

Verifica ottemperanza prescrizioni VIA e valutazioni sulle implementazioni tecnologiche

Nel seguito, per le componenti ambientali analizzate si farà riferimento alle specifiche prescrizioni così come elencate nella delibera di Giunta Regionale Num. 1202 del 02/08/2017 e nel Decreto di VIA n. 133 del 30/03/2018 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Rumore

Quanto presentato da Società Autostrade intende rispondere alle prescrizioni del DECVIA 133/2018 che richiedeva di presentare, nell'ambito della fase di approvazione del progetto definitivo, un aggiornamento dello studio acustico volto a:

- il controllo dei valori limite assegnati ai ricettori in funzione della concorsualità delle sorgenti infrastrutturali (prescrizione C25);
- un aggiornamento in merito alla chiusura dei buffer delle fasce di pertinenza acustica dell'autostrada e della tangenziale (prescrizione C32);
- alla verifica sul corretto numero dei piani assegnati agli edifici oggetto di simulazione (prescrizione C32);
- alla valutazione delle modifiche introdotte esternamente all'autostrada (risagomatura e/o nuove rotatorie), con le necessarie opere di mitigazione (prescrizione C32);
- alla descrizione delle motivazioni tecniche che hanno impedito la progettazione di barriere acustiche più performanti nei casi in cui permangono ricettori al di fuori dei limiti (prescrizione C32).

In relazione agli aspetti progettuali e obiettivi prestazionali delle mitigazioni, si prescriveva inoltre:

- l'utilizzo di giunti a basso impatto acustico (prescrizione C26);
- il potenziamento delle barriere acustiche individuate dalla RER sulla base dell'istruttoria tecnica di Arpae (prescrizioni A7 e C24);
- l'adozione di asfalto con elevato potere fonoassorbente su autostrada e tangenziale, in particolare nei tratti dell'infrastruttura in cui si verificano casi di superamento (prescrizione C22);
- la previsione di interventi compensativi, per tutti i ricettori per i quali è stimato il superamento dei limiti in facciata, al fine di garantire idonee condizioni di ventilazione e condizionamento (prescrizione C27).

Ulteriori prescrizioni riguardavano l'effettuazione del monitoraggio acustico durante la fase di cantierizzazione (prescrizione C28) e quella di esercizio dell'opera (prescrizione C29), quest'ultimo nel rispetto di quanto indicato nelle successive prescrizioni C30 e C31.

Si segnala che la prescrizione C23, riguardante l'Istituto tecnico commerciale "Rosa Luxemburg", non trova al momento attuazione in quanto il nuovo Asse Lazzaretto non è compreso nel progetto trasmesso.

Sintesi dello studio

Nell'aggiornamento dello studio acustico ("Studio Acustico – Relazione impatto acustico esercizio" PAC0001-2 datato settembre 2020) viene precisato quanto segue:

- i buffer sono stati mantenuti con chiusura circolare in quanto, nell'ambito del Piano di risanamento acustico nazionale delle infrastrutture autostradali ed in altri progetti, gli enti competenti (Ministero, Regioni) non hanno mai evidenziato la necessità di considerarle in modo diverso;

- è stato verificato il corretto numero di piani degli edifici;
- non sono previste barriere acustiche presso le nuove rotatorie in quanto creerebbero problemi di visibilità e di sicurezza stradale, e comunque non sarebbero sufficienti a mitigare i ricettori;
- sarà valutato il ricorso all'asfalto fonoassorbente in funzione della sperimentazione che sarà condotta in concomitanza con l'avvio dei lavori presso un campo prova, in modo da verificare sul campo e nel tempo le prestazioni tecniche ed acustiche del manto stradale;
- per i giunti saranno adottate, laddove necessario per la vicinanza ai ricettori e compatibilmente con la fattibilità degli interventi, le migliori tecnologie disponibili;
- sono state potenziate, nei casi esplicitamente richiesti dalla RER, le barriere acustiche.

Lo Studio, come riportato in premessa dello stesso, è stato aggiornato adottando come dati di input per lo scenario futuro i flussi di traffico calcolati nell'ambito del nuovo studio trasportistico (scenario all'anno 2040) e tenendo conto delle caratteristiche geometriche e prestazionali definite nel progetto dell'opera.

Le variazioni progettuali hanno comportato, rispetto a quanto approvato in sede di VIA, la parziale revisione delle barriere acustiche al fine di adeguarle al nuovo layout stradale (in particolare nuovo ponte sul Reno, nuova configurazione degli svincoli 4, 8 e 9, predisposizione al futuro svincolo Lazzaretto).

Così come già operato nella procedura di VIA, il dimensionamento delle mitigazioni ha perseguito l'obiettivo di garantire il rispetto dei limiti acustici individuati dal DPR 142/04 e, per gli ambiti mitigati dalle esistenti barriere acustiche realizzate contestualmente alla terza corsia dinamica, il generale mantenimento e/o miglioramento del clima acustico attuale.

Il piano di monitoraggio ambientale proposto prevede quanto segue:

- misure in continuo di 7 giorni per ante-operam e post-operam (misure R3);
- misure di 24 ore (R2) o di breve durata (R4) per le verifiche in corso d'opera (cantierizzazione);
- misure di breve durata (R4bis) in post-operam per valutare la necessità di interventi diretti al ricettore.

Le misure post-operam (R3) saranno utilizzate per aggiornare la modellazione acustica, in modo da estendere la verifica sul conseguimento dei livelli simulati in via previsionale a tutti i ricettori impattati dall'opera.

Valutazioni e prescrizioni

In relazione ai *buffer* delle fasce di pertinenza acustica infrastrutturali si prende atto di quanto dichiarato nello studio acustico e, di conseguenza, se il competente MATTM (al quale è stata rimandata l'interpretazione su come devono essere chiuse le fasce di pertinenza acustica infrastrutturali) non fornisce precisazioni in merito, si ritiene che la prescrizione C32 sia ottemperata.

Altri aspetti trattati nello studio acustico, come meglio dettagliato nel seguito, non rispondono in modo esaustivo alle prescrizioni formulate nell'ambito della procedura di VIA e, di conseguenza, dovranno essere meglio approfonditi e condivisi all'interno dell'Osservatorio Ambientale attraverso la redazione di un aggiornamento dello studio acustico.

Nell'assegnazione delle ampiezze e dei limiti di rumore delle fasce di pertinenza acustica stradali (così come definite dal DPR 142/04), si rileva che alcune fasce individuate da Società Autostrade non corrispondono a quelle approvate con la Classificazione acustica comunale.

Si prende atto che nella maggioranza dei casi la scelta operata da Società Autostrade risulta cautelativa o riguarda strade in cui i ricettori non sono interessati da tali difformità essendo esterni alle fasce.

Si fa tuttavia presente che nelle tavole delle concorsualità infrastrutturali le strade di scorrimento sono state aggregate all'interno di una singola voce (strade di tipo D), senza distinguere tra il tipo Da ed il tipo Db che, ai sensi del DPR 142/04, sono caratterizzate da limiti diversi (70/60 dBA per il tipo Da, 65/55 dBA per il tipo Db). Si richiede pertanto che, nell'aggiornamento dello studio acustico venga operata la distinzione tra strade di scorrimento di tipo Da e Db, verificando la coerenza con quanto contenuto nella Classificazione acustica comunale.

A tal proposito si riporta l'esempio di viale Lenin; l'assegnazione della tipologia di strada (Da o Db) è stata dal Settore Ambiente e Verde dedotta analizzando i valori limite riportati nelle tabelle dei risultati delle simulazioni acustiche. Per viale Lenin sono stati considerati nello Studio dei limiti di 65/55 dBA (strada di scorrimento di tipo Db), mentre la Classificazione acustica comunale assegna al viale dei limiti di 70/60 dBA, in quanto si tratta di una strada di scorrimento di tipo Da. Prendendo a riferimento il ricettore 950, i limiti da considerarsi devono essere pertanto di 67/57 dBA, e non di 68,8/58,8 dBA come riportati nelle tabelle dello Studio acustico.

Per il ricettore 950 non si ravvisa una criticità considerando dei limiti più bassi, ma è necessario che la verifica sia estesa a tutti i ricettori interessati da una diversa assegnazione della classificazione stradale eseguita nello Studio rispetto a quella considerata nella Classificazione acustica, in modo da valutare l'insorgenza di eventuali superamenti e, nel caso, la necessità di un potenziamento delle barriere acustiche.

In relazione al numero di piani inseriti nelle simulazioni acustiche, da verifiche condotte a campione si rilevano ancora delle incongruenze.

A titolo di esempio si segnala che:

per i ricettori 318, 329 e 333 sono stati considerati nelle simulazioni 2 piani fuori terra, mentre in realtà gli edifici sono costituiti da 4 piani fuori terra;

per i ricettori 335, 338 e 343 sono stati considerati 3 piani fuori terra, anziché 4.

Nell'aggiornamento dello studio acustico è pertanto necessario procedere ad una nuova verifica sul corretto numero di piani, che deve essere condotta prendendo a riferimento la copertura GIS dell'Amministrazione comunale.

La simulazione acustica dello stato attuale è la stessa sviluppata nell'ambito della procedura di VIA e, pertanto, non è stata aggiornata considerando i transiti veicolari riportati nel nuovo "Studio di traffico" (elaborato ATR0001-2, datato settembre 2020), nel quale è stato ricostruito un nuovo stato attuale e simulato un nuovo scenario futuro riferito al progetto definitivo dell'infrastruttura.

Confrontando i dati di traffico (TGMA) dello stato attuale calcolati nell'ambito della procedura di VIA (elaborato ATR0001, datato novembre 2016) con quelli elaborati nello stato attuale del nuovo studio di traffico (elaborato ATR0001-2, datato settembre 2020), si notano differenze poco significative sull'autostrada (1%), ma più importanti in alcuni tronchi della tangenziale (fino al 15-19% nelle tratte S7-S8 e S9-S10).

Tali variazioni si ripercuotono anche sullo scenario futuro, in quanto calcolato a partire dallo stato attuale.

È da precisare che modifiche significative dal punto di vista acustico si sostanziano per variazioni dei flussi di traffico pari al 20-30%, quindi superiori a quanto avviene nel presente caso (in cui si raggiunge il 15-19%), ma per correttezza sarebbe stato opportuno un aggiornamento delle simulazioni acustiche anche per lo stato attuale, in modo da potere giustificare gli incrementi di rumore simulati per l'attuale progetto rispetto agli analoghi scenari valutati nella procedura di VIA.

Un'eccezione a quanto sopra riguarda i ricettori collocati lungo via Agucchi, per i quali lo stato attuale riportato nell'ultimo Studio acustico è significativamente più alto rispetto a quello della procedura di VIA. In base a quanto chiarito dal tecnico estensore dello studio, tale anomalia deriva da un semplice refuso,

precisando che anche per essi si deve fare riferimento allo stato attuale elaborato per la procedura di VIA. Nella presente istruttoria si è tenuto conto di ciò.

Nello studio acustico è stato previsto il potenziamento delle barriere acustiche presso gli ambiti evidenziati dalla RER (sulla base dell'istruttoria tecnica di Arpa) riscontrando, in corrispondenza dei ricettori direttamente interessati dal potenziamento della barriera, un miglioramento di circa 0,5÷2 dBA dei livelli di rumore post-operam rispetto all'analogo scenario approvato in sede di VIA.

Non è stata invece fornita una puntuale descrizione delle motivazioni tecniche che hanno impedito la progettazione di barriere acustiche più performanti nei casi in cui permanevano ricettori al di fuori dei limiti, pertanto parte della prescrizione C32 non è stata ottemperata.

Nell'ambito della "fase 2", come proposto da Soc. Autostrade, sarà valutata l'ipotesi di realizzare nuove gallerie per la riduzione delle emissioni atmosferiche di inquinanti. Visto questo impegno, si prescrive che, nel caso vengano realizzate, siano progettate in modo da garantire un adeguato isolamento alla trasmissione del rumore (in quanto sostitutive delle barriere acustiche) e che la loro collocazione sia ottimizzata anche dal punto di vista acustico.

La galleria ipotizzata nell'area di via Zanardi, ad esempio, potrebbe essere traslata verso ovest in modo da migliorare ulteriormente la schermatura per il nucleo residenziale collocato tra le vie Agucchi e Zanardi (ricettori 311, 318, 322, 328, 329, 333, 335, 337, 338, 341, 342, 343, 351, ecc.).

Poiché le fondazioni di tali manufatti saranno realizzate congiuntamente all'ampliamento del sistema autostrada/tangenziale, quindi saranno presenti anche qualora nella "fase 2" le gallerie non venissero valutate efficaci per la riduzione delle emissioni di inquinanti, si prescrive che in sede di progettazione esecutiva, sulla base dei dati acustici elaborati e a parità di impegni assunti, siano puntualmente valutati i punti di inizio e fine delle fondazioni delle gallerie, in modo da traguardare anche una ottimizzazione delle prestazioni acustiche.

Per alcuni ricettori si rileva un incremento dei livelli post-operam rispetto a quelli calcolati in sede di VIA, in parte dovuto alla modifica dei dati di input del traffico veicolare (vd sopra), in parte imputabile a modifiche intervenute sul progetto dell'infrastruttura (modifiche negli svincoli, nelle barriere, ecc.).

Alla luce di quanto sopra, nell'aggiornamento dello studio acustico dovranno essere approfonditi i casi di seguito elencati.

- Nucleo di 3 edifici di via dell'Aeroporto nn. 4÷8, per i quali il progetto delle barriere è stato potenziato prevedendo un'ulteriore barriera lungo il tratto dell'A14 diretta a Milano, in continuità con la barriera A-6Nh (alta 3 m e lunga 168 m) progettata nell'ambito dei macro-interventi 89-90 del Piano di risanamento acustico nazionale di Società Autostrade (il cui effetto schermante non è stato tuttavia considerato nelle simulazioni acustiche). Confrontando i due progetti (Studio acustico per il potenziamento e Studio acustico relativo ai macro-interventi 89-90), pare che la barriera A-6Nh e quella dimensionata nel presente progetto si sovrappongono tra di loro. La progettazione dovrà essere pertanto rivista tenendo conto dell'effetto complessivo indotto da tali opere, coordinando la progettazione per garantire, a parità di efficacia acustica nei confronti dei ricettori mitigati, la loro omogeneità in termini di tipologia e di dimensioni.
- Il nuovo progetto risulta, per l'ambito di via della Birra, peggiorativo rispetto a quello approvato in sede di VIA, in quanto non è più prevista la dismissione della rampa d'uscita sud, mentre la rampa d'entrata sud è stata prolungata verso est. In entrambe le situazioni, le modifiche hanno generato un incremento di 2÷3 dBA rispetto ai livelli post-operam approvati in sede di VIA. Tale incremento non porta al superamento dei limiti per gli edifici di via della Birra, ma fa insorgere criticità acustiche per

alcuni ricettori collocati ad est di via del Triumvirato (188, 240, 253). Sebbene il superamento presso questi ultimi ricettori sia contenuto in circa 1 dBA notturno, si richiede di valutare l'efficacia di un potenziamento delle barriere acustiche (attualmente previste di 6 m) lungo lo svincolo della rampa di entrata sud, attraverso un innalzamento o l'inserimento dell'aggetto, in modo da garantire il rispetto dei limiti acustici.

- Edifici di via del Pilastro n. 169/2÷169/3 (ricettori 2021, 2024), esterni alla fascia dei 100 m e mitigati da barriere acustiche (043, 045, 047) e dalla copertura antifonica. Nonostante il miglioramento del clima acustico rispetto allo stato attuale (da 61,5 a 57,0 dBA notturni), per essi è stimato un superamento dei limiti (per la concorsualità delle sorgenti sonore, essendo presente anche la fascia di pertinenza acustica di via San Donato - strada di tipo Db, in base alla vigente Classificazione acustica - i limiti dell'autostrada devono essere decurtati a 52 dBA notturni). Dovrà essere verificato un possibile potenziamento delle barriere, attualmente previste di 6/6,5 m, o un intervento diretto al ricettore (previa verifica strumentale) o la realizzazione della galleria proposta per la riduzione delle emissioni atmosferiche di inquinanti.
- Edifici a torre di viale Zagabria nn. 5÷7 e 22 (ricettori 753 e 754) ed edificio di via del Terrapieno nn. 22÷24 (ricettore 765) che, pur essendo mitigati dalla copertura antifonica e beneficiando di un miglioramento del clima acustico attuale (da 65,0 a 59,0 dBA notturni presso il ricettore 765, maggiormente impattato), non rientrano nei limiti di 67/57 dBA stabiliti dal DPR 142/04 (decurtati per la sovrapposizione con la fascia di pertinenza acustica ferroviaria). Si evidenzia che l'edificio 753 rientra in modo prevalente in fascia B e, pertanto, i limiti devono essere di 63,8/53,8 dBA. Si chiede di verificare la possibilità di inserire ulteriori elementi schermanti lungo il bordo della copertura antifonica monocanna e, nel caso non siano tecnicamente fattibili o risultino acusticamente poco efficienti, dovranno essere valutati un intervento diretto al ricettore (previa verifica strumentale) o la realizzazione della galleria proposta per la riduzione delle emissioni atmosferiche di inquinanti.
- Struttura scolastica di via Scandellara nn. 52/2÷54/8 (ricettori 785, 790, 792, 798), per la quale non è garantito il rispetto della I classe, con valori fino a 56,9 dBA diurni. Tali ricettori sono interessati (sia pure in misura minore, ma comunque non trascurabile) anche dalle immissioni sonore provenienti dal nuovo svincolo che sarà realizzato ad est di via del Terrapieno, lungo il quale dovrà essere valutata la realizzazione di una barriera acustica da connettere alla barriera 072. Nel caso in cui non fosse realizzabile la barriera, dovranno essere valutati interventi di mitigazione diretti sul ricettore.
- Edificio a torre in prossimità dello svincolo 11 (ricettore 871), mitigato da una barriera alta 6,5 m con aggetto (072 e 076) lungo l'autostrada, mentre lungo lo svincolo è prevista una barriera alta 4 m (074) che, rispetto alla procedura di VIA, è stata potenziata nella parte terminale a sud (074A). Per il ricettore, anche in ragione della sua altezza, è stimato il superamento dei limiti nello scenario post-operam, con anche un significativo peggioramento (fino a 3 dBA) dei livelli post-operam rispetto ai valori calcolati in sede di VIA. Si richiede pertanto di valutare il potenziamento delle barriere acustiche 072 e 076, ricorrendo a quella più performante (8,5 m con aggetto), in continuità con la limitrofa barriera 078. Si richiede inoltre l'innalzamento della barriera 074 lungo la rampa dello svincolo, portandola alla medesima altezza della barriera 074A.
- Edifici a ridosso dello svincolo sud dell'uscita 11 bis (ricettori 973, 975, 978, 979, 981) che, pur essendo mitigati dalla barriera maggiormente performante (la cui efficacia è però limitata ai piani bassi ed intermedi), ai piani alti sono esposti ad un aumento del clima acustico, con valori superiori ai limiti stabiliti dal DPR 142/04. Rispetto alla procedura di VIA è previsto un incremento di 0,5÷1 dBA dei livelli post-operam. Si concorda con la proposta di valutare l'intervento diretto al ricettore 975 (dove è calcolato un livello notturno di 63,4 dBA), previa verifica strumentale, ma quest'ultima dovrà

essere estesa anche ai ricettori 978 (58,2 dBA notturni) e 979 (56,7 dBA notturni) per verificare se è necessario estendere l'intervento anche a questi edifici. In funzione degli esiti di tali misure, dovrà essere valutata l'estensione degli interventi diretti anche ai ricettori 973 (53,1 dBA notturni) e 981 (53,5 dBA notturni).

Per quanto riguarda le modifiche progettuali previste sulla viabilità esterna all'infrastruttura autostradale (risagomatura strade, nuove rotatorie, ecc.), nello Studio acustico viene precisato che *"...non sono state previste barriere acustiche in corrispondenza delle rotatorie (che peraltro andrebbero sviluppate di concerto con gli enti gestori delle infrastrutture stradali che si innestano sulla rotatoria stessa), poiché eventuali mitigazioni ivi realizzate non sarebbero sufficienti ad ottenere il risanamento delle strade urbane che si innestano e potrebbero limitare significativamente la visibilità degli incroci, a discapito quindi della sicurezza stradale"*.

Lasciando la valutazione in merito alla visibilità al Settore competente, si ritiene che una modifica della viabilità esistente debba essere comunque accompagnata da una valutazione delle ricadute acustiche attese al ricettore, anche al fine di ricorrere eventualmente (nel caso sia necessario) ad una diversa tipologia di mitigazione.

Si prende atto che Società Autostrade ha valutato, in questa sede, solo la predisposizione del nuovo svincolo Lazzaletto, simulando solamente il rumore lungo le nuove rampe dello stesso.

Si rimanda la valutazione delle ricadute acustiche indotte dallo svincolo e la sua mitigazione (nel caso sia valutato l'insorgere di criticità per i ricettori potenzialmente impattati) alla progettazione di tale viabilità.

Analogamente dovranno essere valutate e mitigate le ricadute acustiche associate alla realizzazione delle due complanari all'autostrada A13, integrando la progettazione delle mitigazioni acustiche con quelle progettate nell'ambito dell'ampliamento dell'autostrada A13 Bologna-Padova.

Si ricorda che nel parere formulato dal Comune di Bologna per la procedura di VIA era richiesto quanto segue: *"...per completezza, nell'ambito dell'approvazione del progetto definitivo dovranno essere specificati i dati di input del traffico veicolare inseriti per ciascun tronco stradale implementato nel modello previsionale, in quanto il solo dato riferito al TGM (traffico giornaliero medio) non può essere ritenuto esaustivo"*.

Si conferma la richiesta di allegare, possibilmente tramite copertura GIS, le informazioni in oggetto.

In relazione alla fase di cantiere si prende atto che la valutazione delle ricadute acustiche indotte dalle lavorazioni ipotizzate presso i cantieri fissi e mobili rispettano, anche grazie all'utilizzo di barriere acustiche aventi altezze di 5 e 6 m lungo i confini con le aree abitate, i limiti individuati dalla Classificazione acustica, ad esclusione di alcuni puntuali superamenti.

Sulla base delle maggiori informazioni che si avranno a disposizione durante la progettazione esecutiva dei cantieri, dovrà essere ottimizzata la loro accessibilità e l'organizzazione delle attività al loro interno, in modo da contenere quanto più possibile gli impatti verso i ricettori potenzialmente interessati e la necessità di ricorrere al regime di deroga ai limiti.

Tali accorgimenti dovranno essere implementati all'interno dello studio acustico della cantierizzazione, da presentare in sede di Osservatorio Ambientale. Qualora fosse necessario richiedere deroga ai limiti e/o agli orari, dovrà essere dimostrato di aver adottato tutte le misure e gli accorgimenti finalizzati a limitare le immissioni sonore verso l'esterno (dando pertanto evidenza dell'impossibilità tecnica di conseguire il rispetto dei limiti); la richiesta dovrà essere valutata e validata dall'Osservatorio Ambientale.

Si ribadiscono inoltre le prescrizioni pertinenti già elencate nel DECUIA:

- l'utilizzo di giunti a basso impatto acustico (prescrizione C26), precisando che dovranno essere utilizzati in tutti i contesti, e non solo dove presenti ricettori sensibili;
- l'adozione di asfalto con elevato potere fonoassorbente su autostrada e tangenziale, in particolare nei tratti dell'infrastruttura in cui si verificano casi di superamento (prescrizione C22);
- la previsione di interventi compensativi, per tutti i ricettori per i quali è stimato il superamento dei limiti in facciata, al fine di garantire idonee condizioni di ventilazione e condizionamento (prescrizione C27).

In linea generale si condivide quanto proposto nel Piano di monitoraggio, rimandando la valutazione sull'individuazione delle postazioni di misura a quando la progettazione delle barriere acustiche sarà stata pienamente definita e condivisa con l'Osservatorio Ambientale.

Si segnala che nella relazione del piano di monitoraggio (pagina 27) è citata l'esecuzione di ulteriori tipologie di misura (R1, R5 e R6), orientate al collaudo dei cantieri e delle macchine in esso utilizzate, che non sono descritte e non sono riportate negli elaborati cartografici. Si richiede di specificare, nella relazione, le modalità con cui saranno condotte tali misure.

In relazione alle misure R4bis (ossia quelle volte a verificare il rispetto dei limiti interni previsti dal DPR 142/04 e, in caso di mancato rispetto, la necessità di provvedere alla mitigazione diretta del ricettore), dovrà essere verificato che le fasce orarie monitorate siano rappresentative del livello medio diurno/notturno atteso presso il ricettore. A tal fine potranno essere utilizzati i flussi di traffico rilevati nella giornata di misura lungo il tronco autostradale in oggetto, confrontando quelli medi diurni/notturni con quelli transitati in occasione della misura e apportando, nel caso la differenza sia superiore al 20%, le opportune correzioni.

Acque

Si elencano nel seguito le prescrizioni inerenti la matrice Acque, illustrando come il progetto presentato vi risponde.

Prescrizione C19: nella successiva fase di approvazione del progetto definitivo dovrà essere chiarito l'elenco dei recapiti degli scarichi in fognatura e in corso d'acqua/suolo, e per gli scarichi dotati di sistema trattante dovrà essere richiesta/aggiornata l'autorizzazione all'Autorità competente.

Il Progetto definitivo contiene l'elaborato "111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-R-IDR0025 - 2 Relazione Idraulica", che - all'allegato G - elenca tutti i recapiti delle acque di piattaforma dividendoli per tipologia di recettore: pubblica fognatura o corso d'acqua superficiale. La tabella contiene anche l'indicazione del sistema di trattamento previsto per ciascuno dei recapiti. Nelle tavole sono riportati i vari punti di scarico sul tracciato.

Per le aree di laminazione per cui non si prevede l'impermeabilizzazione deve comunque essere verificato il livello massimo della falda superficiale, che dovrà essere ad almeno 1 metro dal fondo del bacino al fine di potere escludere lo scarico in falda di portate di acque meteoriche.

Il parere di Hera Prot MIT 49220 del 10/06/20 – Osservazione 140: recapiti acque meteoriche in fognatura, indica che i recapiti identificati dai codici 030, 035, 205 e 210 scaricano in reti bianche per cui Hera S.p.A. non è titolata ad esprimere parere a riguardo.

Nel merito si precisa che gli scarichi 030 e 035 recapitano nella pubblica fognatura mista di Via Francesco Zanardi VIG 4000X3200 che a sua volta recapita ad un manufatto scolmatore del troppo pieno della fognatura pubblica al fiume Reno. Considerando la funzione del tratto di condotta fognaria interessato dalla nuova

immissione, occorrerà che nella successiva fase di progetto esecutivo siano definiti gli aspetti autorizzativi sia di Hera, in qualità di gestore della pubblica fognatura sia del Servizio Area Reno e Po di Volano quale autorità idraulica competente del fiume Reno.

Gli scarichi 205, 210 e 215 (elaborato grafico IDR0059) recapitano ad una rete fognaria bianca presente nei pressi della Rotonda Italia che scarica in Torrente Savena. Occorrerà pertanto, nel progetto esecutivo, acquisire il parere idraulico del Servizio Area Reno e Po di Volano.

Per la fase del progetto esecutivo dovrà essere presentata la richiesta/aggiornamento delle autorizzazioni allo scarico delle acque reflue (AUA) sia in fognatura, sia in corso d'acqua superficiale per tutti gli scarichi dotati di sistema trattante delle acque di piattaforma. Per gli scarichi in corso d'acqua superficiale delle aree di sola laminazione dovrà essere richiesta regolare concessione demaniale.

Si concorda con quanto dichiarato nella documentazione integrativa che per gli scarichi di cantiere, nelle successive fasi di progettazione saranno richieste le autorizzazioni di legge, inserendo apposite specifiche nel Capitolato Speciale d'Appalto per le imprese esecutrici e nel Capitolato Ambientale.

In merito alla modifica progettuale introdotta per la costruzione ex novo del ponte sul Savena, come già richiesto nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA del progetto di "Demolizione e ricostruzione Viadotto Reno e Ponte Savena", si prescrive, per la prossima fase di progettazione esecutiva, di prevedere la posa di una condotta fognaria che, attraversando il fiume, possa collettare la fognatura di via Stradelli Guelfi, che attualmente recapita in Savena, alla fognatura di San Lazzaro (dx Savena).

Prescrizione C20: si prescrive che il progetto definitivo contenga un piano di gestione delle attività di cantiere e di uso dei piazzali di cantiere sulla base delle DGR 286/05 e 1860/06, con l'indicazione delle operazioni da eseguire e della gestione delle acque reflue in uscita dalle diverse aree.

Prescrizione C21: dovrà essere presentato un layout con indicate, per ciascuna area di attività, le reti di scarico, gli impianti di trattamento ed i recapiti finali;

(le Prescrizioni C 71-72-73-74-75-77 esplicitano con maggior dettaglio le richieste C 20-21)

In merito alla gestione delle acque reflue in uscita dalle diverse aree di cantiere, nell'elaborato IDR0332-2 sono descritte le reti di drenaggio previste per le aree di cantiere in progetto. I recapiti delle acque bianche non contaminate sono stati individuati nei corpi idrici naturali costituiti dal fiume Reno, dal Canale Savena Abbandonato e dal torrente Savena. Nel caso del cantiere CO02, non essendo presenti corpi idrici ricettori nelle vicinanze, le acque vengono recapitate nelle condotte fognarie esistenti previa laminazione.

Le acque di prima pioggia di tutti i cantieri vengono recapitate alle reti fognarie, se presenti.

Le soluzioni per il trattamento delle acque meteoriche ricadenti sulle aree di cantiere dipendono dalle diverse attività previste sulle aree stesse, e sono state identificate in base ai criteri previsti dalla normativa vigente (DGR 286/05 e 1860/06).

Nell'area del Campo base CB01 si avrà la presenza delle seguenti attività/funzioni:

- dormitori, parcheggi, uffici, mensa, infermeria, officina, magazzino, area per il deposito del materiale di demolizione della galleria fonica San Donnino; per tali usi sarà prevista una pavimentazione in conglomerato bituminoso. Per lo scarico delle acque meteoriche di dilavamento di tali aree il progetto ritiene che sia sufficiente prevedere il trattamento delle acque di prima pioggia (5 mm); pertanto si prevede la realizzazione di un impianto di stoccaggio e trattamento (sedimentazione e disoleazione) delle acque di dilavamento del piazzale pavimentato per un volume totale di 267,5 mc. Le acque di prima pioggia, una volta trattate, verranno recapitate tramite pompaggio alla fognatura pubblica esistente situata in prossimità del canale

Savena Abbandonato (VIG 4000X3200), mentre i contributi idrici successivi (seconde piogge) verranno recapitati direttamente al Savena Abbandonato.

- area stoccaggio e assemblaggio travi, area stoccaggio attrezzature; per tali aree è prevista una finitura in misto da cava, infatti non risulta necessario prevedere la raccolta e il trattamento delle acque in quanto queste attività di deposito di materiali e attrezzature (prefabbricati, travi, ecc.) non producono alcuna contaminazione delle acque meteoriche.

In merito a questa area si esprimono le seguenti valutazioni e prescrizioni.

1) Occorre che le attività previste nelle aree di cantiere rispettino quanto prescritto nell'art 4.3 del PTCP, Allegato B del PTM, ossia che sia rispettata la fascia di tutela fluviale del Savena Abbandonato pari a 30 m per lato (essendo il Savena Abbandonato un reticolo principale).

2) Le acque bianche non contaminate devono recapitare in Savena Abbandonato dopo idonea laminazione che attualmente non è prevista, secondo i parametri che valuterà l'autorità idraulica (Servizio Area Reno e Po di Volano). Si ricorda che le prescrizioni della Regione Emilia Romagna indicano che dovrà essere cura del proponente rendere idoneo allo smaltimento delle acque (pulizia dell'alveo, corretta pendenza, eliminazione di eventuali manufatti di attraversamento, ecc..) il tratto di torrente compreso tra il punto di recapito delle acque del cantiere fino alla rotatoria su via Ferrarese/via del Gomito. Per tale aspetto si rimanda alle indicazioni che riterrà opportuno dare il Servizio Area Reno e Po di Volano.

3) Dovranno essere realizzate reti fognarie separate per acque reflue domestiche, acque reflue industriali (qualora presenti), meteoriche di prima pioggia/dilavamento e acque bianche; tutte le reti ad eccezione di quelle che raccolgono acque bianche dovranno essere collettate alla pubblica fognatura mista esistente nel rispetto dei limiti di scarico previsti dall'Allegato 5 tab 3 del DLgs 152/06. Nel progetto esecutivo si dovrà dare evidenza di tale configurazione delle reti con idoneo elaborato grafico accompagnato da una relazione descrittiva delle reti.

4) Nella fase di progettazione esecutiva dovrà essere richiesta ed ottenuta l'autorizzazione allo scarico in fognatura (AUA).

5) In fase di redazione del progetto esecutivo dovrà essere verificata la possibile interferenza dell'area di cantiere con la tratta fognaria bianca che sarà oggetto di recupero per lo scarico delle acque bianche dei numerosi comparti urbanistici previsti dalla pianificazione nelle aree circostanti il cantiere e in diverso stato di avanzamento/attuazione (ad esempio Tecnopolo, ex Caserma Sani e Riquilificazione del Quartiere Fieristico), per i quali è stato previsto lo scarico delle relative acque bianche nel Savena Abbandonato.

L'area del Cantiere operativo CO01 è stata suddivisa in più porzioni distinte, in funzione delle attività previste all'interno del cantiere:

- l'area adibita all'abbancamento temporaneo dei materiali provenienti dallo scavo che, essendo già caratterizzati, non producono alcuna contaminazione delle acque dilavanti ad eccezione dell'eventuale trasporto solido. Al fine di trattenere gli eventuali solidi sospesi disciolti nelle acque meteoriche è stato previsto un sistema perimetrale chiuso di fossi in terra. L'area è caratterizzata da una pavimentazione permeabile e non è soggetta al trattamento delle acque;

- aree di viabilità interna al cantiere che risultano pavimentate in conglomerato bituminoso. Le acque meteoriche di prima pioggia (5 mm) di tali aree saranno stoccate e trattate in una vasca da 41 mc per poi essere scaricate tramite pompaggio al Canale Savena Abbandonato;

- area per la frantumazione del c.a, stabilizzazione a calce, impianto di produzione misto cementato; tali aree sono adibite allo svolgimento di attività e fasi di lavorazioni per le quali durante un evento meteorico è possibile il continuo dilavamento di sostanze che possono influenzare la qualità delle acque. Secondo la DGR 1860/2006 per tali aree deve essere previsto il trattamento con impianto chimico - fisico delle portate

dell'intero evento piovoso. Il progetto ha così dimensionato l'impianto: poiché l'85% dei giorni piovosi sono caratterizzati da altezze di precipitazioni inferiori a 20 mm, è stato ritenuto accettabile stoccare un volume corrispondente a 20 mm (200 mc/ettaro) e successivamente, nell'arco di un tempo massimo di 24 ore, inviarlo all'impianto di trattamento di tipo chimico - fisico. L'area di 17.500 mq sarà pavimentata con finitura in conglomerato bituminoso e sarà dotata di vasche modulari interrato con un volume totale pari a 360 mc. Le acque in uscita da tale impianto saranno inviate, unitamente a quelle in uscita dall'impianto di prima pioggia, alla rete meteorica a servizio della viabilità interna e alle acque di seconda pioggia della stessa viabilità, al Torrente Savena Abbandonato.

In merito a questa area si esprimono le seguenti valutazioni e prescrizioni.

- 1) Occorre che le attività previste nelle aree di cantiere rispettino quanto prescritto nell'art. 4.3 del PTCP, Allegato B del PTM, ossia che sia rispettata la fascia di tutela fluviale del Savena Abbandonato pari a 30 m per lato (essendo il Savena Abbandonato un reticolo principale).
- 2) Le acque bianche non contaminate devono recapitare in Savena Abbandonato dopo idonea laminazione che attualmente non è prevista, secondo i parametri che valuterà l'autorità idraulica (Servizio Area Reno e Po di Volano). Anche per questa area di cantiere si ricorda che dovrà essere ottemperata la prescrizione della Regione Emilia-Romagna in merito alla redazione di uno studio idraulico in fase di progettazione esecutiva (si veda il punto 2) relativo al Campo base CB01).
- 3) Dovranno essere realizzate reti fognarie separate per acque reflue domestiche, acque reflue industriali (se presenti), acque di prima pioggia e acque meteoriche non contaminate; tutte le reti, ad eccezione di quelle che raccolgono le acque bianche, devono essere collettate preferibilmente alla pubblica fognatura, solo qualora non fosse tecnicamente possibile potranno recapitare al Savena Abbandonato nel rispetto dei limiti di scarico previsti dall'Allegato 5 tab 3 del Dlgs 152/06. Nel progetto esecutivo si dovrà dare evidenza di tale configurazione delle reti con idoneo elaborato grafico accompagnato da una relazione descrittiva delle reti.
- 4) Nelle successive fasi dovranno essere ottenute le prescritte autorizzazioni allo scarico (AUA) in fognatura o nel Savena Abbandonato, in base al recettore ed alla tipologia di reflui da scaricare.

L'area del Cantiere operativo CO02 è stata suddivisa in più porzioni distinte, in funzione delle attività previste all'interno del cantiere:

- il piazzale del cantiere operativo (spogliatoi, parcheggi, uffici, infermeria, officina, magazzino, ..) avrà pavimentazione in conglomerato bituminoso. Per lo scarico delle acque meteoriche di dilavamento di tali aree si ritiene che sia sufficiente prevedere il trattamento delle acque di prima pioggia (5 mm); pertanto si prevede la realizzazione di una vasca di stoccaggio per un volume di 60 mc. Le acque di prima pioggia verranno trattate con impianti di disoleazione prefabbricati mediante filtri a coalescenza, con successivo recapito tramite pompaggio alla fognatura bianca situata lungo la via San Donato (DN 1000 in cls). Poiché anche il recapito delle seconde piogge è costituito dalla medesima condotta fognaria, al fine di non aggravare idraulicamente il sistema è stata prevista la laminazione delle acque meteoriche ricadenti sul piazzale pavimentato. L'attuale area essendo permeabile si è ipotizzato recapiti in fognatura una portata di 70 l/sec (considerando un coefficiente di deflusso pari a 0,3), pertanto l'impermeabilizzazione prevista in progetto porterebbe ad un aumento della portata scaricata a 234 l/s; impostando quindi una portata di scarico limite di 51 l/s, (inferiore a quella esistente), si è ricavato un volume di laminazione pari a 254 mc che verrà garantito con 200 mc (4 vasche da 50) di laminazione a cui si aggiungono gli ulteriori 60 mc della vasca di prima pioggia. Lo svuotamento delle vasche di laminazione avviene mediante tre elettropompe sommerse con funzionamento in parallelo.
- il campo travi avrà una pavimentazione permeabile, in quanto non risulta necessario prevedere la raccolta e il trattamento delle acque di dilavamento poiché il cantiere risulta adibito esclusivamente al deposito di

materiali e attrezzature (prefabbricati, travi, ecc.) che non producono alcuna contaminazione delle acque meteoriche.

In merito a questa area si esprimono le seguenti valutazioni e prescrizioni:

- 1) Dovranno essere realizzate reti fognarie separate per acque reflue domestiche, acque reflue industriali (se presenti), acque di prima pioggia e acque meteoriche non contaminate; tutte le reti, ad eccezione di quelle che raccolgono le acque bianche, devono essere collettate alla pubblica fognatura nel rispetto dei limiti di scarico previsti dall'Allegato 5 tab 3 del Dlgs 152/06. Dovrà essere verificata unitamente ai tecnici di Hera la possibilità di recapitare le acque bianche laminate nella rete bianca DN 600 presente sulla via San Donato che recapita allo Scolo Calamosco; valutata l'eventuale impossibilità tecnica si potrà procedere allo scarico in pubblica fognatura delle acque bianche laminate. Nel progetto esecutivo si dovrà dare evidenza di tale configurazione delle reti con idoneo elaborato grafico accompagnato da una relazione descrittiva delle reti.
- 2) Poiché la portata di scarico in fognatura, in generale, non deve superare i 10 l/sec/ha, il calcolo del volume di laminazione deve necessariamente tener conto ed essere adeguato a tale parametro; in ogni caso la portata di scarico in fognatura dovrà essere quella indicata dal gestore della fognatura (Hera).
- 3) Nelle successive fasi dovrà essere ottenuta regolare autorizzazione allo scarico in fognatura (AUA) per lo scarico dell'impianto di prima pioggia e delle eventuali acque industriali.

In base alla tavola "Aree di cantiere cave e depositi CO03 – cantiere operativo – Planimetria di drenaggio e particolari tipologici", l'area del Cantiere operativo CO03 è ubicata in sinistra Reno a sud del sistema autostrada-tangenziale ed è suddivisa in più porzioni distinte, in funzione delle attività previste all'interno del cantiere:

- il piazzale del cantiere operativo (spogliatoi, parcheggi, uffici, infermeria, officina, magazzino, ecc...) è caratterizzato da pavimentazione in conglomerato bituminoso. Per lo scarico delle acque meteoriche di dilavamento di tali aree si ritiene che sia sufficiente prevedere il trattamento delle acque di prima pioggia (5 mm); pertanto si prevede la realizzazione di una vasca di stoccaggio per un volume totale di 120 mc. Le acque di prima pioggia verranno trattate con impianti di disoleazione prefabbricati mediante filtri a coalescenza, con successivo recapito, unitamente alle seconde piogge, tramite pompaggio al fiume Reno.
- per il campo travi, avente una pavimentazione permeabile, non risulta necessario prevedere la raccolta e il trattamento delle acque in quanto il cantiere risulta adibito esclusivamente al deposito di materiali e attrezzature (prefabbricati, travi, ecc.) che non producono alcuna contaminazione delle acque meteoriche.

In merito a questa area si esprimono le seguenti valutazioni e prescrizioni:

- 1) La Tav 111465 0000 PD CN ACN CO003 00000 D 0320 - 0 mostra che l'area del cantiere CO03 è composta, oltre che dall'area ubicata a sud dell'autostrada e in sinistra Reno, anche da un'area a nord dell'autostrada e in destra Reno (suddivisa poi in area di supporto 1 e area di supporto 2). L'area di supporto 1 ricade nella tutela "Alvei attivi e invasi dei bacini idrici" dove non è possibile garantire la gestione controllata del deposito materiali e/o delle superfici di lavorazione e quindi controllare gli impatti derivanti dal dilavamento delle piene. Si chiede quindi di eliminare tale area o trasferirla in luogo idraulicamente più sicuro al di fuori dell'area di tutela sopra citata. L'area di cantiere a sud e' interamente collocata in fascia di tutela fluviale del fiume Reno; tali fasce hanno la finalità primaria di mantenere recuperare e valorizzare le funzioni idrauliche paesaggistiche ed ecologiche dei corsi d'acqua. In tali aree l'insediamento ex novo di attività relative a servizi essenziali di pubblica utilità è consentito quando non diversamente localizzabile. La previsione di un cantiere in questa area non era contenuta nel progetto sottoposto a VIA, dove il cantiere era invece previsto all'interno delle rampe di svincolo. Si prescrive per la fase di progetto esecutivo di studiare una sua diversa collocazione su un'area meno impattante o di argomentare l'impossibilità di utilizzare un'area alternativa.

- 2) Dovranno essere realizzate reti fognarie separate per acque reflue domestiche, acque reflue industriali (se presenti), acque di prima pioggia e acque meteoriche non contaminate; tutte le reti, ad eccezione di quelle che raccolgono le acque bianche, devono essere collettate alla pubblica fognatura nel rispetto dei limiti di scarico previsti dall'Allegato 5 tab 3 del Dlgs 152/06. Nel progetto esecutivo si dovrà dare evidenza di tale configurazione delle reti con idoneo elaborato grafico accompagnato da una relazione descrittiva delle reti.
- 3) Nelle successive fasi dovrà essere ottenuta regolare autorizzazione allo scarico in fognatura (AUA) per lo scarico dell'impianto di prima pioggia e delle eventuali acque industriali.
- 4) L'area è attraversata da uno scaricatore fognario (ONI 600x900); nella successiva progettazione esecutiva si dovrà garantire la distanza di rispetto da questo sottoservizio per la sua funzionalità e manutenzione.

L'area del Cantiere operativo CO04 è formata da due aree poste immediatamente a monte e valle dell'A14 in prossimità del torrente Savena. Le aree saranno suddivise in due porzioni distinte, in funzione delle attività previste all'interno del cantiere:

- il piazzale del cantiere operativo (spogliatoi, parcheggi, uffici, infermeria, officina, magazzino, ..) è caratterizzato da pavimentazione in conglomerato bituminoso. Per lo scarico delle acque meteoriche di dilavamento di tali aree il progetto ritiene che sia sufficiente prevedere il trattamento delle acque di prima pioggia (5 mm); pertanto si prevede la realizzazione di 2 vasche (una per area) di stoccaggio per un volume di 6,5 mc ciascuna; Le acque di prima pioggia verranno trattate con impianti di disoleazione prefabbricati mediante filtri a coalescenza, con successivo recapito, unitamente alle seconde piogge al Torrente Savena grazie ad un impianto di pompaggio.
- il campo travi, caratterizzato da una pavimentazione permeabile, non risulta necessario prevedere la raccolta e il trattamento delle acque in quanto il cantiere risulta adibito esclusivamente al deposito di materiali e attrezzature (prefabbricati, travi, ecc.) che non producono alcuna contaminazione delle acque meteoriche.

Si ricorda che, in relazione alla costruzione ex novo del viadotto Savena, nel progetto aggiornato sono state affrontate e risolte le due interferenze relative all'opera di scarico in acque superficiali dell'impianto di stoccaggio provvisorio Herambiente S.p.A. di via Stradelli Guelfi e all'opera di scarico del percolato dell'ex discarica rifiuti Hera.

In merito a questa area si esprimono le seguenti valutazioni e prescrizioni:

- 1) Entrambe le aree di cantiere sono collocate in fascia di tutela fluviale del Torrente Savena. Le fasce di tutela hanno la finalità primaria di mantenere recuperare e valorizzare le funzioni idrauliche, paesaggistiche ed ecologiche dei corsi d'acqua. In tali aree l'insediamento ex novo di attività relative a servizi essenziali di pubblica utilità è consentita quando non diversamente localizzabile. Si prescrive per la fase di progetto esecutivo di studiare una diversa collocazione su un'area meno impattante o di argomentare l'impossibilità di utilizzare un'area alternativa.
- 2) Dovranno essere realizzate reti fognarie separate per acque reflue domestiche, acque reflue industriali (se presenti), acque di prima pioggia e acque meteoriche non contaminate; tutte le reti, ad eccezione di quelle che raccolgono le acque bianche, devono essere collettate alla pubblica fognatura nel rispetto dei limiti di scarico previsti dall'Allegato 5 tab 3 del Dlgs 152/06. Nel progetto esecutivo si dovrà dare evidenza di tale configurazione delle reti con idoneo elaborato grafico accompagnato da una relazione descrittiva delle reti.
- 3) Nella fase di progettazione esecutiva l'autorità idraulica (Servizio Area Reno e Po di Volano) potrà valutare la necessità di prevedere volumi di laminazione per le aree impermeabilizzate.
- 4) Nelle successive fasi dovrà essere ottenuta regolare autorizzazione allo scarico in fognatura (AUA) per lo scarico dell'impianto di prima pioggia e delle eventuali acque industriali sia per l'area a nord sia per quella a sud.

5) L'area a nord è lambita da uno scaricatore fognario (DN 500). Nella progettazione esecutiva dovrà essere garantita la distanza di rispetto da questa infrastruttura per la sua funzionalità e manutenzione.

Aria ed Energia

Lo Studio di Traffico aggiorna le previsioni del documento contenuto nel progetto "Passante di Bologna", datato dicembre 2016. L'anno base dello studio è rimasto il 2016 sia perché le tempistiche di rifacimento delle indagini di traffico non erano compatibili con le tempistiche della Conferenza dei Servizi sia perché - a causa della pandemia COVID in corso - i dati di traffico rilevati non sarebbero stati realistici. Risulta quindi, rispetto alla documentazione precedentemente presentata, come lo scenario "attuale" sia rimasto invariato mentre gli scenari programmatici e progettuali siano estesi agli orizzonti temporali 2030 e 2040, anziché agli anni 2025 e 2035.

In risposta alle prescrizioni A5 e C2 del Decreto di VIA relative all'installazione di nuovi impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili integrati nella infrastruttura di progetto, sono stati dapprima presentati:

la "Relazione verifiche ottemperanza delle prescrizioni VIA relative alla fase di Progetto Definitivo" e la "Documentazione relativa alle Verifiche di ottemperanza alle Prescrizioni C2, C19, C20, C25, C32, C42, C43, C59, C91 e C93 del DEC/VIA 133/2016 – Terzo gruppo, tenuto conto delle osservazioni presentate nell'ambito della Conferenza dei Servizi del 16/06/2020" contenente l'ipotesi di localizzazione degli impianti fotovoltaici,

la relazione "Analisi emissione di CO2 dalla rete stradale e definizione potenza di riferimento per energia da fonti rinnovabili per compensazione incremento CO2 di cui alla Prescrizione A5 – C2 del DEC.VIA n. 133 del 30/03/2018" febbraio 2021, trasmessa alla Regione con protocollo ASPI/RM/2021/0002734/EU 17/02/2021¹.

In tali elaborati è indicata un'ipotesi di localizzazione di impianti fotovoltaici sulle seguenti infrastrutture di progetto:

- Barriere acustiche tipo 6 con sbarraccio 5,50 m esposte a sud, presenti in tre tratti: Massarenti (tratto A),
- Castel Maggiore (tratto B) e Via Benazza (tratto C);
- Copertura semi-galleria fonica Croce del Biacco;
- Copertura galleria fonica San Donnino tratto C.

E' inoltre calcolata una compensazione di CO2 attraverso impianti di energia rinnovabile pari a 1.496 t/a; considerando un fattore di emissione di CO2 della rete elettrica italiana pari 491 g/CO2/kWh anno e una producibilità annua di un impianto fotovoltaico pari a 1.333 kWh/kW/anno, è determinata la potenza dell'impianto fotovoltaico compensativo pari a 2,29 MWp.

Rispetto alla documentazione consegnata a novembre 2021, l'Allegato 1 alla tabella analitica relaziona in merito alle proposte contenute nella Delibera di Giunta comunale PG n. 344907/2021 depositata in sede di Conferenza dei Servizi del 29/07/2021.

Si analizzano nel seguito i seguenti punti contenuti nella Delibera:

- *predisposizione lungo i tratti individuabili dal Comune di ulteriori coperture per la riduzione delle emissioni e l'abbattimento delle stesse attraverso "elettrofiltri" ovunque possibile e attraverso le migliori tecnologie disponibili; ove ci fossero impedimenti oggettivi, la garanzia di compatibilità per*

¹ La documentazione è stata trasmessa per conoscenza anche al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministero della Tutela del Territorio e del Mare.

nuove coperture da finanziare, progettare e realizzare in un iter nuovo appositamente dedicato (capitolo 1, prescrizione n. 4 abaco);

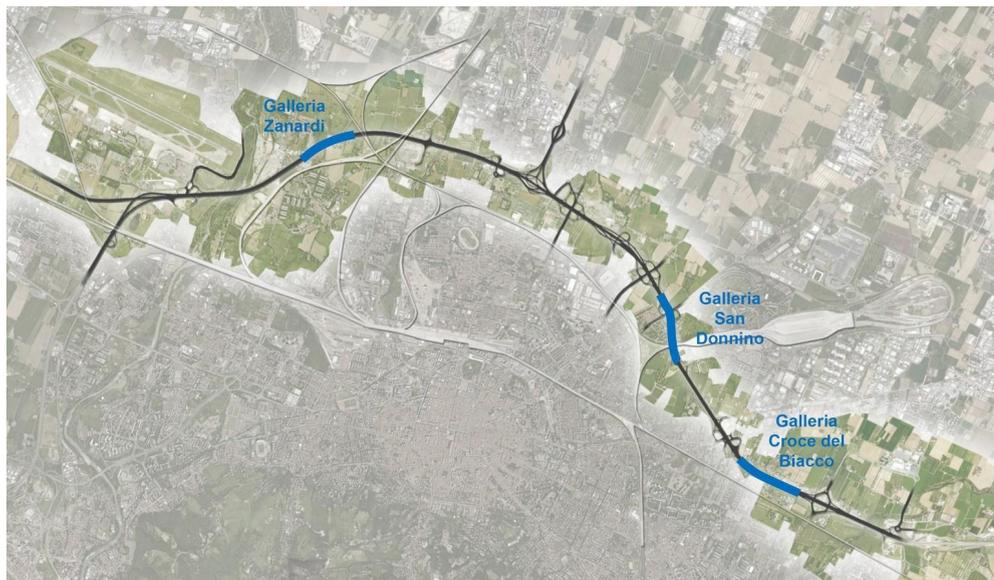
- predisposizione dell'applicazione di sistemi a base di materiali foto attivi in grado di rimuovere ossidi di azoto, inquinanti e particolato e altri inquinanti, da applicare sui diversi elementi dell'infrastruttura (corsie di emergenza, barriere antirumore, superfici di tunnel e semi tunnel e carreggiate), ove tecnicamente possibile già nella prima fase di intervento (capitolo 2, prescrizione n. 5 abaco);
- incremento della potenza di energie rinnovabili di oltre 50 MW attraverso l'individuazione di pertinenze idonee all'installazione dentro e fuori il tracciato autostradale per l'inserimento di pannelli fotovoltaici (capitolo 6, prescrizione n. 11 abaco).

In merito alla realizzazione di gallerie per la riduzione delle emissioni, considerando gli assunti criteri di:

- lunghezza delle gallerie che deve essere compresa tra 800 m e 950 m oltre la quale, secondo la Legge 264/2006, sarebbe necessario avere degli apprestamenti di sicurezza geometricamente non compatibili con il contesto dell'opera,
- assenza di uscite della tangenziale che vanificherebbero gli effetti dell'aspirazione,

sono stati individuati i seguenti tratti potenzialmente idonei per accogliere gallerie artificiali:

- Galleria Zanardi, che si configurerebbe come una nuova galleria;
- Galleria San Donnino, che verrebbe a costituire un ampliamento della galleria fonica già prevista nel progetto definitivo;
- Galleria Croce del Biacco, che comporterebbe il raddoppio e l'ampliamento della galleria fonica già prevista in progetto.



Le analisi eseguite descrivono lo stato dell'arte attraverso esempi applicativi di tali soluzioni a livello mondiale e la disamina di due possibili soluzioni tecniche alternative:

- galleria con centrale di filtrazione esterna posizionata in prossimità del sistema autostrada – tangenziale,
- galleria con centrale di filtrazione in copertura.

Vengono successivamente indagate le scelte impiantistiche ipotizzate per il Passante di Bologna e le possibili interferenze con le opere attualmente previste. E' precisato inoltre che: "Al fine di garantire la compatibilità tra le opere attualmente previste in progetto (denominate di Fase 1), il cui iter approvativo dal punto di vista ambientale è già stato espletato, e la futura realizzazione delle gallerie (Fase 2) [...] vengono analizzate le interferenze e individuate le necessarie modifiche da introdurre al progetto attuale, per limitare

gli impatti sulle opere. [...] l'interferenza con le opere può essere gestita predisponendo adeguate fondazioni in Fase 1".

Per quanto riguarda l'applicazione di sistemi a base di materiali fotoattivi finalizzati alla rimozione degli inquinanti atmosferici, è proposta l'applicazione in fase 1 di vernici fotocatalitiche a base di biossido di titanio lungo le strutture in calcestruzzo, previa verifica mediante test in situ dell'effettiva efficacia nei singoli contesti, per una superficie complessiva di 50.000 mq costituita da:

- paramenti verticali delle gallerie;
- parte interna dei pannelli in calcestruzzo alla base delle barriere acustiche;
- barriere spartitraffico di tipo New Jersey.

In risposta alla richiesta di incrementare la potenza da energie rinnovabili di oltre 50 MW con l'inserimento di pannelli fotovoltaici, Soc. Autostrade risponde che il progetto del Passante di Bologna prevede ad oggi l'installazione di 2 impianti fotovoltaici da realizzare rispettivamente su:

- impianto fotovoltaico galleria fonica San Donnino per circa 300 kWp,
- impianto fotovoltaico semi-galleria fonica croce del Biacco per circa 800 kWp,

e che ritiene possibile dare corso alla richiesta avanzata dal Comune di Bologna, previa individuazione e messa a disposizione a titolo gratuito da parte del Comune di Bologna di idonee aree esterne al Passante, per raggiungere e superare l'obiettivo posto di 50 MW. Lo studio infatti *"..... valuta fattibile la realizzazione di 10 impianti da 5 MWp ciascuno, per i quali occorre individuare delle aree con superficie compresa tra 7,5 e 12,5 Ettari per ciascun impianto con opportuna esposizione."*

In riferimento agli impianti fotovoltaici interni all'infrastruttura, nella Tabella analitica, in risposta alla verifica di ottemperanza della prescrizione C2 espressa dalla Regione Emilia-Romagna, viene precisato che: *"Si conferma che è prevista l'installazione di sistemi fotovoltaici sulle coperture delle gallerie foniche, mentre non è prevista l'installazione sulle barriere acustiche per infattibilità tecnica"*.

Valutazioni e prescrizioni

Non risultano presentati aggiornamenti e/o considerazioni circa l'impatto sulla componente atmosfera alla luce delle modifiche dei dati trasportistici assunti per gli scenari futuri. Tale tematica era stata comunque valutata in sede di Valutazione di Impatto Ambientale; si demanda all'Osservatorio Ambientale la valutazione sulla necessità di un futuro aggiornamento del quadro emissivo.

Si segnala una "incongruenza" in riferimento alla prescrizione C93 al punto l) dove è prescritto che i dati relativi ai parametri stabiliti siano trasmessi bimensilmente, mentre viene risposto che tutti i parametri rilevati verranno forniti nelle modalità richieste e con frequenza trimestrale.

In merito alla predisposizione di coperture per la riduzione delle emissioni inquinanti da valutarsi in Fase 2, è da preferirsi la soluzione con centrale di filtrazione in copertura, in ragione del minore impatto ambientale in termini di consumo di suolo, di impatto visivo, ecc.. Una centrale a fianco del sistema autostrada-tangenziale verrebbe infatti a determinare ulteriore consumo di suolo, emissioni acustiche aggiuntive, impatto paesaggistico, la sottrazione di funzioni ecosistemiche, ecc..

In merito all'applicazione di sistemi a base di biossido di titanio, o altri analoghi previo parere positivo dell'Osservatorio Ambientale, per l'abbattimento degli inquinanti atmosferici in Fase 1, si prescrive – nel caso in cui i test in situ diano esito favorevole – di utilizzarli in maniera estensiva negli elementi che compongono

l'infrastruttura ovunque sia tecnicamente possibile, con l'obiettivo di incrementare i 50.000 mq indicati. Si richiede pertanto di coinvolgere l'Amministrazione comunale e l'Osservatorio Ambientale nelle ulteriori valutazioni che verranno eseguite per la redazione del progetto esecutivo e per le successive verifiche relative all'efficacia di tali soluzioni.

Sarà inoltre cura di Soc. Autostrade, in fase di esercizio, la continua manutenzione degli elementi interessati dal trattamento, allo scopo di contrastare tutti quei fenomeni che pregiudicano l'efficacia del processo di abbattimento degli inquinanti.

Si prende atto delle considerazioni espresse in merito alle emissioni di CO₂ che portano alla necessità di progettare in fase esecutiva gli impianti fotovoltaici proposti almeno per la potenza indicata di 2,3 MWp che deve essere considerata come potenza minima da prevedersi per l'impianto da realizzare sull'infrastruttura di progetto. Gli impianti dovranno essere realizzati sulle due gallerie foniche e si ritiene che debba nuovamente essere valutata, per la redazione del progetto esecutivo, la fattibilità della loro integrazione anche nelle barriere acustiche, una soluzione già attuata in altre parti del territorio italiano (come rappresentato sinteticamente nelle immagini seguenti).

Si anticipa che la realizzazione di nuove gallerie e coperture (Fase 2) dovrà essere l'occasione di un ulteriore ampliamento degli impianti fotovoltaici sull'infrastruttura, che potranno anche dare risposta alla domanda energetica di altri impianti (es. elettrofiltri).



Autostrada del Brennero

<https://www.autobrennero.it/it/sostenibilita/fotovoltaico/>



La Spezia

<https://www.cir-ambiente.it/barriera-antirumore-e-fotovoltaica-per-la-produzione-di-energia-pulita/>

In merito alla disponibilità affermata da ASPI ad incrementare la potenza fotovoltaica fino ad oltre 50 MW, anche in considerazione degli obiettivi di mitigazione delle emissioni climalteranti ed adattamento al riscaldamento globale del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile ed il Clima (PAESC) approvato dal Consiglio Comunale il 14 aprile 2021, questa dovrà essere raggiunta con impianti prioritariamente integrati nelle strutture (parcheggi ed edifici pubblici) ed infrastrutture esistenti o di progetto, al fine di limitare interventi sul suolo libero, l'interferenza con opere di mitigazione a verde, i parchi e le aree agricole.

Si richiede pertanto:

- di installare gli impianti fotovoltaici indicati sulle strutture antifoniche in fase 1, rispettando la potenza minima di 2,3 MWp, con conseguente quantificazione di dettaglio nel progetto esecutivo. Come sopra esposto, dovrà essere rivalutata la possibilità di integrare gli impianti anche nelle barriere acustiche;
- di massimizzare la superficie utilizzata per l'installazione di impianti fotovoltaici sugli elementi dell'infrastruttura stradale che saranno oggetto della Fase 2. Gli impianti dovranno interessare anche le nuove coperture e le altre eventuali nuove infrastrutture necessarie alla mitigazione degli impatti ambientali determinati dall'intervento, con particolare riguardo al rumore ed alla qualità dell'aria;
- di procedere, in accordo con il Comune e la Città Metropolitana, ad una ricognizione delle coperture esistenti di edifici pubblici, parcheggi pubblici e altre infrastrutture utilizzabili per l'installazione di pannelli fotovoltaici, su cui sarà richiesto ad ASPI il finanziamento, la progettazione definitiva ed esecutiva degli impianti fino alla realizzazione della potenza già indicata.
- in relazione al punto precedente, riferito alla necessità di reperire ulteriori spazi grigi su cui installare le quote di fotovoltaico, questa Amministrazione ha avviato una prima ricognizione per

cui si rinvia all'elenco dei fabbricati (allegato 11), costituito da circa 500 immobili di proprietà comunale, di cui 200 in gestione ACER, con superficie coperta complessiva di circa 30 ettari, sui quali effettuare gli approfondimenti di merito.

Si precisa che la superficie, emersa da tale verifica speditiva, è del tutto teorica in quanto nel successivo studio potrebbe emergere, soprattutto sui fabbricati di gestione ACER, la presenza di pannelli fotovoltaici sul tetto o essere interessati da programmi di installazione nell'ambito dei "bonus edilizi" di cui ACER riesce ad usufruire.

Tuttavia si segnalano a titolo di esempio alcuni immobili con superfici adeguate all'installazione, come il Parcheggio Michelino (30.000 mq), l'Istituto Aldini-Valeriani (11.000 mq) e diversi istituti scolastici con superfici di circa 3.000 mq.

Urbanistica e paesaggio

Rispetto alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni emerse in sede di VIA, appare utile ed opportuno richiamare quanto già espresso in occasione della predisposizione del contributo, sotto forma di nota tecnica, approvato dal Consiglio comunale con delibera n. 66/2020 del 15/06/2020, funzionale alla partecipazione del Comune di Bologna alla Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto.

Si esprimono le seguenti considerazioni rispetto alla risposta del Proponente alle prescrizioni di cui agli allegati A, B e C del Decreto in oggetto e di cui all'elaborato ABACO DELLE VERIFICHE DI OTTEMPERANZA [Documentazione generale 111452-0002-PD-DG-GEN-00000-00000-R-AMB0100-0 - revisione settembre 2019]. Il testo seguente riporta: la prescrizione del decreto di VIA (in corsivo), la risposta fornita dal soggetto Proponente (in corsivo) ed infine il parere espresso lo scorso maggio 2020.

A5 - Impianti per la produzione di energia da FER. Valutare gli interventi atti a compensare l'incremento di CO2 anche mediante l'installazione di nuovi impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili integrati nella infrastruttura di progetto, quali ad esempio di solare fotovoltaico, o anche di partecipazione in quota parte alla costruzione di nuovi impianti alimentati da fonti rinnovabili installati su altre infrastrutture esistenti del territorio metropolitano.

Risposta: E' in corso di predisposizione l'approfondimento progettuale richiesto, in particolare si sta valutando l'eventuale installazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili in corrispondenza delle strutture già presenti in progetto, al fine di non occupare ulteriori porzioni di territorio.

Parere. L'eventuale installazione di impianti fotovoltaici sulle strutture già in progetto (barriere antirumore, muri artistici, ...), già richiesto anche in sede di dibattito pubblico dai cittadini, va coordinato con il progetto architettonico complessivo dei suddetti elementi.

A11.3 - illuminazione. Ai fini di garantire la sostenibilità energetica dell'opera, dovrà essere perseguita l'installazione di impianti di illuminazione a basso consumo ed a risparmio energetico.

Risposta: Per quanto attiene la richiesta di installazione di impianti di illuminazione a basso consumo ed a risparmio energetico, si conferma che nell'ambito del progetto esecutivo e nel relativo Capitolato Speciale di Appalto, saranno previste tutte le indicazioni necessarie per le imprese.

Parere. Si ricorda che tale prescrizione deve relazionarsi in maniera organica con il progetto di lighting-design degli elementi dell'infrastruttura e di tutte le opere ad essa collegate.

B1 - Paesaggio. Per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici, venga intensificato il trattamento "a verde" delle zone oggetto di intervento, con cortine arboree e arbustive, senza lasciare ampi spazi pavimentati, impermeabilizzati e non drenanti privi di adeguate schermature a verde. Circa le barriere antirumore le tipologie prescelte in corten risultano sostanzialmente compatibili; delle stesse andranno forniti elementi progettuali di dettaglio.

Risposta: Negli elaborati per CDS sono state dettagliate le scelte progettuali delle opere a verde - si segnala inoltre che, con la nuova soluzione di "Passante evoluto", la superficie di opere a verde risulta incrementata rispetto a quanto previsto nel PD approvato (+6000mq).

Parere. Nella risposta il Proponente si limita ad indicare l'aumento quantitativo delle opere a verde senza specificare le misure intraprese per il dettaglio delle soluzioni progettuali proposte, e questo non solo per le opere a verde ma anche per le barriere. Per queste ultime in particolare, anche se nel Decreto stesso si afferma che la scelta dell'acciaio corten risulta sostanzialmente compatibile, non si ritiene che nella documentazione presentata l'approfondimento progettuale proposto sia sufficiente ad avallare l'uso così massiccio di tale materiale nè la scelta delle finiture complessive delle opere e nemmeno la scelta delle tipologie rispetto al paesaggio attraversato.

C37 - Raccordo delle soluzioni architettoniche. Si prescrive di raccordare le soluzioni architettoniche di dettaglio delle barriere con quelle delle "porte" e dei sovrappassi e sottopassi, oltre che con gli altri elementi tecnologico-funzionali che saranno presenti lungo l'infrastruttura (ponti, elementi illuminanti, cartelli verticali ecc.) e di fianco alla stessa (fasce arboreo-arbustive, giardini pubblici, parti edificate della città...).

R: Lo studio dei raccordi delle varie soluzioni architettoniche presenti e l'armonizzazione con le opere di inserimento vegetazionale è stato eseguito ed è confluito all'interno del progetto definitivo. Nell'ambito del progetto esecutivo verranno elaborati documenti di maggiore dettaglio progettuale, con specifico riferimento alle finiture dei sottopassi e delle porte.

Parere. Non si ritiene sufficiente il coordinamento architettonico che si afferma essere stato già affrontato in questa sede. Si chiede pertanto l'integrazione della documentazione presentata con tutti gli elaborati necessari e sufficienti a dare completa e compiuta comprensione del progetto delle barriere, delle "porte", dei ponti di attraversamento nuovi o comunque risistemati, delle strutture complementari per le informazioni e la cartellonistica - infografiche, ecc.

C38 - Raccordo delle soluzioni architettoniche. rispetto al tema delle "porte" e alla riqualificazione di sottopassi e ponti, si prescrive di raccordare le soluzioni architettoniche con le previsioni prettamente funzionali e di assetto viabilistico, curando nel dettaglio gli interventi che verranno realizzati in termini di rifiniture, materiali, colori, nuova illuminazione, piantumazioni arboreo-arbustive da prevedere ed eventualmente da togliere, rapporto con i pannelli pubblicitari esistenti (quali rimuovere e quali eventualmente ricollocare e dove), rapporto con le barriere acustiche e con la segnaletica verticale.

R: Il coordinamento tra i progetti specialistici è stato affrontato in progetto definitivo, tutte le componenti sono presenti in modo integrato nelle tavole della disciplina AUA corrispondenti alle porte e ai sottopassi. Nell'ambito del progetto esecutivo verranno elaborati documenti di maggiore dettaglio progettuale, con specifico riferimento alle finiture anche verticali dei sottopassi.

Parere. Non si ritiene sufficiente il coordinamento architettonico che si afferma essere stato già affrontato in questa sede. Per quanto concerne l'insieme delle proposte per porte, sottopassi, sovrappassi, parchi nuovi e di riqualificazione, galleria artificiale fonica San Donnino, barriere antifoniche, al fine di permettere una corretta interpretazione e valutazione della qualità architettonica degli interventi proposti, si richiede già in

questa fase la predisposizione di ulteriori elaborati di dettaglio (prospetti, sezioni, viste prospettiche) che permettano di comprendere in maniera univoca il progetto elaborato. In particolare si richiede di raccordare le soluzioni architettoniche con le previsioni prettamente funzionali e di assetto viabilistico, individuando nel dettaglio, per gli interventi previsti, rifiniture, materiali e colori, arredo urbano, recinzioni, nuova illuminazione (anche attraverso abachi collegati alla legenda delle tavole, allineamento tavole - legende), piantumazioni arboreo-arbustive da prevedere ed eventualmente da togliere, rapporto con i pannelli pubblicitari esistenti (quali rimuovere e quali eventualmente ricollocare e dove), rapporto con le barriere acustiche e con la segnaletica verticale. Si rimanda comunque ai successivi paragrafi 3.2 e 3.3 per ulteriore dettaglio.

C39 - Lobi interclusi. *Al fine di rendere coerente il progetto con gli obiettivi di qualificazione paesistica e ambientale e con quelli di integrazione urbana chiaramente espressi nell'Accordo di aprile 2016, si indicano di seguito quattro aree, per le quali è necessario richiedere l'acquisizione da parte dell'attuatore, ubicate presso il nuovo svincolo del Lazzaretto (lato sud nell'ambito del relativo procedimento), presso l'uscita 6 su via di Corticella (lobo sud), presso l'uscita 9 di San Donnino (lobo sud) e infine presso l'uscita 11 su via Massarenti (lobo di sud-ovest);*

R: La prescrizione è ricompresa nella prescrizione A11 del DEC/VIA. Tale prescrizione è riconducibile alle condizioni della CTVIA, come desumibile dal parere della commissione stessa. Nello specifico è ricondotta e quindi superata dalla condizione n.11 del DEC/VIA n.133/2018. Si fa presente che le aree a verde e gli interventi di forestazione inseriti in progetto ammontano a circa 140 ha, superando pertanto anche i quantitativi di verde richiesti negli Accordi sottoscritti con gli Enti nel 2016. Il quantitativo complessivo delle aree a verde e bosco previste in progetto rispetta pertanto le esigenze espresse dalla condizione 11 del DEC/VIA in termini quantitativi, rimandando a successiva valutazione l'eventuale ottimizzazione del progetto di inserimento a verde, da svolgersi nell'ambito del progetto esecutivo in accordo e condivisione con l'Osservatorio Ambientale, così come richiesto nella condizione n.11 stessa.

Parere. Non si concorda con la ricomprensione della prescrizione C39 nella prescrizione A11 del DEC/VIA. La prescrizione è stata interpretata nella sola componente ambientale (di nuovo in una logica meramente quantitativa), parte della prescrizione A11, mentre rimane disattesa la richiesta per quanto riguarda le componenti paesistica e di inserimento ambientale (quindi sez.C del DEC/VIA), che non risulta quindi ottemperata in questa fase. La richiesta avanzata di procedere, in occasione dell'allargamento del sedime del fascio infrastrutturale in oggetto, con l'esproprio delle ultime aree intercluse nei lobi degli svincoli, ancora occupate da attività private, costituisce la logica conclusione degli interventi di riqualificazione dei sottopassi e dei sovrappassi in quanto permetterebbe di dare completezza e un regime omogeneo alle aree poste a ridosso dell'infrastruttura, liberandola così da usi che nel tempo si sono rivelati impropri in quanto fonte di problemi dal punto di vista viabilistico e di traffico (dal momento che richiedono il mantenimento di immissioni e passi carrai in zone assolutamente sbagliate con conseguente aumento del rischio di incidente nell'immediata prossimità dell'infrastruttura).

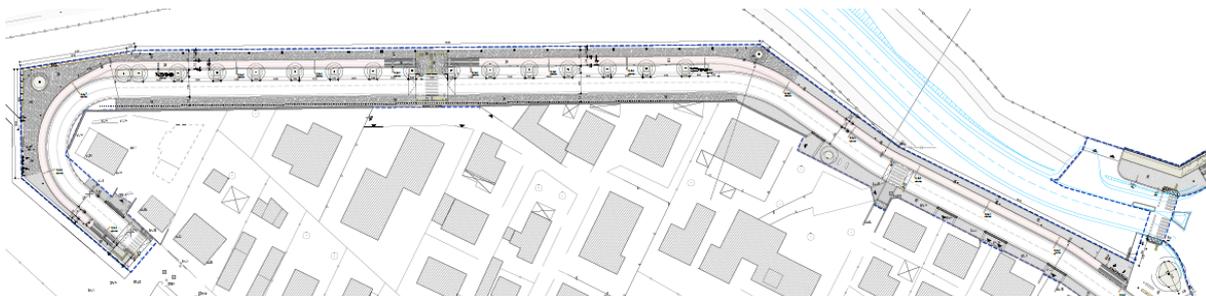
C43 - Elaborati integrati. *In fase di approvazione del progetto definitivo si dovranno uniformare tutti gli elaborati e di dovrà produrre un'unica planimetria che contenga tutti gli aspetti relativi ad inserimento urbanistico, mitigazioni ed inserimento ambientale, progetto stradale, percorsi ciclabili, in particolare per:*

- Svincolo / Porta Triumvirato;
- Nuova viabilità ambito "Birra";
- Svincolo / Porta Navile;
- Svincolo / Porta Stalingrado;

- Svincolo / Porta Roveri;

R: Sono stati predisposti elaborati grafici per la rappresentazione di quanto evidenziato. Svincolo / Porta Triumvirato e ambito "Birra" da AUA0244 a 0245; Svincolo / Porta Navile da AUA0476 a 0478; Svincolo / Porta Stalingrado da AUA0314 a 0315;

Parere. La separazione progettuale degli interventi su strade e spazio pubblico e porte-sottopassi-svincoli e sistemazione a verde di parchi ed aree a rimboschimento è rimasta e non permette di formulare valutazioni complessive di contesto. Es. Elaborato AUA0244 qui sotto riportato:



Si chiede pertanto l'integrazione della documentazione presentata con tutti gli elaborati necessari e sufficienti a dare completa e compiuta comprensione del progetto come da prescrizione.

Come si evince da quanto sopra riportato già nello scorso luglio 2020 risultava evidente la non ottemperanza di alcuni punti fondamentali.

La versione del progetto in esame (settembre 2020) contiene uno specifico documento sulla verifica di ottemperanza alle prescrizioni VIA, nella premessa del quale si afferma:

"...fa seguito a quanto riportato nel verbale della prima seduta della Conferenza di Servizi del 16/06/2020 in merito alle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni VIA che attengono alla fase di Progetto Definitivo.... Tenuto conto che tutte le prescrizioni VIA relative alla fase di progettazione definitiva derivano dal parere della Regione Emilia Romagna, Autostrade per l'Italia, con nota Prot. ASPI/RM/2020/0014016/EU del 08/09/2020, ha richiesto l'attivazione di un tavolo tecnico regionale per la valutazione della documentazione progettuale predisposta per verificare il recepimento delle prescrizioni e la formulazione delle attestazioni di ottemperanza richieste dalla CdS. Trattandosi di 22 prescrizioni, è stata ipotizzata una suddivisione in tre gruppi omogenei in modo da rendere più agevole l'attività di istruttoria da parte del tavolo tecnico:

- Gruppo 1: Prescrizioni C47, C49, C50, C51, C52, C53, C54, C56, C57 e C61, relative a percorsi ciclabili e viabilità;
- Gruppo 2: Prescrizioni C12 e C89, relative a interventi di ripristino/progetti del verde;
- Gruppo 3: Prescrizioni C2, C19, C20, C25, C32, C42, C43, C59, C91 e C93, relative a temi ambientali, urbanistici e strutturali.

Si precisa che il Progetto Definitivo di settembre 2019, trasmesso alla CdS con nota Prot. ASPI/RM/2019/0021672/EU del 20/12/2019, già recepiva in gran parte le prescrizioni del Decreto VIA relative a tale fase progettuale. Tuttavia, le nuove osservazioni presentate in sede di CdS, unitamente alla richiesta di tornare alla soluzione originaria approvata in VIA, senza apportare alcuna modifica all'asse autostradale e tangenziale, hanno reso necessaria l'introduzione di ulteriori modifiche progettuali".

Da tali parole si deduce che il Progetto definitivo, nella versione di settembre 2019, avrebbe già affrontato e risolto una serie di prescrizioni presenti nella sezione C) del decreto di VIA mentre col Progetto definitivo nella

versione in esame ora (settembre 2020) si riprendono/rivedono gli esiti progettuali di alcune delle suddette prescrizioni a seguito delle osservazioni emerse durante la Conferenza dei servizi.

Rispetto ad un tale approccio, si rileva tuttavia che restano senza una risposta documentata e soddisfacente le prescrizioni n. 2, 12, 37, 38 e 39. Nel dettaglio:

- rispetto alla prescrizione 2 (ripresa nell'osservazione 88 del Comune di Bologna per la Conferenza dei servizi), relativa alla proposta di installazione di nuovi impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili integrati nell'infrastruttura, non si ritiene assolutamente adeguato quanto predisposto e soprattutto si conferma il rimando alla progettazione esecutiva per la messa a punto di un vero e proprio progetto;
- rispetto alla prescrizione 12, in merito al Parco Nord si segnala che l'assetto complessivo sarà oggetto di verifiche e confronti con l'amministrazione comunale in base a quanto contenuto nella nota tecnica prescrizioni 37 e 38, in merito alla qualità architettonica di "porte", sovrappassi, sottopassi e barriere acustiche, di fatto possono essere fatte confluire nelle elaborazioni effettivamente presentate, pur con alcune mancanze e necessità di aggiustamenti, integrazioni e correzioni;
- la prescrizione 39, relativa agli espropri di 4 lobi, non può essere ritenuta ottemperata, in quanto non solo sono incomplete le motivazioni portate per giustificare il mancato esproprio ma anche sulle stesse non si può concordare. Infatti non si può pensare di mantenere attività private, soprattutto di carattere commerciale, all'interno di aree evidentemente inadeguate ad ospitare tali usi che comportano problemi di interferenza per il traffico indotto e le commistioni di flussi che generano.

Gli approfondimenti progettuali intervenuti a seguito della Conferenza dei servizi effettivamente affrontano in parte i meriti di cui alle prescrizioni di VIA (peraltro ancora "ferme" ad una versione progettuale nel frattempo rispetto ad alcuni aspetti superata), così come le osservazioni/prescrizioni di cui alla presente nota tecnica contribuiscono ad avvicinare il progetto alla qualità progettuale attesa e perseguita anche con le prescrizioni dello stesso decreto di VIA.

Pertanto ad oggi si può affermare che, rispetto alle questioni di cui alle prescrizioni del decreto di VIA, restano sicuramente ancora non ottemperate la n. 2 e la n. 39, di cui si ribadisce la necessità nonostante quanto espresso dal MIT nella nota dello scorso 29 luglio 2020 sull'accogliibilità delle proposte di modifica progettuale.