



COMUNE DI CASTENASO
Città Metropolitana di Bologna

P O C

PIANO OPERATIVO COMUNALE

Sintesi non tecnica del documento di Valsat

Potenziamento del sistema tangenziale di Bologna -
Interventi di completamento della rete viaria di adduzione
Intermedia di Pianura e Lungosavena lotto 3

Adozione D.C.C. n. __ del _____

Approvazione D.C.C. n. __ del _____

il Sindaco

Stefano SERMENGHI

l'Assessore all'Urbanistica

Stefano SERMENGHI

il Segretario Generale

Andrea FANTI

il Responsabile dell'Area Tecnica

Fabrizio RUSCELLONI

Comune di Castenaso:

Fabrizio Ruscelloni

Deborah Cavina

Leonardo Altilia

INDICE

PREMESSA.....	3
DESCRIZIONE INTERVENTO	4
EFFETTI ATTESI E MISURE DI SOSTENIBILITÀ	6
PIANO DI MONITORAGGIO	9

PREMESSA

La presente sintesi non tecnica è relativa al documento di Valutazione di Sostenibilità Ambientale e territoriale (Valsat) del POC potenziamento del sistema tangenziale di Bologna - rete viaria di adduzione potenziamento del sistema tangenziale di Bologna - Intermedia di pianura e Lungosavena, progetti sottoposti alla procedura di VIA L.R. 9/99.

La Valsat è finalizzata a valutare gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei piani.

Nel documento di Valsat devono essere individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio, degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti con il medesimo piano.

Nella Valsat di ciascun piano urbanistico è contenuto un apposito capitolo, denominato "Verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni", nel quale si dà atto analiticamente che le previsioni del piano sono conformi ai vincoli e prescrizioni che gravano sull'ambito territoriale interessato

Viene inoltre presentata la verifica di coerenza di quanto oggetto del POC in riferimento al PSC.

Per l'analisi degli effetti ambientali, facendo riferimento allo studio di impatto ambientale, nella VALSAT sono stati analizzati i seguenti temi:

- aria;
- rumore;
- acqua;
- suolo e sottosuolo;
- verde ecosistemi
- paesaggio.

Per ogni componente ambientale è stato analizzato:

- lo stato attuale,
- gli effetti ambientali attesi,
- le eventuali misure per la sostenibilità.

In questo documento oltre ad una descrizione dell'intervento, è riportata una sintesi delle misure per la sostenibilità.

DESCRIZIONE INTERVENTO

Il presente progetto si inserisce nell'ambito del potenziamento del sistema tangenziale di Bologna – rete viaria di adduzione.

In particolare l'intervento oggetto del presente POC, in variante al PSC è finalizzato alla realizzazione della tratta della nuova intermedia di Pianura e della Lungosavena lotto 3, che interessa il territorio comunale.

In data 15 Aprile 2016 è stato sottoscritto un accordo tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna e Società Autostrade per l'Italia Spa che si pone come obiettivo la definizione di un progetto che, a partire dall'analisi del contesto insediativo esistente, sviluppi il tema del potenziamento in sede del sistema autostradale con un approccio che veda nell'infrastruttura anche l'opportunità di riorganizzare, con particolare attenzione alla mitigazione ed all'inserimento ambientale, lo spazio ed il territorio adiacente già fortemente urbanizzato in un'ottica di minor occupazione del territorio, anche con un coerente sviluppo delle infrastrutture di adduzione al sistema autostradale/tangenziale.

L'accordo si pone quindi l'obiettivo di risolvere una criticità trasportistica di livello nazionale e di migliorare l'accessibilità viaria di livello metropolitano stabilendole condizioni e gli impegni delle Parti.

Il progetto di potenziamento del sistema autostradale e tangenziale di Bologna prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- A. Ampliamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna a partire dallo svincolo 3 del "ramo verde" della complanare fino allo svincolo 13 di Bologna S. Lazzaro con le seguenti specifiche:
- realizzazione di tre corsie con emergenza per senso di marcia sull'A14, fatta eccezione per i punti singolari di cui si dirà nel seguito;
 - realizzazione di tre corsie più emergenza per senso di marcia sul tratto delle complanari che va dallo svincolo 3 allo svincolo 6 e dallo svincolo 8 allo svincolo 13 e a quattro corsie più emergenza sul tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8, fatta eccezione per i punti singolari di cui si dirà nel seguito;
- B. Interventi di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana - metropolitana:
- Intermedia di Pianura: completamento dei tratti mancanti per circa 8,6 km, adeguamento in sede per circa 5,3 km
 - Lungo Savena: realizzazione del lotto 3 per circa 2,5 km
 - Lungo Savena e ExSS65 della Futa: il secondo lotto del nodo di Rastignano ottimizzato
 - Nodo di Funo - accessibilità a Interporto e Centergross.

Le opere comprese nel POC rientrano quindi nell'accordo.

L'intermedia di pianura è presente da molti anni nei programmi e nelle proposte degli Enti locali per garantire l'infittimento della "grande rete" in direzione ovest-est con funzione anche di connessione degli assi nord-sud.

L'intervento in progetto collega i Comuni di Calderara di Reno e Castenaso creando una rete viaria di interesse provinciale con funzione metropolitana di connessione fra la direttrice Persicetana e la direttrice Lungosavena. In particolare, l'infrastruttura in esame congiunge i distretti industriali di Sala Bolognese, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Granarolo dell'Emilia e Castenaso, fornendo una viabilità, per l'appunto "intermedia", tra la S.P.3 Trasversale di Pianura e la Tangenziale di Bologna.

Oltre a ciò, essa costituisce un raccordo con le principali viabilità radiali quali la Padullese (SP18), la Galliera (SP4), la Saliceto (SP45), l'Autostrada A13, la Porrettana (SS64), la San Donato (SP 6) e la Lungo Savena (variante alla SP5 e alla SP65).

L'Intermedia di Pianura è una strada di connessione/distribuzione costituita dalla successione di strade comunali esistenti cui, tuttavia, mancano dei tratti per realizzare una viabilità continua in grado di collegare alcune delle zone industriali principali della Provincia.

L'intervento sull'Intermedia di Pianura ne prevede il potenziamento e completamento nel tratto tra via Valtiera – via Bazzane (comune di Calderara di Reno) e l'innesto con la via San Donato (comune di Granarolo), il nuovo ponte sul Reno, la realizzazione del collegamento fra la SP 5 (Lungosavena) e la via San Donato SP 6 e l'adeguamento delle viabilità esistenti nei tratti di ricucitura.

Il progetto individuato prevede la ricucitura della rete viaria esistente razionalizzando e raccordando tra loro i vari tratti di strade comunali con una viabilità di tipo C/F. Pertanto, l'infrastruttura in esame non costituisce una strada provinciale in senso stretto, ma data l'importanza di tale collegamento, riveste una funzione metropolitana.

L'asse dell'Intermedia ha uno sviluppo complessivo di circa 19 km, di cui il 48% rappresenta un adeguamento in sede (9,1 Km), il 30% è stato già realizzato a carico degli attuatori di nuovi comparti di edificazione (5,8 Km), ed il 22% è di nuova realizzazione (4,1 Km).

Il tracciato è stato suddiviso in 5 tratte funzionali che risultano essere tra di loro indipendenti in quanto tratti di completamento di viabilità già realizzate per il Comune di Castenaso risulta di interesse la porzione finale della Tratta E:

- Tratta E: Si compone di tre assi principali, dalla Rotatoria R10 a Granarolo dell'Emilia fino al collegamento con la rete autostradale nel Comune di Castenaso, passando in parte anche per il territorio comunale di Bologna, per un totale di 3,7 km. In dettaglio:
Dall'incrocio con via San Donato, il tracciato prosegue sul sedime di via Prati che verrà riqualificata per circa 929.60m, al termine del quale, il completamento dello svincolo sulla SP5 Lungo Savena ne conclude l'intervento. L'intersezione in progetto è sita in comune di Castenaso: essa è caratterizzata da uno svincolo a due livelli con 4 rampe monosenso organizzate secondo il tipico schema a "diamante".

L'asse Lungo Savena è una strada di scorrimento appartenente alla "grande rete" viabilistica definita dal Piano Regionale dei Trasporti (PRIT) 1998 – 2010, che, in prosecuzione verso nord dell'asse costituito dalla Strada di Fondovalle Savena (FVS) Loiano – Rastignano, dalla Variante

alla SP 65 per l'attraversamento dell'abitato di Rastignano, dalla Strada IN870, e dai viali Vighi e Cavina, collega l'uscita 12 della Tangenziale di Bologna (quartiere Mazzini) con la Trasversale di Pianura in comune di Granarolo, permettendo il collegamento diretto con la tangenziale di vari poli generatori e attrattori di traffico, quali il centro commerciale Centronova, la Poligrafici Editoriale (Resto del Carlino), la zona industriale di via dell'Industria, l'insediamento polifunzionale CAAB, gli abitati di Castenaso (in particolare la Frazione Villanova) e di Granarolo.

Oggetto dell'intervento è il 3° Lotto, dalla rotatoria Giovanni Sabatino degli Arienti alla nuova rotatoria di Via dell'Industria.

Nel territorio comunale di Castenaso ricade la parte terminale dell'asse principale, da oltre la ferrovia Bologna portomaggiore all'innesto con la rotatoria di fine lotto, limitata ad Est dagli insediamenti industriali della zona Roveri anch'essa destinata ad uso agricolo

La Lungosavena è prevista dal PTCP e nel PSC di Castenaso.

Il POC è quindi in attuazione dei piani sovraordinati. In particolare, per quanto riguarda il territorio comunale di Castenaso, il progetto appare compatibile con le disposizioni del PSC.

L'intermedia di pianura è inserita nel PTCP mentre non è prevista nel PSC di Castenaso. necessita pertanto di variante al PSC l'intersezione a livelli sfalsati tra intermedia di Pianura e Lungo Savena.

EFFETTI ATTESI E MISURE DI SOSTENIBILITÀ

Aria

L'analisi svolta, in associazione con gli esiti delle modellazioni chimico-dispersive, che evidenziano come l'impatto stimato per l'opera, rispetto ai livelli di concentrazione complessivi attesi per il futuro, sarà contenuto e tale da non pregiudicare il rispetto dei limiti della normativa sui livelli medi, permette di precisare il contributo delle emissioni stradali alle concentrazioni complessive. È infatti evidente come nelle stagioni più sensibili per l'inquinamento atmosferico il contributo del traffico stradale non sia preponderante rispetto alle altre sorgenti, mentre nei periodi primaverili ed estivi la preminenza del contributo del traffico stradale risulta correlato a livelli di inquinamento contenuti e in genere rispettosi dei limiti di riferimento anche di breve periodo.

Le variazioni delle concentrazioni ambientali tra lo scenario di progetto e quello programmatico risultano pertanto contenute se rapportate ai contributi dai settori emissivi più significativi nell'area bolognese, il riscaldamento civile ed il traffico nel suo complesso.

Dal SIA non emerge la necessità di misure di sostenibilità.

Rumore

Dall'analisi degli scenari di progetto, si evince che alcuni recettori più immediatamente vicini ai tratti stradali progettati sono esposti a valori di rumore superiori ai limiti presi a riferimento (in alcuni casi tali superamenti sono presenti già allo stato attuale).

In considerazione del contesto in cui si inserisce la nuova opera, spesso caratterizzato da

accessi diretti alle proprietà, in base a quanto riportato nel SIA dell'intermedia di pianura non è sempre stato possibile prevedere la realizzazione di barriere acustiche per tutti i ricettori che presentano nello scenario di progetto degli esuberi dei limiti vigenti, a causa della difficoltà di riposizionamento degli accessi medesimi alle proprietà. Il SIA inoltre non ha previsto barriere acustiche presso gli edifici che sono risultati in stato di abbandono al momento dei rilievi.

Gli edifici residenziali in corrispondenza dei quali non è possibile garantire il rispetto dei limiti di III classe in ambiente esterno, in base a quanto previsto dal SIA richiedono la verifica dei limiti in ambiente abitativo ed eventuali interventi migliorativi sul fonoisolamento di facciata nel caso in cui non siano rispettati i limiti interni.

Nello scenario post operam mitigato, rimane un edificio che presenta valori notturni in facciata superiori a 60 dBA (il ricettore n. 403 in Comune di Castenaso). Il SIA ha cercato di dimensionare una barriera acustica che consentisse di migliorare l'esposizione di tale edificio, ma in considerazione della notevole vicinanza dell'edificio al bordo stradale e della presenza contestuale di tre accessi, di cui 2 a proprietà ubicate in distanza sul retro dell'edificio, tutte le soluzioni ipotizzate non consentivano né il rispetto del limite vigente, né la riduzione dei valori esterni al di sotto dei 60 dBA notturni. Per tale motivo il SIA ritiene necessario prevedere nella fase di post operam della nuova infrastruttura stradale la verifica strumentale dei limiti interni (notturno >40 DBA) al fine di predisporre eventualmente gli interventi diretti sull'involucro edilizio.

Per la Lungosavena sono previste una serie di barriere acustiche a protezione degli edifici presso i quali sono emersi superamenti dovuti alla realizzazione degli interventi in progetto. Gli interventi di mitigazione previsti dal SIA permettono il rispetto dei limiti di riferimento applicati dal SIA.

Vegetazione aree naturali ed ecosistemi

Relativamente agli effetti attesi in generale per entrambi gli interventi sulla *componente vegetazionale*, i SIA evidenziano che le opere in progetto presentano impatti sostanzialmente transitori e di limitata significatività.

In particolare, per il *tratto infrastrutturale dell'Intermedia* compreso nel territorio di Castenaso, non si evidenziano possibili effetti significativi permanenti verso la flora d'alto fusto in quanto non risulta interferita nessuna formazione di interesse nel corridoio interessato. La sezione di interesse del tracciato decorre in zone di agroecosistema, e ha esito verosimilmente trascurabile dal punto di vista della perdita di funzionalità ecologica.

Per quanto riguarda il *tracciato della Lungosavena*, non si evidenziano possibili effetti significativi permanenti verso la flora d'alto fusto; relativamente alla possibile compromissione di funzionalità a livello ecosistemico, non sono state individuate alterazioni. L'interferenza prevista sulla vegetazione arborea riparia è limitata alla sottrazione di popolamento vegetale necessaria per realizzare il tombamento dello scolo Zenetta di Quarto: tale interferenza è ritenuta non significativa a causa della ridotta portata delle lavorazioni e dello scarso valore conservazionistico del popolamento ripario. Le restanti sezioni del tracciato decorrono all'interno di zone di agroecosistema, e hanno esito trascurabile dal punto di vista della perdita di funzionalità ecologica, oltretutto già compromessa dalla

presenza di numerosi fasci di infrastrutture lineari che decorrono attraverso l'area vasta in esame.

Paesaggio e Patrimonio culturale, architettonico e archeologico

L'ambito del territorio comunale di Castenaso interessato dai tracciati di progetto non ha evidenziato all'analisi svolta dal SIA e ripresa nella Valsat, sensibilità paesaggistiche particolari.

Il contesto in cui si inserisce la tratta di interesse dell'*Intermedia* è costituito prevalentemente da seminativi semplici, alternati a tessuti residenziali e qualche insediamento commerciale; l'arteria in progetto, che risulta in questa parte un adeguamento stradale, va ad inserirsi e svilupparsi in un contesto che risulta "pronto" a ricevere l'opera, la cui realizzazione è ritenuta indispensabile in termini di miglioramento del servizio al cittadino, ancorché non acquisita dal PSC e quindi oggetto di Variante.

Per quanto riguarda la *Lungosavena* l'unico elemento potenzialmente impattante è individuato nel Tombamento Scolo Zenetta di Quarto. Il contesto in cui si inserisce il tratto viario in esame, è costituito da seminativi semplici, privi di valore paesaggistico peculiare. Anche per quello che riguarda la percezione panoramica dell'insieme, come evidenziato dal SIA, l'impatto dell'intervento risulta trascurabile.

Quanto alle mitigazioni, nel territorio di Castenaso è previsto un filare alberato a nord del tracciato a mitigazione delle abitazioni della zona S. Caterina, al confine con Bologna: nel progetto delle opere a verde il filare è previsto a margine della viabilità e rappresenta un'importante mitigazione oltre che dei ricettori residenziali prospicienti la nuova viabilità, anche del contesto ambientale interessato dal progetto, sia in termini di inserimento paesaggistico, che di aumento delle presenze arboree dell'intorno agricolo.

Acque

Per quanto riguarda gli interventi di sistemazione idraulica, l'intervento di progetto si mantiene sopra al piano campagna nella misura necessaria a garantire l'inserimento delle opere idrauliche idonee a garantire la continuità ai corsi d'acqua interferiti.

Le opere d'arte di attraversamento consistono nel tombamento dello Scolo Zenetta di Quarto, una piccola opera alla pk 1+890 circa della Lungosavena.

La nuova impermeabilizzazione è accompagnata da mitigazioni quali il corretto dimensionamento dei fossi di guardia (che esercitano anche una funzione nella ricarica delle falde). Per quanto concerne il controllo quantitativo degli scarichi, i fossi sono stati dimensionati in modo da consentire il recupero di 500 mc/ettaro di nuova superficie pavimentata come prescritto dalle Norme tecniche del Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico dell'autorità di Bacino del fiume Reno.

Il SIA evidenzia che l'infrastruttura stradale, impermeabilizzando nuove aree originariamente di tipo rurale, determinerà un certo inevitabile incremento dei picchi di piena dei corpi idrici recettori, seppur non significativo e certamente non critico. La mitigazione di tale effetto potrà essere effettuata, se ritenuta necessaria, tramite la costruzione di invasi naturali che potranno consentire il temporaneo trattenimento delle acque di drenaggio della piattaforma

stradale prima del loro recapito nel reticolo idrografico.

In fase di esercizio le acque di dilavamento della piattaforma stradale e gli eventuali sversamenti accidentali da parte degli automezzi difficilmente possono essere risolti o arginati.

Suolo e Rischi naturali

La realizzazione delle diverse tratte della strada Intermedia di Pianura comporterà l'esecuzione delle di scavi. Il terreno vegetale/agrario può essere riutilizzato, se idoneo, per la costituzione della coltre vegetale delle scarpate del rilevato di ampliamento o di eventuali opere di mitigazione ambientale.

Nel periodo di esercizio l'infrastruttura comporterà inevitabili fattori di impatto per lo più limitati all'impermeabilizzazione dei suoli (asfaltatura del piano strada) e al cambiamento di destinazione d'uso delle future aree di pertinenza stradale (inteso più come sottrazione, mediante esproprio, di aree attualmente agricole e a valenza naturalistica, che non in termini cambiamento della destinazione prevista dagli strumenti di pianificazione territoriale, peraltro ben coerenti con l'intervento in oggetto).

Si evidenziano possibili impatti sulle acque sotterranee di prima falda dovuti al previsto incremento di traffico e di conseguente rischio di incidentalità e relativo sversamento accidentale di liquidi potenzialmente inquinanti. La possibilità di inquinamento delle acque profonde appare di natura trascurabile in relazione ai presidi previsti e alle tecniche di lavorazione previste.

I fattori di impatto evidenziati dal SIA risultano per lo più "inevitabili" e poco significativi. Non sono previste, pertanto, particolari misure di mitigazione in fase di esercizio.

PIANO DI MONITORAGGIO

La VAS definisce gli indicatori necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti del piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi.

Considerando che il POC è specifico per il progetto dell'Intermedia di Pianura e Lungosavena, che sono sottoposte alla procedura di VIA, che l'infrastruttura è coerente sia al PSC, sia al PTCP, si rimanda al monitoraggio presentato nel progetto.