

GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

Questo giorno Mercoledì 27 **del mese di** Luglio
dell' anno 2011 **si è riunita nella residenza di** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Saliera Simonetta	Vicepresidente
2) Bianchi Patrizio	Assessore
3) Bortolazzi Donatella	Assessore
4) Freda Sabrina	Assessore
5) Gazzolo Paola	Assessore
6) Marzocchi Teresa	Assessore
7) Melucci Maurizio	Assessore
8) Mezzetti Massimo	Assessore
9) Muzzarelli Gian Carlo	Assessore
10) Peri Alfredo	Assessore
11) Rabboni Tiberio	Assessore

Presiede la Vicepresidente Saliera Simonetta
attesa l'assenza del Presidente

Funge da Segretario l'Assessore Muzzarelli Gian Carlo

Oggetto: DECISIONE IN MERITO ALLA PROCEDURA DI VERIFICA (SCREENING) POSITIVO "PROGETTO PRELIMINARE VARIANTE ALLA S.S. N.9 VIA EMILIA IN COMUNE DI CASTEL BOLOGNESE"

Cod.documento GPG/2011/1237

Num. Reg. Proposta: GPG/2011/1237

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

1. PREMESSO CHE:
 - 1.1. il giorno 15 dicembre 2009 sono stati depositati, ai sensi dell' art. 9 della LR 18 maggio 1999, n. 9 come integrata ai sensi del DLGS 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal DLGS. 16 gennaio 2008, n. 4, presso questa Regione, che li ha acquisiti al prot. PG.2009.0286988 in pari data, gli elaborati relativi al progetto preliminare Variante alla S.S. n°9 "Via Emilia", in comune di Castel Bolognese (RA);
 - 1.2. la domanda relativa alla procedura di verifica (screening), e i relativi elaborati sono stati presentati da ANAS spa, Compartimento della Viabilità per l'Emilia-Romagna, con nota prot. CBO-0048241-P del 09/12/2009a firma del Capo Compartimento Ing. Lelio Russo, congiuntamente all'Amministrazione comunale di Castel Bolognese (Ravenna);
 - 1.3. con avviso pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione n. 214 del 16 dicembre 2009 è stata data comunicazione dell'avvenuto deposito degli elaborati prescritti per l'effettuazione della procedura di verifica (screening) ed è stato avviato il periodo di 45 giorni per la presentazione di osservazioni da parte dei soggetti interessati;
 - 1.4. il progetto, attualmente non ricompreso all'interno del piano degli investimenti ANAS, prevede la realizzazione di una variante alla viabilità storica al fine di spostare la maggior parte del traffico di attraversamento al di fuori del centro abitato; il tracciato in progetto si trova a Nord del centro abitato ed e' realizzato utilizzando una sezione di tipo C, ad una corsia per senso di marcia; le intersezioni con la viabilità esistente sono realizzate tramite soluzioni a rotatoria; il tracciato e' posizionato per la maggior parte in leggero rilevato rispetto al terreno ed e' previsto l'utilizzo di opere d'arte per il passaggio al di sopra di corpi idrici e linee ferroviarie; interessa

il territorio del comune di Castel Bolognese nella provincia di Ravenna;

1.5 il progetto è stato redatto dal Settore LL.PP. e Manutenzione del Comune di Castel Bolognese a firma dei progettisti Ing. Calzolaio Felice, Geom. Dall'Oppio Andrea e Ing. Tampieri Gabriele e gli elaborati di screening sono stati redatti dallo Studio Associato Pride di Forlì;

2. DATO ATTO CHE:

2.1. gli elaborati prescritti per l'effettuazione della procedura di verifica (screening) relativi al progetto preliminare Variante alla S.S. n°9 "Via Emilia", in Comune di Castel Bolognese (RA) sono stati continuativamente depositati per 45 giorni dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione (dal 16 dicembre 2009 al 30 gennaio 2010) al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati presso il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale di questa Regione, sito in Via dei Mille 21 a Bologna;

2.2. inoltre, ai fini della libera consultazione da parte del pubblico, i medesimi elaborati sono inoltre stati depositati continuativamente per il medesimo periodo (dal 16 dicembre 2009 al 30 gennaio 2010) presso il comune di Castel Bolognese, come risulta dalla relata di deposito acquisita agli atti della Regione Emilia-Romagna;

2.3. né entro il termine per la presentazione delle osservazioni da parte dei soggetti interessati, né successivamente, sono state presentate a questa Regione osservazioni scritte;

3. VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA GENERALE CHE:

3.1. gli elaborati prescritti per l'effettuazione della procedura di verifica (screening) relativi al progetto in esame, sono sufficientemente approfonditi per consentire una adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto;

4. VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA PROGRAMMATICO CHE:

4.1. il P.R.I.T. '98 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti), approvato con delibera del Consiglio Regionale n. 1322 del 22 dicembre 1999, per quanto riguarda le infrastrutture stradali assume a modello una rete artico-

lata su due livelli distinti: la Grande Rete, costituita dagli assi di collegamento regionali/nazionali; la Rete di Base, avente la funzione di rete d'accessibilità destinata al servizio capillare del territorio e a sua volta distinta in rete "principale" e rete "locale";

- 4.2. il P.R.I.T. '98 costituisce, a seconda dei casi, indirizzo o direttiva per i piani territoriali di coordinamento provinciali;
- 4.3. la S.S. 9 Via Emilia nell'ambito della rete di base di interesse regionale (corrispondente a quella definita dal PRIT "rete di base principale"); la Variante alla S.S. 9 Via Emilia di Castel Bolognese (ancorché non ancora compiutamente definita dal punto di vista progettuale) nell'ambito della viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale o interprovinciale; definita dal PTCP; essa ha la funzione di collegare i principali centri della pianura con la rete di rilievo regionale;
- 4.4. atteso che, con il progetto in esame, si va a realizzare una variante alla SS. 9 "Via Emilia" e che l'infrastruttura proposta si configura come un intervento necessario per il miglioramento della qualità di deflusso della strada statale esistente; ne consegue pertanto che essa possa essere ritenuta conforme agli indirizzi e agli interventi fissati dal PRIT '98;
- 4.5. la realizzazione della variante alla via Emilia in corrispondenza dell'abitato di Castel Bolognese, quale stralcio dell'intervento complessivo di adeguamento e razionalizzazione della via Emilia, viene considerato anche dal PTCP di assoluta priorità fermo restando gli accordi già esistenti tra i comuni di Faenza e Castel Bolognese;
- 4.6. il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Ravenna (PTCP), approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 9 del 28.02.2006 e successiva variante (PTA Regione Emilia Romagna) approvata con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 24 del 22 marzo 2011, ha dato piena attuazione alle prescrizioni del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), approvato con delibera di Consiglio Regionale n. 1338 del 28 gennaio 1993 e n. 1551 del 14 luglio 1993 e costituisce, ai sensi dell'art. 24 comma 3 della LR 24 marzo 2000, n. 20, l'unico riferimento in materia di pianificazione e per l'attività amministrativa attuativa;

4.6.1. così come indicato dal SIA il tracciato dell'infrastruttura in esame interessa le seguenti zone tutelate dal P.T.C.P di cui alla Tavola Tutela dei Sistemi Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico-culturali:

- l'area oggetto di intervento interessa "Elementi dell'impianto storico della centuriazione" - normati dall'Art. 3.21A.d delle Norme del PTCP -, "Strade storiche" (via Emilia) - Art. 3.24A -, nonché marginalmente "Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale" - Art 3.19;

4.6.2. in relazione alle Unità di Paesaggio così come definite alla Tavola 1 del PTCP, l'area oggetto dell'intervento ricade all'interno dell'U. d. P. n° 12A "Centuriazione" ed in particolare nella centuriazione "faentina" che si apre alle province di Forlì e Bologna; tra i principali elementi caratterizzanti, presenti nel territorio del comune di Castel Bolognese, sono individuabili, come strade storiche:

- di epoca etrusca il vecchio tracciato pedemontano che corre parallelo alla Via Emilia delimitando il lato sud-ovest dell'U. di P.;
- di origine romana e di una certa importanza per la viabilità del territorio sono invece la Via Emilia, strada consolare tracciata dal console Emilio Lepido nel 190 a.C.;
- la Via Lunga da Castel Bolognese in direzione S. Agata;
- il territorio è inoltre percorso da una rete di canali che nascono nel territorio a nord delle bonifiche rinascimentali come canali di bonifica o di alimentazione delle numerose attività come mulini, filatoi e concerie. Tra questi il Canale dei Mulini di Castel Bolognese da Castel Bolognese in direzione Lugo;

4.6.3. in relazione alla Tavola 3.10 Carta della vulnerabilità degli acquiferi il tracciato della variante risulta interessare in parte le "Zone A di protezione della qualità delle acque sotterranee (Aree di ricarica della falda sub-alveo)" normate dall'Art 5.3 delle Norme di Piano;

4.6.4. in relazione alla Tavola 4.10 Aree non idonee alla localizzazione di impianti per la gestione dei rifiuti il tracciato della variante della via Emilia ricade in

parte in "Zone non idonee alla localizzazione di impianti di smaltimento e recupero di rifiuti urbani, speciali e speciali pericolosi" sia per vincoli inerenti aree tutelate dal PTCP [già individuati dalle precedenti tavole, che per aree individuate dagli strumenti di pianificazione di Bacino (Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino del Reno - Rio Fantino: fasce di pertinenza fluviale - Art. 18. Piano Stralcio per il bacino del torrente Senio: reticolo idrografico vallivo e di bonifica (art.17) - Canale dei molini di Lugo, area a bassa probabilità di inondazione art.14, area di potenziale allagamento art. 16), aree tutelate ai sensi del D.Lgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio)];

- 4.6.5. in relazione alla Tavola 5 Assetto strategico della mobilità, poli funzionali, ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, articolazione del territorio rurale, l'area oggetto di indagine, interessa "Ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovra comunale" (sia zone in completamento o in espansione che zone edificate sature) e la rete di base di interesse regionale (Tipo C) che comprende anche la presente ipotesi progettuale oggetto di Screening;
- 4.6.6. in relazione alla Tavola 6 Progetto reti ecologiche in provincia di Ravenna il tracciato della variante della via Emilia, interessa marginalmente una "Rete ecologica di secondo livello esistente - Fasce territoriali da potenziare o riqualificare come corridoi ecologici complementari" (Art. 7.3 delle Norme di Piano);
- 4.7. il P.S.C. associato del Comune di Castel Bolognese è stato approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 9 del 08/02/2010; il PRG 95 vigente del Comune di Castel Bolognese (PRG 95 Variante Sette, approvata con Delibera n.22 del 16/03/2009) individua il tracciato della Variante oggetto di screening classificata come strada di interesse urbano ed extraurbano da potenziare; il tracciato attraversa quindi l'ambito agricolo posto a valle della ferrovia Bologna-Ancona ed interessa alcuni tratti della viabilità esistente: strada provinciale n. 47 Borello-Castelnuovo e strada comunale Casanova;
- 4.8. valutato quanto sopra si rileva la conformità del progetto in esame con i contenuti degli strumenti di pianificazione comunale vigenti ed adottati;

- 4.9. il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino per il Bacino del Fiume Reno e dei Torrenti Idice, Santerno e Sillaro, adottato con delibera C.I. n. 1/1 del 06.12.2002 e approvato dalla Giunta Regionale Emilia-Romagna con deliberazione n. 567 del 7 aprile 2003, e quindi il Piano Stralcio del torrente Senio adottato con [Delibera C.I. n° 2/3 del 17.12.2009](#) che interessa l'area di intervento (porzione ad est del Rio Fantino) ed il Piano Stralcio del torrente Santerno (porzione ad ovest del Rio Fantino) individuano le seguenti zone di tutela:
- Piano Stralcio del torrente Senio: Art. 13 "Fascia di pertinenza fluviale"; Art. 14 "Area a bassa probabilità di inondazione"; Art. 16 "Aree di potenziale allagamento"; Art. 17 "Reticolo minore vallivo e di bonifica "
 - Piano Stralcio del torrente Santerno: Art. 15 "Alveo attivo"; Art. 18 "Fasce di pertinenza fluviale"
- 4.10. verificato quanto sopra in relazione alle Norme Tecniche di Attuazione di cui ai Piani stralcio sopracitati dell'Autorità di Bacino si precisa che il presente progetto preliminare risulta compatibile con gli obiettivi, le finalità, i vincoli, le prescrizioni ed i contenuti generali; si precisa che restano da verificare, in fase di progettazione definitiva gli "standards prestazionali" dell'opera, in riferimento in particolare all'officiosità idraulica dei corsi d'acqua attraversati (Rio Fantino, Canale dei Molini) ed al rischio di potenziale allagamento del piano viabile; il presente progetto preliminare sarà comunque sottoposto al parere vincolante dell'Autorità di Bacino competente;
- 4.11. alcuni ambiti attraversati dalla variante sono tutelate ai sensi del D.Lgs. n. 490/99; dovrà essere pertanto prodotta apposita relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12/12/2005; la realizzazione del progetto in esame sarà subordinata al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica;
- 4.12. l'intero territorio del Comune di Castel Bolognese, ambito amministrativo in cui si colloca l'intervento in oggetto, è sottoposto a vincolo sismico, ai sensi della Legge 64/74;
- 4.13. tra le misure per la tutela qualitativa dei corpi idrici le Norme di piano prevedono che con apposita diret-

tiva regionale vengano definite le forme di controllo per gli apporti delle acque di prima pioggia derivanti da sistemi di drenaggio unitari o separati;

- 4.14. la direttiva in questione, approvata con Delibera di G.R. 14 febbraio 2005 n. 286, stabilisce al punto 7 che per le acque di prima pioggia derivanti dai sistemi di drenaggio delle reti stradali possano essere prescritte forme di contenimento dell'inquinamento nel caso in cui tali acque vengano recapitate al corpo idrico ricettore in maniera diretta tramite canalizzazioni/condotte a tenuta e con esclusione delle "cunette bordo strada o in terra";
- 4.15. il progetto in esame appare dunque non in contrasto con gli obiettivi e le linee programmatiche del PRIT '98, nonché con i vincoli e le destinazioni d'uso previste dal PTCIP della provincia di Ravenna, dal Piano Stralcio per il rischio idrogeologico dell'Autorità di Bacino del Reno nonché dal PRG del Comune di Castel Bolognese;
5. VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA **PROGETTUALE** CHE:
 - 5.1. il progetto in esame prevede la realizzazione di una nuova variante alla S.S. n°9 Via Emilia in Comune di Castel Bolognese appartenente alla categoria C1 (strada extraurbana secondaria) corrispondente ad una piattaforma stradale larga ml 10,50, delimitata lateralmente da due cigli erbosi di circa 1,00 m ciascuno;
 - 5.2. l'intervento interessa un tratto stradale della lunghezza di 5.139 m circa compreso tra un punto 200 m ad Est dell'intersezione dell'attuale S.S. n°9 Via Emilia con Via Casanola e la intersezione con l'attuale S.S. n°9 "Via Emilia" con la SP n.47 "Borello";
 - 5.3. la nuova strada avrà origine da una rotatoria posta sulla S.S. n° 9 "Via Emilia" in prossimità dell'attuale intersezione con Via Casanova; si svilupperà poi per un tratto sul medesimo sedime di Via Casanova, realizzando una rotatoria all'intersezione con via Zanetti - Via Parini fino a sottopassare la ferrovia Bologna-Otranto; successivamente si arriva in una terza rotatoria da cui si stacca il ramo di nuova costruzione dell'intervento; esso procede verso Nord-Ovest sovrappassando dapprima la ferrovia Castel Bolognese-Ravenna e poi, in sequenza, il Canale dei Mulini e la SP 10; affrontata una ulteriore rotatoria, si procede a raso sovrappassando solamente il Rio Fantino; si giunge quindi sulla rotatoria di intersezione con la SP 47 che, ampliata nel suo

sedime, sottopassa nuovamente la ferrovia Bologna-Otranto e ritorna, con una rotatoria sulla S.S. n°9 "Via Emilia" esistente;

- 5.4. il tracciato di progetto risulta in parte coincidente con assi stradali di viabilità minore esistente, mentre per la parte restante si sviluppa in variante alla vecchia sede e parallelamente all'asse ferroviario Bologna-Otranto, garantendo così una efficiente suddivisione del territorio;
- 5.5. le singole azioni di progetto necessarie alla realizzazione dell'opera possono così riassumersi:
 - razionalizzazione delle intersezioni a raso (intersezioni a "T") con le strade comunali esistenti tramite inserimento di intersezioni a rotatoria;
 - scavalco delle principali interferenze stradali, fluviali e ferroviarie con manufatti in c.a.p. e rilevati di avvicinamento; si manterrà la minima quota possibile per limitare i movimenti di materia e gli effetti "barriera";
 - nei tratti a raso si manterrà una quota che permetta di limitare al massimo i movimenti di materia;
 - eventuale spostamento impianti esistenti;
- 5.6. la realizzazione di tali opere, per quanto riguarda la movimentazione di materiale arido, comporterà scavi di sbancamento di bonifica per la formazione di idonei piani di posa dei rilevati e riempimenti e rilevati per la formazione del corpo stradale con materiale A.1a, A.2-4, A.2-5, A.3;
- 5.7. per quanto riguarda il materiale proveniente da scavi e da bonifica del piano di posa con asportazione di materiale e non riutilizzabile in situ a causa della incompatibili caratteristiche, andrà smaltito ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs 152/2006;
- 5.8. la realizzazione del risezionamento delle strade esistenti interferenti con la nuova viabilità di progetto comporterà la parziale scarifica della pavimentazione già presente in situ; i materiali pregiati (stabilizzati, ghiaie ecc.) potranno essere riutilizzati per la realizzazione della nuova strada, mentre i fresati del conglomerato bituminoso, andranno conferiti a ditte autorizzate allo smaltimento;

6. VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA **AMBIENTALE** CHE:
- 6.1. nello Studio di Impatto Ambientale, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, sono stati analizzati i seguenti ambiti dei possibili impatti negativi sulla varie componenti di seguito elencate, utilizzando il metodo Bresso Modificato a matrici di interazione:
- atmosfera e clima
 - rumore e vibrazioni
 - acque superficiali e sotterranee
 - suolo e sottosuolo
 - flora e vegetazione
 - fauna
 - ecosistemi
 - paesaggio e patrimonio storico culturale
 - benessere dell'uomo e rischi di incidenti
 - sistema insediativo, condizioni socio-economiche e beni materiali
- 6.2. complessivamente gli impatti analizzati sono risultati di modesta entità nel contesto d'intervento con le mitigazioni proposte; lo scenario delle problematiche sollevate appare gestibile con le soluzioni preliminarmente proposte, assieme alle prescrizioni di norma espresse in seguito;
- 6.3. saranno perfezionate, in sede di progettazione esecutiva, tutte le misure volte a minimizzare gli effetti e gli impatti negativi sull'ambiente, oltre ad ottemperare ad ogni obbligo normativo al fine di ottenere ogni autorizzazione o nulla osta necessario alla realizzazione delle opere di progetto previste ed alla loro messa in sicurezza;
- 6.4. sono altresì previste opere ed interventi di mitigazione volti a limitare quanto più possibile gli effetti negativi; sono inoltre previsti monitoraggi degli impatti ambientali atti a correggere andamenti negativi;
- a) mitigazioni previste:
- deviazione del traffico di attraversamento, in particolare della frazione di mezzi pesanti, all'interno dell'abitato di Castel Bolognese;

- viabilità più fluida e scorrevole, riducendo fenomeni di congestione e di stop and go, responsabili di episodi di inquinamento acuto;
- intersezioni con la viabilità esistente mediante rotatorie, facilitanti le immissioni, evitando attraversamenti a raso e garantendo una maggiore sicurezza;
- realizzazione di impianti di trattamento delle acque di prima pioggia e presidi di sicurezza per il controllo degli sversamenti accidentali;
- posa in opera di n. 14 barriere fonoassorbenti a schermatura dei ricettori sensibili maggiormente esposti;
- creazione di punti di permeabilità faunistica, in corrispondenza dei principali corridoi ecologici, realizzando passaggi per la fauna, opportunamente dimensionati, al di sotto della sede stradale per evitare attraversamenti del tracciato;

b) monitoraggi proposti:

- interventi di monitoraggio per il controllo della qualità dell'aria;
- rumore e vibrazioni;
- acque superficiali e sotterranee;
- analisi dello stato qualitativo delle acque dei corsi d'acqua e dei canali;
- monitoraggio per vegetazione, fauna ed ecosistemi;

6.5. la variante dell'abitato di Castel Bolognese in oggetto dovrà rispondere inoltre a tutte le normative di sicurezza per quanto riguarda la circolazione, la visibilità ed in particolare alle normative di cui al DPCM 05/11/2001 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*";

7. RITENUTO CHE:

- 7.1. in considerazione del limitato rilievo degli impatti attesi, il progetto in esame non sia da sottoporre ad ulteriore procedura di V.I.A.;
- 7.2. al fine di minimizzare gli impatti attesi, la realizzazione delle opere viarie oggetto della presente valutazione debba attenersi alle seguenti **prescrizioni**:

FASE DI CANTIERE

1. dovrà essere presentata nel progetto definitivo una planimetria delle aree di cantiere, nello specifico dell'area logistico-operativa e delle diverse aree operative, integrata con le prescrizioni di cui ai successivi punti 15, 16 e 17;
2. il quantitativo di terreni di scavo e di sbancamento, che non saranno riutilizzati all'interno del cantiere, potranno essere riutilizzati all'esterno del sito di cantiere nel rispetto dell'art. 186 del D.Lgs 152/06 e smi e non, come indicato dal proponente, ai sensi dell'art. 19 della L. 443/2001 (rif. § B.3.1.1);
3. lo smaltimento dei rifiuti prodotti dovrà rispettare le modalità previste dalla Parte IV del D.Lgs 152/06 e smi;
4. dovranno essere adottati tutti i provvedimenti atti a contenere gli effetti ambientali prodotti in fase di cantiere e tutti gli accorgimenti in materia di attività di cantiere indicati nella D.G.R. 45/2002;
5. in fase di cantiere per limitare gli impatti legati alle emissioni diffuse e puntuali di polveri derivanti dalla movimentazione dei materiali da costruzione e dai mezzi di cantiere, si ritiene necessario adottare i seguenti accorgimenti:
 - prevedere la umidificazione dei depositi temporanei di terre, dei depositi di materie prime ed inerti delle piste di cantiere e delle aree di cantiere non impermeabilizzate, soprattutto quando queste si trovino nelle vicinanze di abitazioni;
 - limitare la velocità di transito dei mezzi sulle piste di cantiere a 30 km/h;
 - - per il trasporto degli inerti prevedere un sistema di ricopertura dei cassoni con teloni;
 - - prevedere impianti di lavaggio per la pulizia delle ruote dei mezzi in uscita dai cantieri;
6. provvedere all'impermeabilizzazione delle aree di cantiere adibite a deposito o lavorazioni potenzialmente inquinanti ed alla raccolta separata delle acque meteoriche di dilavamento che andranno sottoposte ad adeguato trattamento;
7. per le operazioni di getto dei calcestruzzi si dovrà provvedere alla predisposizione di vasche a te-

- nuta per la raccolta delle acque di esubero che andranno opportunamente smaltite;
8. al fine limitare gli impatti dovuti all'attività dei mezzi di cantiere andranno utilizzati macchinari rispondenti alle normative, dotati di tutti gli accorgimenti utili per limitare il rumore e le emissioni in atmosfera;
 9. per il ripristino delle aree di cantiere andrà riutilizzato il terreno vegetale proveniente dallo scotico, che si avrà cura di accumulare separatamente dalle altre tipologie di materiale in spessori adeguati e di provvedere alla sua manutenzione per evitarne la morte biologica;

MATRICE RUMORE

10. in sede di progetto definitivo dovrà essere prodotta la documentazione previsionale di impatto acustico secondo i criteri previsti dalla apposita Direttiva regionale approvata con Delibera di G.R. n. 673/2004; gli esiti dello studio di impatto acustico dovranno costituire la base per la progettazione delle eventuali opere di mitigazione da realizzarsi per il rispetto dei limiti acustici di zona;
11. presso i ricettori sensibili interessati dovranno essere rispettati i limiti di inquinamento acustico provocato dal traffico veicolare indicati nel DPR 142/2004 per le strade di nuove realizzazione e per gli adeguamenti di strade esistenti con limite di immissione assoluta rispettivamente:
 - nuove strade - 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni per una fascia di 250 metri;
 - ampliamenti strade esistenti - 70 dB(A) diurni e 60 dB(A) notturni fascia di 100 metri e di 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni ulteriore fascia di 150 metri;
 - per entrambe le condizioni dovranno essere rispettati presso i ricettori quali scuole, ospedali e simili per una fascia di 250 metri valori di immissione assoluti di 50 dB(A) diurni e 40 dB(A) notturni;
12. relativamente alla fase di cantiere si ritiene debbono essere adottati gli interventi di mitigazione previsti nella valutazione nel caso che non vengano rispettate le condizioni per la autorizzazione in deroga ai limiti di immissione acustica

previste nelle norme tecniche delle classificazioni acustiche dei Comuni interessati, in particolare non dovranno essere effettuate operazioni responsabili di immissioni acustiche superiori ai limiti previsti dal D.P.C.M. 14.11.1991 presso i ricettori presenti nelle vicinanze dei cantieri in orario notturno, le sorgenti sonore fisse significative dovranno essere collocate valutando la presenza dei ricettori sensibili e se necessario dovrà essere prevista l'installazione di apposite barriere fonoisolanti mobili;

13. relativamente alla fase di realizzazione delle opere di mitigazione per l'esercizio del corridoio, Barriere acustiche definitive, si ritiene debbano essere prioritariamente verificate le condizioni reali di presenza di ricettori e la eventuale necessità di ulteriori barriere;
14. relativamente alla fase di esercizio del corridoio si ritiene necessario venga effettuata la verifica acustica strumentale tesa a dimostrare l'efficacia delle mitigazioni realizzate (barriere definitive) per il rispetto dei valori limite in coerenza con le stime previsionali prodotte e nel caso prevedere che vengano adottati ulteriori interventi di mitigazione;
15. tale verifica dovrà essere oggetto di specifica relazione da inviare al Comune di Castel Bolognese e all'Arpa - Servizio Territoriale di Ravenna per le verifiche di competenza;
16. il rispetto dei limiti di legge e l'efficacia delle opere di mitigazione acustica andranno verificati mediante le opportune misure fonometriche ad opera in esercizio, da realizzarsi a cura del proponente e da sottoporre alla verifica dei Comuni interessati e da sottoporre al parere dell'ARPA, come previsto dalla LR 15/2001 "Disposizioni in materia di inquinamento acustico";

ACQUE

17. relativamente allo smaltimento delle acque reflue in fase di cantiere:
 - visto la temporaneità dello scarico delle acque nere sono da privilegiare sistemi di trattamento per la depurazione delle acque reflue domestiche che non necessitano di manutenzione e assistenza continua come

richiede un impianto di depurazione a fanghi attivi; la normativa di riferimento è la DGR 1053/03; si rimanda al progetto definitivo la corretta valutazione dei sistemi di trattamento e relativi dimensionamenti per la depurazione delle acque reflue domestiche e nel caso in cui il proponente opti per la soluzione che preveda lo scarico di tali acque, si ricorda che sarà necessario presentare idonea autorizzazione allo scarico;

- i sistemi di trattamento che si intendono adottare per la depurazione delle acque di prima pioggia e delle acque reflue industriali sono idonei in relazione alla tipologia degli inquinanti presenti in detti reflui; non essendo presente una planimetria dove sono individuate le attività (lavaggio, depositi, ecc.) svolte nel cantiere e nelle aree operative con annessa la rete fognaria e il sistema di trattamento specifico per tipologia di refluo e non essendo inoltre presente una relazione in merito ai dimensionamenti dei sistemi di trattamento previsti, si rimanda al progetto definitivo la corretta valutazione dei sistemi di trattamento e relativi dimensionamenti per ciascuna tipologia di reflui prodotti;
18. relativamente allo smaltimento delle acque reflue in fase di esercizio, si rileva che non è stata fornita una relazione indicante la superficie scolante che adduce le acque meteoriche a ciascuna vasca e i dimensionamenti delle vasche di prima pioggia e dei sistemi di trattamento previsti; nella descrizione del funzionamento delle vasche di pioggia non sono chiari diversi aspetti tecnici che non trovano chiarimento neanche nella Figura E.13.1.3-1 della Relazione di screening; per quanto sopra si rimanda al progetto definitivo la corretta valutazione del sistema di trattamento previsto per la depurazione delle acque di prima pioggia e relativi dimensionamenti, sistema che dovrà essere conforme a quanto previsto dalle DGR 286/05 e dalla DGR 1860/06;
19. resta fermo che la realizzazione del progetto in esame è subordinata al rilascio da parte delle autorità competenti di tutte le autorizzazioni ed i

pareri necessari ai sensi delle vigenti disposizioni di legge;

PAESAGGIO, FLORA E FAUNA

20. le fasce di rispetto ed eventualmente di ambientazione per i passaggi più significativi dovranno essere destinate alla realizzazione delle attrezzature e delle infrastrutture di servizio connesse alla mobilità ed alla realizzazione delle opere di compensazione e mitigazione ambientale richieste per un corretto inserimento dell'infrastruttura nel contesto territoriale;
21. prevedere l'installazione di "sottopassaggi" dimensionalmente e numericamente adeguati, con apposite barriere di convogliamento, per assicurare che la fauna minore (anfibi, rettili, microfauna invertebrata) possa attraversare la strada, seguendo le modalità di corretta progettazione ed esecuzione in collaborazione con tecnici naturalisti abilitati;
22. si prescrive, in fase di progettazione esecutiva, di prevedere la realizzazione di adeguate misure di mitigazione visiva ed acustica (ad esempio: fasce alberate di ambientazione, barriere acustiche, muri verdi, terrapieni piantumati, utilizzo di asfalti fonoassorbenti, ecc.) adeguatamente progettate, ubicate e dimensionate, al fine di garantire presso tutti i ricettori presenti il rispetto di tutti i valori limite vigenti;
23. il progetto esecutivo dovrà comprendere le operazioni di manutenzione degli impianti previsti nelle mitigazioni verdi per almeno tre anni dalla messa a dimora; a questa si aggiunge la necessità di prevedere un reimpianto delle fallanze nel primo anno di manutenzione;

RIFIUTI

24. lo smaltimento dei reflui e dei rifiuti derivanti dal cantiere dovrà essere conforme a quanto previsto dalla vigente normativa;

ILLUMINAZIONE

25. la realizzazione dell'impianto di illuminazione stradale dovrà essere conforme alla LR 19/2003 "Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio

energetico" e alle specifiche tecniche definite nei relativi strumenti di attuazione (Direttiva approvata con Delibera di G.R. n. 2263/2005 e Circolare approvata con Determina del Direttore Generale Ambiente e Difesa del Suolo e della Costa n. 14096 del 12 ottobre 2006 e successive modifiche ed integrazioni);

26. resta fermo che la realizzazione del progetto in esame è subordinata al rilascio da parte delle autorità competenti di tutte le autorizzazioni ed i pareri necessari ai sensi delle vigenti disposizioni di legge;

8. CONSIDERATO INOLTRE:

8.1. il parere del Servizio Tecnico Bacino Reno (prot. NP.2010. 0007242 del 07/06/2010);

8.2. il parere di ARPA sezione di Ravenna (prot. PG.2010. 0143801 del 28/05/2010);

8.3. il parere della Provincia di Ravenna del 22/10/2010;

9. DATO ATTO del parere allegato;

tutto ciò premesso, constatato, considerato e dato atto;

su proposta dell'Assessore alle Attività Produttive, Piano Energetico e Sviluppo Sostenibile, Economia Verde, Autorizzazione Unica Integrata

a voti unanimi e palesi

d e l i b e r a

a) di escludere ai sensi dell'art. 10, comma 1 della legge regionale 18 maggio 1999, n. 9 e successive modifiche ed integrazioni, in considerazione del limitato rilievo degli impatti attesi, il progetto preliminare variante alla S.S. n°9 "Via Emilia", in comune di Castel Bolognese (RA) dalla ulteriore procedura di V.I.A. con le seguenti **pre-scrizioni**:

FASE DI CANTIERE

1. dovrà essere presentata nel progetto definitivo una planimetria delle aree di cantiere, nello specifico

dell'area logistico-operativa e delle diverse aree operative, integrata con le prescrizioni di cui ai successivi punti 15, 16 e 17;

2. il quantitativo di terreni di scavo e di sbancamento, che non saranno riutilizzati all'interno del cantiere, potranno essere riutilizzati all'esterno del sito di cantiere nel rispetto dell'art. 186 del D.Lgs 152/06 e smi e non, come indicato dal proponente, ai sensi dell'art. 19 della L. 443/2001 (rif. § B.3.1.1);
3. lo smaltimento dei rifiuti prodotti dovrà rispettare le modalità previste dalla Parte IV del D.Lgs 152/06 e smi;
4. dovranno essere adottati tutti i provvedimenti atti a contenere gli effetti ambientali prodotti in fase di cantiere e tutti gli accorgimenti in materia di attività di cantiere indicati nella D.G.R. 45/2002;
5. in fase di cantiere per limitare gli impatti legati alle emissioni diffuse e puntuali di polveri derivanti dalla movimentazione dei materiali da costruzione e dai mezzi di cantiere, si ritiene necessario adottare i seguenti accorgimenti:
 - prevedere la umidificazione dei depositi temporanei di terre, dei depositi di materie prime ed inerti delle piste di cantiere e delle aree di cantiere non impermeabilizzate, soprattutto quando queste si trovino nelle vicinanze di abitazioni;
 - limitare la velocità di transito dei mezzi sulle piste di cantiere a 30 km/h;
 - - per il trasporto degli inerti prevedere un sistema di ricopertura dei cassoni con teloni;
 - - prevedere impianti di lavaggio per la pulizia delle ruote dei mezzi in uscita dai cantieri;
6. provvedere all'impermeabilizzazione delle aree di cantiere adibite a deposito o lavorazioni potenzialmente inquinanti ed alla raccolta separata delle acque meteoriche di dilavamento che andranno sottoposte ad adeguato trattamento;
7. per le operazioni di getto dei calcestruzzi si dovrà provvedere alla predisposizione di vasche a tenuta per la raccolta delle acque di esubero che andranno opportunamente smaltite;
8. al fine limitare gli impatti dovuti all'attività dei mezzi di cantiere andranno utilizzati macchinari rispondenti alle normative, dotati di tutti gli

accorgimenti utili per limitare il rumore e le emissioni in atmosfera;

9. per il ripristino delle aree di cantiere andrà riutilizzato il terreno vegetale proveniente dallo scotico, che si avrà cura di accumulare separatamente dalle altre tipologie di materiale in spessori adeguati e di provvedere alla sua manutenzione per evitarne la morte biologica;

MATRICE RUMORE

10. in sede di progetto definitivo dovrà essere prodotta la documentazione previsionale di impatto acustico secondo i criteri previsti dalla apposita Direttiva regionale approvata con Delibera di G.R. n. 673/2004; gli esiti dello studio di impatto acustico dovranno costituire la base per la progettazione delle eventuali opere di mitigazione da realizzarsi per il rispetto dei limiti acustici di zona;
11. presso i ricettori sensibili interessati dovranno essere rispettati i limiti di inquinamento acustico provocato dal traffico veicolare indicati nel DPR 142/2004 per le strade di nuove realizzazione e per gli adeguamenti di strade esistenti con limite di immissione assoluta rispettivamente:
 - nuove strade - 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni per una fascia di 250 metri;
 - ampliamenti strade esistenti - 70 dB(A) diurni e 60 dB(A) notturni fascia di 100 metri e di 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni ulteriore fascia di 150 metri;
 - per entrambe le condizioni dovranno essere rispettati presso i ricettori quali scuole, ospedali e simili per una fascia di 250 metri valori di immissione assoluti di 50 dB(A) diurni e 40 dB(A) notturni;
12. relativamente alla fase di cantiere si ritiene debbono essere adottati gli interventi di mitigazione previsti nella valutazione nel caso che non vengano rispettate le condizioni per la autorizzazione in deroga ai limiti di immissione acustica previste nelle norme tecniche delle classificazioni acustiche dei Comuni interessati, in particolare non dovranno essere effettuate operazioni responsabili di immissioni acustiche superiori ai limiti previsti dal D.P.C.M. 14.11.1991 presso i ricettori

presenti nelle vicinanze dei cantieri in orario notturno, le sorgenti sonore fisse significative dovranno essere collocate valutando la presenza dei ricettori sensibili e se necessario dovrà essere prevista l'installazione di apposite barriere fonoisolanti mobili;

13. relativamente alla fase di realizzazione delle opere di mitigazione per l'esercizio del corridoio, Barriere acustiche definitive, si ritiene debbano essere prioritariamente verificate le condizioni reali di presenza di ricettori e la eventuale necessità di ulteriori barriere;
14. relativamente alla fase di esercizio del corridoio si ritiene necessario venga effettuata la verifica acustica strumentale tesa a dimostrare l'efficacia delle mitigazioni realizzate (barriere definitive) per il rispetto dei valori limite in coerenza con le stime previsionali prodotte e nel caso prevedere che vengano adottati ulteriori interventi di mitigazione;
15. tale verifica dovrà essere oggetto di specifica relazione da inviare al Comune di Castel Bolognese e all'Arpa - Servizio Territoriale di Ravenna per le verifiche di competenza;
16. il rispetto dei limiti di legge e l'efficacia delle opere di mitigazione acustica andranno verificati mediante le opportune misure fonometriche ad opera in esercizio, da realizzarsi a cura del proponente e da sottoporre alla verifica dei Comuni interessati e da sottoporre al parere dell'ARPA, come previsto dalla LR 15/2001 "Disposizioni in materia di inquinamento acustico";

ACQUE

17. relativamente allo smaltimento delle acque reflue in fase di cantiere:
 - visto la temporaneità dello scarico delle acque nere sono da privilegiare sistemi di trattamento per la depurazione delle acque reflue domestiche che non necessitano di manutenzione e assistenza continua come richiede un impianto di depurazione a fanghi attivi; la normativa di riferimento è la DGR 1053/03; si rimanda al progetto definitivo la corretta valutazione dei sistemi di trattamento e relativi dimensionamenti per la

depurazione delle acque reflue domestiche e nel caso in cui il proponente opti per la soluzione che preveda lo scarico di tali acque, si ricorda che sarà necessario presentare idonea autorizzazione allo scarico;

- i sistemi di trattamento che si intendono adottare per la depurazione delle acque di prima pioggia e delle acque reflue industriali sono idonei in relazione alla tipologia degli inquinanti presenti in detti reflui; non essendo presente una planimetria dove sono individuate le attività (lavaggio, depositi, ecc.) svolte nel cantiere e nelle aree operative con annessa la rete fognaria e il sistema di trattamento specifico per tipologia di refluo e non essendo inoltre presente una relazione in merito ai dimensionamenti dei sistemi di trattamento previsti, si rimanda al progetto definitivo la corretta valutazione dei sistemi di trattamento e relativi dimensionamenti per ciascuna tipologia di reflui prodotti;
18. relativamente allo smaltimento delle acque reflue in fase di esercizio, si rileva che non è stata fornita una relazione indicante la superficie scolante che adduce le acque meteoriche a ciascuna vasca e i dimensionamenti delle vasche di prima pioggia e dei sistemi di trattamento previsti; nella descrizione del funzionamento delle vasche di pioggia non sono chiari diversi aspetti tecnici che non trovano chiarimento neanche nella Figura E.13.1.3-1 della Relazione di screening; per quanto sopra si rimanda al progetto definitivo la corretta valutazione del sistema di trattamento previsto per la depurazione delle acque di prima pioggia e relativi dimensionamenti, sistema che dovrà essere conforme a quanto previsto dalle DGR 286/05 e dalla DGR 1860/06;
19. resta fermo che la realizzazione del progetto in esame è subordinata al rilascio da parte delle autorità competenti di tutte le autorizzazioni ed i pareri necessari ai sensi delle vigenti disposizioni di legge;

PAESAGGIO, FLORA E FAUNA

20. le fasce di rispetto ed eventualmente di ambientazione per i passaggi più significativi do-

vranno essere destinate alla realizzazione delle attrezzature e delle infrastrutture di servizio connesse alla mobilità ed alla realizzazione delle opere di compensazione e mitigazione ambientale richieste per un corretto inserimento dell'infrastruttura nel contesto territoriale;

21. prevedere l'installazione di "sottopassaggi" dimensionalmente e numericamente adeguati, con apposite barriere di convogliamento, per assicurare che la fauna minore (anfibi, rettili, microfauna invertebrata) possa attraversare la strada, seguendo le modalità di corretta progettazione ed esecuzione in collaborazione con tecnici naturalisti abilitati;
22. si prescrive, in fase di progettazione esecutiva, di prevedere la realizzazione di adeguate misure di mitigazione visiva ed acustica (ad esempio: fasce alberate di ambientazione, barriere acustiche, muri verdi, terrapieni piantumati, utilizzo di asfalti fonoassorbenti, ecc.) adeguatamente progettate, ubicate e dimensionate, al fine di garantire presso tutti i ricettori presenti il rispetto di tutti i valori limite vigenti;
23. il progetto esecutivo dovrà comprendere le operazioni di manutenzione degli impianti previsti nelle mitigazioni verdi per almeno tre anni dalla messa a dimora; a questa si aggiunge la necessità di prevedere un reimpianto delle fallanze nel primo anno di manutenzione;

RIFIUTI

24. lo smaltimento dei reflui e dei rifiuti derivanti dal cantiere dovrà essere conforme a quanto previsto dalla vigente normativa;

ILLUMINAZIONE

25. la realizzazione dell'impianto di illuminazione stradale dovrà essere conforme alla LR 19/2003 "Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico" e alle specifiche tecniche definite nei relativi strumenti di attuazione (Direttiva approvata con Delibera di G.R. n. 2263/2005 e Circolare approvata con Determina del Direttore Generale Ambiente e Difesa del Suolo e della Costa

n. 14096 del 12 ottobre 2006 e successive modifiche ed integrazioni);

26. resta fermo che la realizzazione del progetto in esame è subordinata al rilascio da parte delle autorità competenti di tutte le autorizzazioni ed i pareri necessari ai sensi delle vigenti disposizioni di legge;

- b) di trasmettere la presente delibera alla proponente ANAS spa, Compartimento della Viabilità per l'Emilia-Romagna, al Comune di Castel Bolognese, all'ARPA Sezione Provinciale di Ravenna, alla Provincia di Ravenna, al Servizio Tecnico Bacino fiume Reno sede di Alfonsine, all'Autorità di Bacino del Reno;
- c) di pubblicare per estratto sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna, ai sensi dell'art. 10, comma 3 della LR 18 maggio 1999, n. 9, il presente partito di deliberazione;
- d) di pubblicare integralmente la presente delibera sul sito web della Regione Emilia-Romagna.

- - - -

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Giuseppe Bortone, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E DIFESA DEL SUOLO E DELLA COSTA esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008, parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta GPG/2011/1237

data 20/07/2011

IN FEDE

Giuseppe Bortone

omissis

L'assessore Segretario: Muzzarelli Gian Carlo

Il Responsabile del Servizio
Segreteria e AA.GG. della Giunta
Affari Generali della Presidenza
Pari Opportunita'