conto che i relativi transiti dipendono fortemente dalla stagionalità delle attività. Pertanto, a differenza di quanto riportato nello studio acustico presentato dove vengono considerati volumi medi di traffico leggeri e pesanti, andranno quantificati e simulati i volumi di traffico "di punta", ovvero quelli relativi ai periodi di campagna dello zucchero.

Il proponente, con nota acquisita agli atti con PG/2020/181797 del 15/12/2020, ha richiesto la sospensione dei termini per la presentazione delle integrazioni; ARPAE ha pertanto concesso la proroga richiesta, con nota PG/2020/183625 del 17/12/2020, ai sensi dell'art. 19, c. 6, del D. Lgs. 152/2006 e smi.

In data 01/04/2021 il proponente ha fornito le integrazioni richieste, acquisite agli atti di ARPAE con PG/2021/52589 del 06/04/2021, successivamente in data 08/04/2021 ha fornito le controdeduzioni agli atti PG/2021/54592.

E' stato quindi convocato un secondo incontro tecnico per il 22/04/2021, trasmesso con protocollo ARPAE PG/2021/55341 del 09/04/2021.

In data 23/04/2021, il Comune di Crevalcore ha inviato ulteriori chiarimenti volontari, acquisiti con PG/2021/63351 che hanno completato la trasmissione del materiale integrativo.

Nell'ambito del procedimento, al quale ha partecipato anche APAM - Servizio Sistemi Ambientali di ARPAE, sono pervenuti i seguenti pareri/contributi di:

- Consorzio di Bonifica Renana acquisito con PG/2021/62424 del 22/04/2021.

L'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana di ARPAE, terminata la fase istruttoria del progetto, ai sensi della Direttiva Regionale per lo svolgimento di funzioni in materia di VAS, VIA, AIA e AUA in attuazione della L.R. 13/15, approvata con D.G.R. 1795/2016 e smi, invierà la presente Relazione istruttoria per il procedimento di verifica in oggetto, alla Regione Emilia - Romagna – Servizio VIPSA, al fine di conseguire il provvedimento motivato ed espresso di verifica di assoggettabilità a VIA con atto dirigenziale, come previsto dall'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e smi e dall'art. 11 della L. R. 4/2018.

1.2. Adeguatezza degli elaborati presentati

Lo studio preliminare ambientale e gli elaborati depositati, nonché le integrazioni prodotte, relativi al progetto di *“Nuovo collegamento viario tra via Marconi e la SP5 – viabilità di attraversamento di Minerbio Tratti funzionali 4 e 5” localizzato nel Comune di Minerbio (BO)*”, proposto dal Comune di Minerbio, sono sufficientemente approfonditi da consentire un'adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione di quanto proposto.

1.3. Guida alla lettura della presente Relazione

Per facilità di esposizione e comprensione del presente elaborato, si specifica che le sintesi e le considerazioni successive si riferiscono a tutto il materiale presentato per l'avvio del procedimento di verifica, oltre ai successivi documenti integrativi forniti dal proponente nel corso del procedimento.

La Relazione istruttoria, oltre le premesse introduttive, è strutturata nei tre classici quadri di riferimento, programmatico, progettuale e ambientale, ciascuno suddiviso in una prima parte di sintesi del materiale presentato ed in una seconda parte di valutazioni ed eventuali prescrizioni/condizioni ambientali.

L'ultimo capitolo, oltre alle conclusioni relative al procedimento, riporta integralmente tutte le prescrizioni/condizioni ambientali dei precedenti capitoli.

La Relazione è quindi strutturata nel modo seguente:

1. Premesse
 - 1.1. Presentazione della domanda per la procedura di verifica (screening) e degli elaborati
 - 1.2. Adeguatezza degli elaborati presentati
 - 1.3. Guida alla lettura della presente Relazione
2. Quadro di Riferimento Programmatico
 - 2.A. Sintesi degli elaborati
 - 2.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Programmatico
3. Quadro di Riferimento Progettuale
 - 3.A. Sintesi degli elaborati
 - 3.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Progettuale
4. Quadro di Riferimento Ambientale
 - 4.A. Sintesi degli elaborati

- 4.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Ambientale
- 5. Conclusioni

2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

2.A. Sintesi degli elaborati

PIANO DI GESTIONE RISCHIO ALLUVIONI

Con le integrazioni è stata fornita la “Relazione idraulica” datata marzo 2021 al fine di verificare l'aumento del rischio di inondazione connesso alla realizzazione del nuovo asse stradale conseguentemente al possibile “effetto barriera” che si potrebbe venire a creare.

In realtà l'andamento della livelletta di progetto, molto prossimo allo stato di fatto attuale al fine di ottimizzare il bilancio dei materiali, intrinsecamente costituisce una precauzione progettuale che va nella direzione di una mitigazione del rischio idraulico per il territorio circostante.

In ogni caso, come d'uso, il progetto prevede anche:

- il mantenimento della funzionalità dell'intero reticolo idraulico impattato dalla nuova strada, mediante la realizzazione di collegamenti idraulici.
Tali attraversamenti avranno anche la funzione (secondaria ma non trascurabile) di passaggi-fauna quando non interessati da eventi meteorologici.
- la realizzazione di adeguati volumi di laminazione ai fini del rispetto dell'invarianza idraulica.

Come integrato nel documento “Relazione idraulica”, relativamente all'invarianza idraulica, il progetto nella sua configurazione prevede una superficie impermeabilizzata di circa 26.500 mq, così composta:

- 22.000 mq della viabilità, compresa rotatoria e rami di accesso a questa;
- 4.500 mq di ciclabile,

su uno sviluppo lineare di circa 1550 mt.

Cautelativamente si considera che anche la pista ciclabile venga pavimentata.

Applicando il metodo afflussi-deflussi, ne deriva la necessità di un volume di laminazione di circa 1.420 mc (TR = 50 anni).

Il volume di laminazione complessivo potrà quindi venire a configurarsi come una sequenza di doppi invasi di laminazione in linea, ricavati sui due fossati di guardia paralleli alla strada al piede del rilevato, con una bocca tarata a portata fissa subito prima delle immissioni nel reticolo idrico della zona come dispositivo di regolazione della portata allo scarico, calibrate sulla portata massima ammessa come scarico diretto di 8 l/s ha.

Il fatto che i volumi siano sagomati come scoline consente di ottimizzare il funzionamento con le portate di magra.

Considerando lo sviluppo dell'asse stradale in progetto di circa 1.550 ml, il volume di 1.420 mc comporta una sezione per ognuno dei due fossi di guardia di $(1.420/1550)/2 = 0.45$ mq, perfettamente compatibile con le geometrie a disposizione.

La limitazione della portata in uscita a valle dell'invaso di laminazione immessa nel reticolo idraulico della zona sarà ottenuta attraverso la realizzazione di “bocche di deflusso tarate” ricavate alle estremità dei singoli tratti di fossato mediante manufatti di testa con bocca tarata a portata fissa.

Se si considera invece la mera applicazione dell'art. 20 del PSAI, con i 500 mc/ha di laminazione, ne deriva un volume pari a $2,65 \times 500 = 1.325$ mc, in linea con il calcolo analitico ma leggermente inferiore, per cui si adotta cautelativamente il maggiore, pari a 1.420 mc.

PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE (PAIR 2020)

La regione Emilia-Romagna ha approvato con deliberazione n. 115 dell'11 aprile 2017 il Piano Aria Integrato Regionale.

In base alla zonizzazione descritta nel piano, l'area oggetto di studio, ricade nella pianura est e nelle aree di superamento "hot spot" per il PM10.

In merito all'applicazione degli articoli 8, comma 1 e 20, comma 2 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) della proposta di Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020), le quali prevedono che "il parere motivato di valutazione ambientale strategica dei piani e programmi, generali e di settore operanti nella Regione Emilia-Romagna di cui al Titolo II, della Parte seconda del D.Lgs. n. 152/2006, si conclude con una valutazione che dà conto dei significativi effetti sull'ambiente di tali piani o programmi, se le misure in essi contenute determinino un peggioramento della qualità dell'aria e indica le eventuali misure aggiuntive idonee a compensare e/o mitigare l'effetto delle emissioni introdotte".

PIANIFICAZIONE PROVINCIALE E COMUNALE

L'intervento in questione nasce dalla pianificazione urbanistica del territorio e trova riscontro nella tavola specifica del PSC vigente denominata "Schema di assetto strutturale", oltre che dalla pianificazione metropolitana all'interno del PUMS nella tavola della rete stradale. Della pianificazione prevista è stato portato a compimento, nel corso degli anni, tutto il tracciato denominato "Nuova Circonvallazione" (tracciato alternativo all'attuale via San Donato nel Comune di Minerbio), ad eccezione del tratto in questione. La conclusione dell'intervento consentirà lo spostamento del maggior flusso di traffico attraversante il centro abitato di Minerbio sulla nuova circonvallazione migliorando così la qualità della vita degli abitanti.

Per attuare l'intervento, che servirà anche l'impianto di recupero rifiuti inerti non pericolosi, l'Amministrazione comunale ha stipulato una convenzione per la mitigazione e compensazione delle esternalità negative generate dalla realizzazione dell'impianto Ecored Srl, sottoscritta tra Comune di Minerbio e la ditta stessa, in data 14/04/2016, rep. 32697.

La realizzazione completa di tale asse permetterà il collegamento della SP5 con la rotatoria esistente sulla SP44 (Bassa Bolognese) e l'ampliamento dei quantitativi di rifiuti trattabili dell'esercizio dell'impianto.

Dall'analisi del RUE, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n.76 in data 22/12/2008 – modifica 6 approvata con delibera di C.C. n.32 in data 14/06/2014 – recepimento DGR 922/2017 approvata con delibera di C.C. n.41 in data 20/12/2017, non emergono incoerenze o specifici vincoli di tutela ostativi al progetto in esame.

In relazione al sistema dei vincoli e delle tutele non emergono incoerenze o specifici vincoli di tutela ostativi al progetto in esame.

La pianificazione attuale non prevede zone di espansione nelle aree adiacenti ai sedimi sui quali insisterà il nuovo collegamento, salvo eventuali modesti ampliamenti a ridosso del territorio urbanizzato attuale.

Complessivamente, l'analisi del quadro programmatico e pianificatorio nell'area di studio non evidenzia nessun elemento di incongruenza del progetto rispetto alle previsioni.

L'opera inserita nel presente progetto, si prefigge l'obiettivo di migliorare la viabilità urbana, favorire il suo scorrimento e ridurre i rischi di incidente.

2.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Programmatico

PIANO DI GESTIONE RISCHIO ALLUVIONI

Il progetto della strada, ricade all'interno dei bacini degli scoli Fiumicello delle Bruciate Superiore, Allacciante IV Circondario e Fiumicello delle Bruciate Inferiore.

La superficie complessiva oggetto di trasformazione è pari a 26.500 m², comprensiva di rotatoria, rami di accesso alla stessa e pista ciclabile; inoltre è prevista la realizzazione di un invaso di laminazione, con capienza di volume utile pari a 1.420 m³, conforme a quanto richiesto dalla normativa PSAI Reno.

In particolare un tratto del nuovo asse di collegamento tra le due Strade Provinciali prevede l'attraversamento dello scolo Allacciante IV Circondario.

L'andamento altimetrico della strada in oggetto è costituito da una serie di livellette che seguono il naturale andamento sub-orizzontale del piano campagna presente in sito; la sovrastruttura stradale, infatti, emerge dal p.c. mediamente di circa 50 cm.

Peraltro si ricorrerà alla realizzazione di fossi di guardia, posti su entrambi i lati della nuova viabilità, opportunamente collegati ai fossi interclusi, per garantire il regolare deflusso delle acque dei fondi agricoli intersecati.

Il canale di bonifica che può presentare una fonte di rischio è lo Scolo Allacciante IV Circondario, che da valutazioni idrauliche di massima e da informazioni pregresse non presenta particolari pericoli di esondazione; ciononostante si è verificato nell'area, durante l'evento di piena avvenuto nel 1996, un tirante di circa 50 cm dal piano campagna.

Con riferimento alle quote di progetto si può quindi ritenere la strada in sicurezza idraulica nel caso di alluvioni e, tramite la realizzazione dei collegamenti idraulici, sarà mantenuta la funzionalità del reticolo idrografico locale.

Il Consorzio di Bonifica Renana competente al rilascio di concessioni, autorizzazioni e pareri per opere o interventi interferenti con le fasce di tutela (10 m dal ciglio del canale o dal piede dell'argine) dei canali consortili esprime parere idraulico favorevole all'intervento in oggetto. Precisa inoltre che per la realizzazione del tratto del nuovo asse di collegamento tra le due Strade Provinciali, con attraversamento dello scolo Allacciante IV Circondario, dovrà essere fatta al Consorzio domanda di concessione, corredata della documentazione progettuale.

Pertanto, si prende atto delle integrazioni fornite e si condivide la soluzione proposta.

PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE (PAIR 2020)

In relazione al PAIR, occorre rilevare che nella fase di valutazione dei piani di settore (PUMS) della Città Metropolitana di Bologna e urbanistici (PSC - Assetto infrastrutturale) sono stati valutati gli scenari ante e post operam delle infrastrutture stradali previste e che, come riportato nella componente aria, tali studi e valutazioni hanno evidenziato il non peggioramento dello stato attuale della componente a seguito della realizzazione della "Nuova Circonvallazione" (tracciato alternativo all'attuale via San Donato nel Comune di Minerbio). Inoltre, lo stesso studio evidenzia un probabile miglioramento delle condizioni in relazione al centro abitato di Minerbio, conseguente allo spostamento del traffico pesante esternamente al centro urbano.

PIANIFICAZIONE PROVINCIALE E COMUNALE

In relazione al PTCP, non si rilevano particolari criticità, l'intervento in questione nasce dalla pianificazione urbanistica del territorio e che trova riscontro nella tavola specifica del PSC vigente denominata "Schema di assetto strutturale", oltre che nella pianificazione metropolitana all'interno

del PUMS nella tavola della rete stradale. Della pianificazione prevista per la viabilità è stato portato a compimento, nel corso degli anni, tutto il tracciato ad eccezione del tratto in questione. La conclusione dell'intervento consentirà lo spostamento del maggior flusso di traffico attraversante il centro abitato di Minerbio sulla nuova circonvallazione, migliorando così la qualità della vita degli

L'opera oggetto di screening è prevista nel vigente POC n. 4 approvato con Delibera CC n. 40 del 20/12/2017 e in vigore dal 10/01/2018.

3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

3.A. Sintesi degli elaborati

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il tratto di progetto parte da dove la SP5 incontra via Lambrecchione, catalogata come strada di arroccamento e attualmente provvisoriamente utilizzata come via di accesso all'impianto per rifiuti inerti Ecored di recente realizzazione. Da qui, il nuovo tracciato si sviluppa in rettilineo adiacente alla via Lambrecchione per circa 650,00 mt, fino appunto a raggiungere l'impianto di cui sopra. Da qui prosegue con una curva verso sinistra di raggio pari a 400,00 mt per poi proseguire tramite un secondo rettilineo verso la rotatoria esistente sulla SP44.

Gli elementi geometrici del tracciato planimetrico (rettilinei, curve e clotoidi) sono stati dimensionati considerando una velocità di progetto in 60 – 100 km/h secondo normativa. Anche se si consiglia, predisponendo una ciclabile a lato strada, di mantenere una velocità non superiore a 70Km/h.

È previsto lo scavalco dello scolo Allacciante IV Circondario adiacente a via Sagradino e la via stessa tramite la realizzazione di un ponte a via di corsa superiore.

Con riferimento alla sezione stradale tipo, secondo quanto previsto dalla normativa vigente del D.M. 05/11/2001 è stata adottata la piattaforma stradale della strada extraurbana secondaria Tipo C2. La sezione della strada di tipo C2 prevede due corsie di marcia di larghezza 3,50 m e due banchine pavimentate di 1,25 m. Ad essa viene affiancata una pista ciclabile, che inizialmente è separata dalla viabilità principale tramite un fosso di guardia per la regimazione delle acque meteoriche e di piattaforma, per poi correre lungo il perimetro sud dell'impianto di rifiuti inerti di cui sopra e proseguire di nuovo adiacente alla viabilità di nuova realizzazione fino alla SP44.

La strada in progetto prevede un andamento altimetrico tale da avere solo sezioni in rilevato con altezza media di 0,50 m.

La piattaforma pavimentata è completata in destra e sinistra da piccoli cordoli realizzati tramite sagomatura del conglomerato bituminoso di altezza di circa 5 cm e da arginelli in terra di larghezza pari a 0,75 m. che ha la funzione di consentire l'inserimento delle barriere di sicurezza, ove previsto.

Le scarpate in rilevato sono realizzate con pendenza 2/3: i primi 30 cm di terreno saranno di tipo vegetale al fine di facilitarne l'inerbimento delle scarpate. Il rilevato stradale viene realizzato su piano di posa preparato mediante scotico (sp= 30 cm).

Il drenaggio delle acque di piattaforma lungo il tracciato avviene tramite elementi posti a margine strada costituiti da pozzetti con griglia e successivamente convogliate, tramite apposite tubazioni in PVC e PEAD corrugato, ai presidi idraulici.

I fossi di guardia previsti a valle delle scarpate in rilevato hanno la funzione di impedire alle acque di ruscellamento esterne al corpo stradale di scorrere lungo il rilevato e di raccogliere le acque che cadono sul rilevato stesso. Per consentire il regolare deflusso del fosso corrente lungo la SP5 intercettati dalla nuova viabilità che si innesta sulla Provinciale è previsto un tombino di attraversamento del rilevato stradale, allo stesso modo è previsto un altro tombamento in prossimità del nuovo braccio che si immette sulla rotatoria della SP44.

Il pacchetto di pavimentazione previsto lungo l'asse in oggetto è costituito, partendo dal basso, dai seguenti strati:

- fondazione in misto granulare stabilizzato s = 25 cm
- strato in misto cementato s = 20 cm
- mano di attacco con membrana tipo SAMI

- strato di collegamento Binder s = 7 cm
- strato di usura in conglomerato bituminoso s = 3 cm

Al fine di risolvere al meglio le eventuali interferenze createsi con la realizzazione della nuova viabilità sarà fondamentale un contatto preliminare con gli enti gestori.

Particolarmente importante saranno le direttive preliminari degli enti:

- Snam (reti gas generali)
- Enel (linee elettriche)
- ENI/AGIP (pozzi e reti di interconnessione degli stessi)
- Telecom/Sirti (linee telefoniche e fibra ottica)
- HERA (reti gas-acqua locali)

In relazione all'accessibilità alle aree private, il Comune nelle integrazioni, tenuto conto delle osservazioni pervenute da parte di privati, si è impegnato ad esplicitare nella fase definitiva del progetto le viabilità comunali, indicando gli eventuali nuovi accessi privati, i quali verranno limitati agli essenziali al fine di non interferire nella scorrevolezza e sicurezza con la viabilità della nuova circonvallazione.

Cantiere

Fase 1

In una prima fase di cantiere, sarà consentito l'utilizzo privato dalla viabilità in progetto alla sola attività produttiva consentendo accesso e uscita in destra. La via Lambrecchione resterà come viabilità di cantiere.

Fase 2

Ultimazione della strada di collegamento SP44 – SP5 “Nuova Circonvallazione di Nord di Minerbio” resa pubblica con realizzazione rotatoria di innesto sulla SP 5.

Ripristino della via Lambrecchione come strada di arroccamento ristabilendo la sua naturale funzione di viabilità locale.

L'intervento verrà realizzato tramite la costruzione ex-novo della carreggiata stradale. Le fasi di costruzione, sono sinteticamente esposte di seguito:

- scotico del piano di posa e stabilizzazione a calce dello stesso;
- esecuzione delle opere idrauliche di attraversamenti previsti e della rete di smaltimento delle acque a lato strada;
- realizzazione della nuova sovrastruttura stradale;
- realizzazione della nuova pista ciclabile;
- realizzazione impianto di illuminazione;
- realizzazione della segnaletica verticale ed orizzontale.

Già in questa fase verrà studiato come mantenere l'accesso dei mezzi agricoli ai fondi interclusi in condizioni di sicurezza. Inoltre, per questioni ambientali e per mantenere bassi i costi di smaltimento in discarica si prevede il riutilizzo delle terre e rocce di scavo in sito.

3.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Progettuale

In relazione all'accessibilità alle aree private, si prende atto che il Comune, tenuto conto delle osservazioni pervenute da parte di privati, si è impegnato ad affrontare, nella fase definitiva del progetto, le soluzioni più idonee per la viabilità comunale, prevedendo gli eventuali nuovi accessi privati, i quali verranno limitati agli essenziali al fine di non interferire nella scorrevolezza e sicurezza con la viabilità della nuova circonvallazione.

4. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

4.A. Sintesi degli elaborati

VIABILITA' E TRAFFICO

Per la redazione dello studio previsionale acustico GEDC07 sono stati rilevati dati sui flussi di traffico a seguito di campagna avvenuta nel mese di febbraio 2021.

I volumi di traffico considerati nello studio preliminare di impatto presentato risalgono all'anno 2011, e pertanto, su richiesta di ARPAE sono stati integrati con:

- un aggiornamento delle stime di traffico presente sulla viabilità di interesse riportato alla situazione attuale;
- la valutazione dei livelli di rumore attesi sui ricettori con la realizzazione del nuovo tratto di viabilità comprendendo anche i mezzi pesanti a servizio degli impianti saccariferi della zona – traffico “di punta” – situazione cautelativa.

Per quantificare il traffico presente sulle infrastrutture esistenti, sono stati utilizzati i rilievi effettuati dalla “G.A. Europa Azzaroni srl” di Bologna nel mese di febbraio 2021 svolti in collaborazione con il Comune di Minerbio. Dai dati di rilievo sono stati estrapolati i massimi transiti orari registrati nei periodi di riferimento diurno (06.00 – 22.00) e notturno (22.00 – 06.00) presso due centraline di rilevamento traffico (L = mezzi leggeri, P = mezzi pesanti):

- via Garibaldi: 519 L / 3 P in periodo diurno; 119 L / 2 P in periodo notturno;
- via Canaletto: 360 L / 19 P in periodo diurno; 63 L / 4 P in periodo notturno.

Per quantificare il flusso di mezzi da considerare sul nuovo tratto di strada, come già effettuato nella precedente valutazione previsionale, non avendo una stima esatta ed aggiornata dei mutamenti che il nuovo tratto di strada comporterà alle matrici O/D del traffico, si farà riferimento, a fini cautelativi, ai più elevati tra i dati sopra riportati.

Pertanto si considera sul nuovo tratto (transiti orari) 519 L / 19 P in periodo diurno e 119 L / 4 P in periodo notturno.

A questi dati “di base” riferiti allo stato attuale, per una valutazione ancora più accurata e cautelativa del tratto in oggetto, andranno sommati i seguenti transiti orari:

- 10 P diretti allo stabilimento Ecored srl (stima con autorizzazione al trattamento di 95.000 t/anno, già considerati negli scenari futuri all'interno delle precedenti relazioni previsionali – anni 2014 e 2019);
- 40 P derivanti dalla campagna dello zucchero (traffico stagionale limitato a circa due mesi all'anno, stimato nello studio “Realizzazione programma di revamping dello stabilimento CoproB di Minerbio (BO) – Studio d'area di impatto viabilistico – Dicembre 2011”).

La realizzazione del tratto di circonvallazione riveste grande importanza, perché permette, da un lato, di scaricare i flussi veicolari che interessano via Canaletto e il centro abitato di Minerbio, dall'altro di migliorare la sicurezza del nodo di via Canaletto/via Savena, grazie ad una riduzione del numero di veicoli in attraversamento dell'area di conflitto. Infatti la strada di collegamento permette ai mezzi pesanti provenienti dalla SS64 e dalla SP44 in particolare, di imboccare la nuova viabilità e dirigersi verso il Comune di Baricella. L'introduzione del nuovo tratto di strada sarà altresì funzionale alle attività dell'impianto di recupero di rifiuti inerti della Ecored srl.

RUMORE

L'area interessata dal progetto è classificata dal Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Minerbio (BO) in classe III, con limiti massimi assoluti di immissione pari a 60 dB(A) in periodo diurno e 50 dB(A) in quello notturno.

I ricettori coinvolti sono costituiti da case sparse nei dintorni del tracciato; non è stata rilevata la presenza di ricettori sensibili quali scuole, ospedali, case di cura. Nel complesso sono stati censiti 13 ricettori potenzialmente impattati dalla realizzazione e dall'esercizio della nuova strada. Contestualmente, con l'apertura dell'infrastruttura si potrà conseguire la deviazione del traffico leggero e pesante dalle strade del centro abitato, riducendo così l'impatto acustico sui ricettori ubicati nel centro abitato stesso.

Per la rilevazione dello stato attuale sono state eseguite 4 misure fonometriche, di durata pari a 60 minuti, nell'area interessata dal progetto.

A seguito di richiesta integrazioni, il proponente ha provveduto ad effettuare nuovi rilievi del traffico sulle strade esistenti, conteggiando i transiti di mezzi leggeri e pesanti su via Garibaldi e su via Canaletto per due giornate consecutive durante il mese di febbraio 2021.

Sono state così aggiornate le precedenti stime di traffico, aggiungendo nello scenario di esercizio, come specificatamente richiesto nelle integrazioni, anche i mezzi pesanti diretti verso la Ecored e quelli stagionali dovuti alla campagna dello zucchero.

Pertanto nel nuovo tratto stradale di progetto sono stati inseriti i seguenti flussi di traffico, relativi all'ora di punta:

- 519 leggeri e 19 pesanti nel periodo diurno;
- 119 leggeri e 4 pesanti nel periodo notturno.

A tali numeri sono stati aggiunti 10 mezzi pesanti diretti verso la Ecored e 40 relativi alla campagna dello zucchero.

Attraverso l'uso del modello previsionale "SoundPlan", sono stati ricostruiti lo scenario attuale e quelli di progetto, con e senza mitigazioni acustiche.

Gli scenari relativi alla fase di esercizio sono stati simulati in riferimento all'ora di punta, pertanto devono comunque essere considerati cautelativi nei confronti del rispetto dei limiti normativi che, come noto, si riferiscono agli interi periodi di riferimento (diurno 6-22 e notturno 22-6).

La stima dello scenario di progetto senza mitigazioni ha evidenziato superamenti del limite notturno presso due ricettori, R6 su via Sagradino e R7 in prossimità della nuova rotatoria sulla S.P. 44: pertanto il proponente ha ipotizzato la realizzazione di tre interventi di mitigazione, ciascuno costituito da una barriera acustica di altezza pari a 3 metri e lunghezza pari a circa 30 metri. Grazie a tali interventi viene stimato il rispetto dei limiti normativi presso tutti i ricettori considerati.

Per quanto riguarda l'impatto relativo alla fase di cantiere, non disponendo ancora di elementi ed informazioni tecniche specifiche, il proponente ha effettuato una valutazione semplificata, rappresentando il cantiere come una "sorgente puntiforme equivalente" comprensiva di tutte le sorgenti di rumore presenti (macchinari, impianti, lavorazioni): tale analisi non ha evidenziato potenziali situazioni di particolare criticità.

ARIA

L'intervento in questione nasce dalla pianificazione urbanistica del territorio e che trova riscontro nella tavola specifica del PSC Vigente denominata "Schema di assetto strutturale", oltre che nella pianificazione metropolitana all'interno del PUMS nella tavola della rete stradale. Della

pianificazione prevista e anzi detta è stato portato a compimento, nel corso degli anni, tutto il tracciato denominato “Nuova Circonvallazione” (tracciato alternativo all’attuale via San Donato nel Comune di Minerbio), ad eccezione del tratto in questione. La conclusione dell’intervento consentirà lo spostamento del maggior flusso di traffico attraversante il centro abitato di Minerbio sulla nuova circonvallazione migliorando così la qualità della vita degli abitanti. Le valutazioni ambientali sono contenute nello studio redatto nel 2019 dalla società AIRIS che prende in esame i seguenti scenari significativi di riferimento:

- scenario attuale (ante operam)
- scenario futuro di progetto (post operam).

Gli inquinanti esaminati sono quelli particolarmente critici in quanto presenti in quantità significative o in quanto maggiormente nocivi, ossia NOx e PM10.

La qualità dell’aria dello scenario attuale nell’ambito di analisi è stata caratterizzata in una prima fase sulla base della zonizzazione della qualità dell’aria descritta nel progetto di “Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2016) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010” approvato, dai rilievi delle centraline della rete regionale di rilevamento, nonché dalle elaborazioni sui dati di qualità dell’aria effettuate da ARPA.

Negli scenari di riferimento ante e post operam sono inoltre state stimate le emissioni di inquinanti dovute alle principali sorgenti stradali nell’area di studio. Il traffico rappresenta una delle sorgenti più significative, se non la più rilevante, di inquinanti atmosferici a livello urbano.

Tale considerazione, in aggiunta alla carenza di dati specifici che quantificano nel dettaglio il contributo di altre sorgenti presenti in ambito urbano, ha fatto sì che le sorgenti considerate nelle simulazioni di emissioni di inquinanti facciano riferimento diretto al solo traffico stradale.

Nello scenario post operam conseguente alla realizzazione del progetto, si avranno variazioni della rete stradale ma non dei flussi di traffico. La metodologia di lavoro si è basata su simulazioni numeriche effettuate tramite modelli matematici. Le simulazioni sono state effettuate utilizzando i dati di traffico derivanti dalle stime relative agli scenari considerati.

L’ambito spaziale di studio è stato definito coincidente con un’area comprendente il tracciato della nuova strada oggetto di studio e le vie di traffico adiacenti.

La zona così identificata permette di analizzare le conseguenze in termini di inquinamento atmosferico, determinate dalle modifiche apportate alla rete stradale previste dal progetto.

Nello scenario attuale la fonte principale di inquinamento atmosferico, è costituita principalmente dai veicoli transitanti sulla statale S.P. n.5 e dalla S.P. n.44. Per la restante parte, l’inquinamento atmosferico viene considerato ininfluente; è infatti limitata la densità veicolare che corre lungo le strade del comune di Minerbio.

La situazione atmosferica relativa all’area oggetto di studio, in particolare per il PM10, risulta nel complesso prevedibilmente interessata da fenomeni di concentrazione di inquinanti, derivanti dalla rete stradale, che possono comportare, in particolari condizioni sfavorevoli un superamento dei limiti normativi.

Nello scenario ante operam la quantificazione delle emissioni di inquinanti è partita, da una caratterizzazione delle principali sorgenti di inquinamento atmosferico presenti nell’area di intervento, ovvero nei tratti stradali compresi tra la S.S.64, il capoluogo di Minerbio e l’area industriale di Cà de Fabbri, entrambi ad est della stessa Porrettana (S.S.64).

I volumi di traffico sulla rete stradale nella situazione ante operam sono stati estratti dallo scenario attuale di traffico del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della città metropolitana di Bologna, che al suo interno comprende anche il territorio comunale di Minerbio.

Con tali dati è stato possibile caratterizzare il traffico veicolare sulla rete stradale dell’abitato di Minerbio nel giorno feriale per i due periodi, diurno e notturno. I veicoli in transito sono suddivisi per direzione di marcia e classificati in veicoli leggeri e pesanti. Le velocità media, sugli archi stradali, è

stata assegnata sulla base di una stima effettuata in relazione a dati rilevati su strade con caratteristiche simili a quella in oggetto.

Per quanto riguarda i fattori di emissione legati ai flussi veicolari circolanti, a livello cautelativo è stato considerato un parco veicolare identico a quello attuale, non tenendo quindi conto dell'evoluzione della normativa che tende a ridurre le emissioni in atmosfera consentite.

Analogamente a quanto fatto per lo scenario attuale, anche per lo scenario post operam sono state stimate le emissioni inquinanti dovute alle principali sorgenti presenti nell'area, considerando le sole sorgenti mobili, ossia il traffico veicolare in transito sulla rete influenzata dalle modifiche introdotte dall'intervento in esame.

Per lo scenario futuro esaminato sono stati assunti quali indicatori della qualità dell'aria gli stessi inquinanti considerati per lo scenario attuale, ossia NOx e PM10 mantenendo a livello cautelativo i fattori di emissione considerati per il parco circolante attuale.

Le sorgenti di inquinamento atmosferico mobili, ovvero da traffico veicolare, fanno riferimento, per lo scenario futuro, alla rete stradale futura, comprendente le modifiche per essa previste con la realizzazione della nuova circonvallazione.

I volumi di traffico sulla rete stradale nello scenario futuro sono stati ottenuti partendo dallo scenario Ante Operam e introducendo sia gli interventi infrastrutturali previsti che le modifiche riguardanti la circolazione su alcuni archi della rete.

In particolare, a nord dell'abitato di Minerbio è stato inserito il nuovo asse di collegamento che congiunge la SP 5 via Savena Inferiore con via Guglielmo Marconi; in termini di modifiche alla circolazione è stata interdetta la circolazione di mezzi pesanti sugli archi stradali di via Garibaldi, via Canaletto e di via Savena Inferiore nel tratto compreso tra via Canaletto e all'intersezione con il nuovo arco di progetto.

Tali limitazione alla circolazione sono finalizzate allo spostamento del traffico dei mezzi pesanti di attraversamento nord-sud, che ad oggi percorrono via Garibaldi in favore di via Marconi e del nuovo intervento infrastrutturale di Progetto.

Il traffico veicolare simulato è riferito al giorno feriale e articolato sempre, per le due tipologie di veicoli, leggeri e pesanti.

I risultati delle simulazioni evidenziano che i due scenari sono pressoché identici in quanto, come precedentemente descritto, il carico veicolare non subirà un aumento ma sostanzialmente una variazione di percorso. Tuttavia se consideriamo i soli archi interessati dalle modifiche apportate dallo scenario di progetto si può notare che l'inquinamento da NOx e PM10 andrà riducendosi e spostandosi dalla SP5, SP44, Via Garibaldi e Ronchi Inferiore verso Via Marconi e la nuova bretella di progetto.

Pertanto in termini di bilancio emissivo si ritiene che la soluzione progettuale non porti ad un peggioramento della qualità dell'aria e considerando poi lo spostamento del traffico da una zona abitativa ad una più propriamente agricola, si può supporre una miglioria a carico delle zone residenziali del capoluogo.

SUOLO, SOTTOSUOLO E ACQUE

Per fornire un quadro generale delle caratteristiche geologiche ed idrogeologiche dell'area viene presentata:

- una sintesi dell'architettura geologico-stratigrafica del sottosuolo emiliano-romagnolo;
- una sintesi dell'assetto idrostratigrafico generale del bacino padano.

La successione Plio-quadernaria mostra carattere regressivo presentando alla base sabbie e peliti torbiditiche, sovrastate da un prisma sedimentario fluvio-deltizio, a carattere progradante ricoperto al tetto da depositi continentali. Per quanto detto in precedenza il sottosuolo padano è stato suddiviso in tre gruppi di acquiferi principali i quali sono ben distinguibili perché separati da livelli impermeabili

individuabili a scala regionale: Gruppo acquifero A; Gruppo acquifero B; Gruppo acquifero C. Attualmente il gruppo acquifero A è quello maggiormente utilizzato per lo sfruttamento delle acque sotterranee essendo quello più superficiale e più facilmente raggiungibile. Ognuna di queste unità può essere considerata idraulicamente isolata dalle adiacenti, di conseguenza i livelli piezometrici registrati in pozzi che captano un determinato acquifero possono considerarsi indipendenti da altri valori registrati sulla stessa verticale ma in pozzi captanti serbatoi differenti.

Nella specifica Relazione geologica e geotecnica (Dott. Zanella, 2019) in allegato al presente progetto, è stato ricostruito il modello geologico mediante la realizzazione di 8 prove penetrometriche statiche ed un'indagine geofisica (MASW e HVSR), i cui dati ottenuti hanno permesso di caratterizzare l'area in esame, dal punto di vista geotecnico e stratigrafico e di fornire i parametri e i coefficienti sismici.

Dalla Carta Geologica e dei Suoli della Regione Emilia Romagna, si può osservare come l'area risulti inserita in una zona caratterizzata da depositi limoso-sabbiosi di pianura alluvionale, in prossimità di un paleoalveo certo che si sviluppa in corrispondenza dell'attuale strada provinciale SP5, comprendente ventagli di rotta nelle vicinanze. Tali forme sono caratterizzate tipicamente da depositi granulari e debolmente coesivi, quali sabbie e limi.

Le stratigrafie evidenziano terreni prevalentemente coesivi, con frazioni granulari nei primi 3/4 metri e oltre i -12 m dal piano di campagna, in particolare nella CPT 4 dai -11.50 ai -15 m.

Dal punto di vista sismico, il Comune di Minerbio (BO) è stato confermato in zona 3.

Dall'analisi geofisica la zona di studio è stata classificata in suolo di tipo C.

Considerando lo strato complessivo, l'indice di liquefazione (IL) risulta inferiore a 2, il che ci permette di evidenziare il rischio di liquefazione come "BASSO", per gli orizzonti riscontrati, nonostante la presenza di livelli a natura granulare, comunque stimati non liquefacibili.

Dall'analisi della carta delle isofreatiche (PSC Terre di Pianura), risulta che il tetto della falda superficiale si trovi a una quota di circa 10 m s.l.m., con una direzione di flusso locale orientata verso nord est.

Al termine delle indagini la prima falda è stata ricostruita a profondità comprese tra i -2 e i -3.10 m dal piano di campagna.

Per quanto riguarda le acque di superficie, va evidenziata la presenza del canale di scolo che scorre lungo la parte meridionale dell'area oggetto di indagine, denominato Allacciante IV Circondario, che in periodi di forte e particolare piovosità potrebbe in alcuni casi concorrere in maniera diretta alla regimazione della falda superficiale.

Date le condizioni dei luoghi e date le caratteristiche dell'intervento, in estrema sintesi l'area sulla quale insiste l'intervento è considerata idonea sia dal punto di vista geomorfologico che dal punto di vista idraulico e idrogeologico.

PAESAGGIO, VERDE ED ECOSISTEMI

L'area oggetto di studio è localizzata in Provincia di Bologna. La parte pianeggiante della regione Emilia Romagna, compresa tra la linea pedemontana e il Po, si allarga progressivamente da ovest verso est. Pertanto, il comune di Minerbio rientra in quella che viene denominata la grande "Pianura Padana". Sebbene nel territorio della regione ricadano ben 14 parchi regionali e numerose aree naturali protette, oltre a vaste aree lasciate all'agricoltura, l'area soggetta alla nuova viabilità non intacca tali parti importanti.

In pianura le specie vegetali più presenti sono pioppo nero, pioppo bianco, pioppo tremulo e salice bianco, farnia, frassino maggiore, frassino ossifillo e carpino bianco.

L'area oggetto dell'intervento però non presenta sviluppi importanti di vegetazione, ma è occupato

essenzialmente da colture erbacee. Inoltre, nelle aree in abbandono si sviluppano fitocenosi erbacee spontanee, costituite da vegetazione con copertura non uniforme e discontinua.

4.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Ambientale

VIABILITA' E TRAFFICO

La realizzazione del tratto di circonvallazione mancante, permetterà, da un lato, di scaricare i flussi veicolari che interessano via Canaletto e il centro abitato di Minerbio, dall'altro di migliorare la sicurezza del nodo di via Canaletto/via Savena, grazie ad una riduzione del numero di veicoli in attraversamento dell'area di conflitto. Infatti la strada di collegamento permette ai mezzi pesanti provenienti dalla SS64 e dalla SP44 in particolare, di imboccare la nuova viabilità e dirigersi verso il Comune di Baricella. L'introduzione del nuovo tratto di strada, è inoltre funzionale alle attività dell'impianto di recupero di rifiuti inerti della Ecored Srl, che a seguito di una valutazione ambientale dell'impianto prevedeva la realizzazione del collegamento in oggetto, alla SP 5 e SP 44.

RUMORE

Nel paragrafo di conclusioni del documento di valutazione dell'impatto acustico presentato non risulta chiaro se gli interventi di mitigazione ipotizzati siano effettivamente previsti, in quanto viene specificato che, essendo i superamenti dell'ordine di 1 dBA, risulterebbero compresi nella tolleranza della stima modellistica.

Inoltre nella revisione del documento di Relazione di Prefattibilità ambientale, trasmesso con la documentazione integrativa, viene precisato che: "in fase definitiva, verrà eventualmente studiato un leggero innalzamento della livelletta stradale in prossimità dell'attraversamento di via Sagradino, al fine di contenere le emissioni acustiche verso i ricettori più critici".

Considerando le caratteristiche del progetto attualmente in esame ed in base alle stime modellistiche riportate nel documento presentato, che hanno evidenziato superamenti del limite normativo in periodo notturno, **si ritiene** che le mitigazioni acustiche ipotizzate dal proponente debbano essere realizzate, al fine di garantire in qualsiasi scenario futuro (compreso quello più impattante, relativo ai due mesi di campagna dello zucchero) il rispetto dei limiti normativi.

ARIA

Si concorda con quanto valutato nello studio in cui si rileva che, in termini di bilancio emissivo, la soluzione progettuale, che risulta il completamento di un'infrastruttura territoriale a più ampio respiro (Nuova Circonvallazione di Minerbio) non porti ad un peggioramento della qualità dell'aria e che, considerando poi lo spostamento del traffico da una zona abitativa ad una più propriamente agricola, si può supporre una miglioria a carico delle zone residenziali del capoluogo.

SUOLO, SOTTOSUOLO E ACQUE

Il consumo di suolo, limitato al solo sedime del tratto stradale, interesserà terreni agricoli fortemente caratterizzati dalle lavorazioni agronomiche con scarsa naturalità. Si può ritenere quindi che gli impatti rispetto alla componente siano poco significativi.

Anche per la componente acque non si riscontrano particolari criticità, fatto salvo la previsione di tutti i presidi previsti dal progetto e che, a livello esecutivo saranno concordati con gli enti competenti.

PAESAGGIO, VERDE ED ECOSISTEMI

L'area oggetto dell'intervento non presenta sviluppi importanti di vegetazione, ma è occupato essenzialmente da colture erbacee. Non si ravvisano particolari criticità ambientali.

5. CONCLUSIONI

Nella presente Relazione Istruttoria, tenuto conto anche dei contributi espressi dagli Enti/Servizi coinvolti, è stato valutato:

- che i documenti, così come integrati, riportano elementi sufficientemente coerenti per la descrizione del contesto territoriale;
- che l'intervento in oggetto è conforme ai vigenti strumenti di pianificazione comunale e provinciale;
- che sono stati presi in considerazione i criteri indicati nell'Allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e smi. ed in particolare il progetto proposto, con gli opportuni presidi per la sua mitigazione, non prevede ulteriori impatti significativi e negativi.

La verifica effettuata, pertanto, si conclude con l'esclusione del progetto in esame dal procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, con le condizioni ambientali necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi, di seguito indicate nella presente Relazione istruttoria (art. 11 della L.R. 4/18).

L'autorità competente adotterà il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (screening), di cui la presente Relazione costituirà l'ALLEGATO 1 che, ai sensi del comma 4 dell'art. 11, obbliga il proponente a conformare il progetto alle condizioni ambientali in esso contenute. Tali condizioni sono altresì vincolanti per le amministrazioni competenti al rilascio di intese, concessioni, autorizzazioni, licenze, pareri, nullaosta, assensi comunque denominati, necessari per la realizzazione del progetto in base alla vigente normativa.

ELENCO DELLE CONDIZIONI AMBIENTALI

1. Considerate le caratteristiche del progetto e le stime modellistiche effettuate dal proponente, che hanno evidenziato superamenti del limite normativo in periodo notturno, le mitigazioni acustiche ipotizzate devono essere realizzate, al fine di garantire in qualsiasi scenario futuro (compreso quello più impattante, relativo ai due mesi di campagna dello zucchero) il rispetto dei limiti normativi. Pertanto il proponente dovrà presentare, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, il dettaglio della progettazione relativo alla realizzazione delle mitigazioni acustiche.

La verifica di ottemperanza spetta alla ARPAE APAM.

LA RESPONSABILE
AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA
Patrizia Vitali¹
(lettera firmata digitalmente)²

¹ Ai sensi del Codice di Amministrazione Digitale vigente ed in virtù della deliberazione del Direttore Generale di ARPAE Emilia-Romagna n. 113 del 17 dicembre 2018 con cui è stato confermato alla Dott.ssa Patrizia Vitali l'incarico di Responsabile dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana.

² Documento prodotto e conservato in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del "Codice dell'Amministrazione Digitale" nella data risultante dai dati della sottoscrizione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'articolo 3 del D.Lgs n. 39/93 e l'articolo 3 bis, comma 4 bis del Codice dell'Amministrazione Digitale.

ALLEGATO A

SINTESI OSSERVAZIONI RELATIVE AL PROGETTO “NUOVO COLLEGAMENTO VIARIO TRA VIA MARCONI E LA SP5 – VIABILITÀ DI ATTRAVERSAMENTO DI MINERBIO TRATTI FUNZIONALI 4 E 5” LOCALIZZATO NEL COMUNE DI MINERBIO (BO)

Premesso che le osservazioni pervenute ai fini della valutazione ambientale entro i termini sono le seguenti:

OSS. 1: Luciano Zanchetta, Silvia Zanardi - PG/2019/151404 del 21/10/2020

OSS. 2: Daniele Sita, Daniela Martinucci - agli atti della Regione Emilia - Romagna con PG RER 682325 del 23/10/2020;

Di seguito si riportano le sintesi delle osservazioni pervenute, suddivise in relazione ai quadri di riferimento generale, programmatico, progettuale ed ambientale.

A. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

A.1 La nuova carreggiata stradale interessa diverse proprietà, tra le quali due lotti di terreno identificati al Catasto Terreni del Comune di Minerbio con il foglio 3 mappali 515 516. Il mappale 516 ha una superficie di 25 mq e viene interessato interamente dalla carreggiata, mentre il mappale 515 ha una superficie di 12.237 mq e la strada in progetto lo attraversa tagliandolo in due parti: una porzione a nord della stessa di circa 6.100 mq e una porzione a sud di circa 4.500 mq. Dalla realizzazione della circonvallazione avremo un danno considerevole in quanto la porzione di terreno a nord rimarrà completamente interclusa senza accesso diretto dalla strada e con l'impossibilità di spostare i mezzi da una parte all'altra della proprietà per procedere ad una corretta coltivazione e manutenzione delle due aree. Pertanto alla luce di quanto sopra esposto chiediamo quanto segue:

1.;
2. la trasformazione da zona agricola a zona edificabile residenziale per l'area che rimane interclusa tra la SP44 e la nuova circonvallazione. In cambio dell'edificabilità si rinuncia all'indennità di esproprio. (OSS. 1)

A.2 I comproprietari dell'area sita in Comune di Minerbio, catastalmente contraddistinta al Fg. 3, mappale ex 428 ora 541, interessata dal procedimento di apposizione di vincolo espropriativo, per la realizzazione di nuovo collegamento viario chiedono quanto segue:

-
-
- un adeguato riconoscimento economico, in quanto il terreno agricolo verrà diviso dalla nuova strada e questo comprometterà la regolare coltivazione dell'intero terreno che, di fronte all'emergenza economica ed ecologica che si apprestano ad affrontare, rappresenta una parte del sostentamento familiare. (OSS. 2)

B. OSSERVAZIONI AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

C. OSSERVAZIONI AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

C.1 La nuova carreggiata stradale interessa diverse proprietà, tra le quali due lotti di terreno identificati al Catasto Terreni del Comune di Minerbio con il foglio 3 mappali 515 516. Il mappale 516 ha una superficie di 25 mq e viene interessato interamente dalla carreggiata, mentre il mappale 515 ha una superficie di 12.237 mq e la strada in progetto lo attraversa tagliandolo in due parti: una porzione a nord della stessa di circa 6.100 mq e una porzione a sud di circa 4.500 mq. Dalla realizzazione della circonvallazione avremo un danno considerevole in quanto la porzione di terreno a nord rimarrà completamente interclusa senza accesso diretto dalla strada e con l'impossibilità di spostare i mezzi da una parte all'altra della proprietà per procedere ad una corretta coltivazione e manutenzione delle due aree. Pertanto alla luce di quanto sopra esposto chiediamo quanto segue:

1. la realizzazione di un passo carraio per l'accesso all'area che rimane a nord della circonvallazione;
2. (OSS. 1)

C.2 I comproprietari dell'area sita in Comune di Minerbio, catastalmente contraddistinta al Fg. 3, mappale ex 428 ora 541, interessata dal procedimento di apposizione di vincolo espropriativo, per la realizzazione di nuovo collegamento viario chiedono quanto segue:

- di allontanare il più possibile la strada dall'area cortiliva (mappali n. 538 e 43);
- che venga realizzato un accesso carrabile direttamente dalla proprietà sulla nuova strada in conformità alle normative del codice della strada vigente, in quanto l'attuale via Sagradino verrà attraversata e interrotta dalla nuova strada e pertanto una parte non sarà più percorribile con estremi disagi per gli spostamenti;
- (OSS. 2)

D. OSSERVAZIONI AL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

D.1 I comproprietari dell'area sita in Comune di Minerbio, catastalmente contraddistinta al Fg. 3, mappale ex 428 ora 541, interessata dal procedimento di apposizione di vincolo espropriativo, per la realizzazione di nuovo collegamento viario chiedono il posizionamento di barriere antirumore in corrispondenza degli immobili di proprietà. (OSS. 2)

ALLEGATO B

CONTRODEDUZIONI PRESENTATE DAL PROPONENTE ALLE OSSERVAZIONI DI CUI ALL'ALLEGATO A, RELATIVE AL PROGETTO "NUOVO COLLEGAMENTO VIARIO TRA VIA MARCONI E LA SP5 – VIABILITÀ DI ATTRAVERSAMENTO DI MINERBIO TRATTI FUNZIONALI 4 E 5" LOCALIZZATO NEL COMUNE DI MINERBIO (BO) - PG/2021/54592 del 08/04/2021

OSSERVAZIONE 1)

(C1) Osservazione da parte di Zanchetta Luciano e Zanardi Silvia Via Savena Superiore 74 40061 Minerbio (BO) il passo carraio richiesto ed accedente all'area agricola in questione verrà recepito nel progetto definitivo.

(A1) La trasformazione da zona agricola a zona edificabile residenziale dell'area residuale tra la SP44 e la nuova strada potrà essere tenuta in considerazione in sede di adeguamento degli attuali strumenti urbanistici alla luce della nuova legge Regionale sull'uso del territorio.

OSSERVAZIONE 2)

(D1) Osservazione da parte di Sita Daniele e Martinucci Daniela Via Sagradino n. 15 40061 Minerbio (BO) a seguito delle valutazioni sull'impatto acustico dell'opera eseguite in fase di screening il progetto definitivo recepirà gli interventi di mitigazione ritenuti necessari;

(C2) inoltre si terrà in considerazione il superamento in quota della via Sagradino per consentire sia la continuità della stessa che limitare il più possibile la realizzazione di nuovi accessi sulla infrastruttura di progetto. Tale soluzione permetterà di migliorare l'impatto acustico della nuova viabilità in tale punto del territorio.

(A2) Si rimanda al procedimento espropriativo ogni valutazione inerente le indennità a cui viene fatto riferimento al punto 3.

ALLEGATO C

RISPOSTA DELLA CONFERENZA DI SERVIZI ALLE OSSERVAZIONI PRESENTI NELL'ALLEGATO A RELATIVE AL PROGETTO "NUOVO COLLEGAMENTO VIARIO TRA VIA MARCONI E LA SP5 – VIABILITÀ DI ATTRAVERSAMENTO DI MINERBIO TRATTI FUNZIONALI 4 E 5" LOCALIZZATO NEL COMUNE DI MINERBIO (BO)

LEGENDA

- L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA: quando viene recepita nelle valutazioni e/o prescrizioni
- L'OSSERVAZIONE È PARZIALMENTE ACCOLTA quando viene in parte recepita nelle valutazioni e/o nelle prescrizioni
- L'OSSERVAZIONE NON È ACCOLTA quando non introduce nuovi elementi utili alla valutazione poiché già valutata dal proponente
- L'OSSERVAZIONE NON È PERTINENTE

A. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

A.1 L'OSSERVAZIONE NON È PERTINENTE

A.2 L'OSSERVAZIONE NON È PERTINENTE

B. OSSERVAZIONI AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

C. OSSERVAZIONI AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

C.1 L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA per quanto riportato nei paragrafi 3.A e 3.B

C.2 L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA per quanto riportato nei paragrafi 3.A e 3.B

D. OSSERVAZIONI AL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

D.1 L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA per quanto riportato nei paragrafi 4.A e 4.B