

AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI

IL RESPONSABILE

ING. DENIS BARBIERI

POSTA PEC

Comune di Bologna
U.O. Infrastrutture Trasporto Pubblico
Metropolitano
Dipartimento Lavori Pubblici, Verde e Mobilità
protocollogenerale@pec.comune.bologna.it
infrastrutturetpm@pec.comune.bologna.it

e p.c.

Città metropolitana di Bologna
cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it

Soprintendenza Archeologica, Belle arti e Paesaggio
per la città metropolitana di Bologna, e le province
di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
sabap-bo@pec.cultura.gov.it

ARPAE
APAM Bologna
AACM di Bologna
aoobo@cert.arpa.emr.it

AUSL di Bologna
UO Igiene e Sanità Pubblica
Ambienti di Vita Bologna - San Lazzaro
dsp@pec.ausl.bologna.it

OGGETTO: Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) relativo al progetto denominato **“seconda linea tranviaria di Bologna (tratto nord linea verde)”** localizzato nel comune di **Bologna (BO)** – proposto dal **Comune di Bologna (BO)** - [Fasc. 1311/63/2022] – **Verifica di Ottemperanza ai sensi dell’art.28 del D.Lgs. 152/06**

Il Comune di Bologna ha richiesto la verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali esigibili nella fase di progettazione definitiva dell’opera, contenute nel provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (Determina n. 6531 del 27/03/2023), inviando la relativa documentazione, acquisita agli atti della Regione Emilia-Romagna al protocollo Prot. 04/09/2023.0883946.

La procedura di verifica di ottemperanza si svolge dentro del Procedimento Unico ai sensi dell'art.53 della LR 24/2017, finalizzato alla localizzazione dell’opera con contestuale adeguamento della Tavola dei Vincoli, all’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio, all’approvazione del progetto definitivo e dichiarazione di pubblica utilità dell’opera **“SECONDA LINEA TRANVIARIA**

DI BOLOGNA - LINEA VERDE” presentato dal Comune di Bologna localizzato nel comune di Bologna (BO).

Sono pervenute le seguenti note dagli Enti preposti alla verifica di ottemperanza, agli atti della scrivente Area e consultabili nella banca dati della Valutazioni Ambientali della Regione Emilia-Romagna (<https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/>), nella sezione Verifica di Ottemperanza e Monitoraggio:

- Comune di Bologna, nota acquisita con Prot. 18/12/2023.1248568;
- ARPAE - Servizio Sistemi Ambientali - Area Prevenzione Ambientale Metropolitana, nota acquisita con Prot. 27/12/2023.1271668;
- AUSL di Bologna - UO Igiene e Sanità Pubblica, nota acquisita con Prot. 27/12/2023.1271674;
- Città metropolitana di Bologna, Area Pianificazione Territoriale e mobilità sostenibile, nota acquisita con Prot. 22/12/2023.1267535;
- Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, parere della Soprintendenza Speciale PNRR con allegato nota SABAP_BO acquisito dal Comune di Bologna con PG.50924/2024 e trasmesso, con nota acquisita agli atti con Prot. 26/01/2024.0079043, alla Regione Emilia-Romagna.

In sintesi, lo stato attuale dell’ottemperanza delle condizioni ambientali esigibili nella fase di progettazione definiva dell’opera prescritte visto i propri parere degli Enti coinvolti è il seguente:

N°	Prescrizioni	Stato dell’Ottemperanza
1	poiché il parcheggio automatizzato multipiano interrato di Piazza dell’Unità è interferente sulle componenti ambientali suolo/sottosuolo ed acque sotterranee, si chiede che venga adeguatamente motivata e dimostrata la indispensabile necessità di tale parcheggio in quella specifica posizione e della dimensione proposta;	Comune di Bologna SUPERATA in quanto il parcheggio interrato è stato stralciato dal progetto
4	considerati gli obiettivi del PUMS, si pongono le seguenti condizioni ambientali, da sviluppare e/o approfondire nelle successive fasi di progettazione: <ul style="list-style-type: none">- sviluppare specifici approfondimenti progettuali sull’accessibilità per la mobilità attiva del capolinea del tram nel Comune di Castel Maggiore, al fine di favorire il più possibile un’adeguata efficienza dell’intermodalità di tutte le tipologie di utenza anche in termini di dotazioni di sosta, con introduzione di rastrelliere coperte ad archetto e ciclostazione automatizzata adeguatamente dimensionata; il tema delle connessioni ciclabili e pedonali va necessariamente approfondito per servire, oltre al centro abitato ad ovest, anche la zona industriale-artigianale di via Di Vittorio;- in relazione alla modifica, rispetto alle previsioni del PUMS, del Capolinea nord posizionato a Castel	Città Metropolitana di Bologna PARZIALMENTE OTTEMPERATA fatte salve le prescrizioni e raccomandazioni sulla progettazione esecutiva di carattere puntuale riportate nella nota della Città Metropolitana di Bologna e acquisita agli atti regionali con Prot. 22/12/2023.1267535

	Maggiore anziché davanti alla stazione SFM di Corticella, si chiede di presentare un progetto per la connessione tram/treno in modo che l'interscambio sia reso appetibile sia per i pedoni che per i ciclisti, e che pertanto la modifica non sia penalizzante in alcun modo per gli utenti del treno;	
5	<p>in riferimento al PTM, si evidenzia la necessità di verificare l'attuazione, nelle successive fasi progettuali, delle relative norme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - proposta di potenziamento della dotazione ambientale e consolidamento delle connessioni ecologiche (art. 47, comma 10, lett. c); - individuazione, nelle fasce perfluviali, delle misure atte a garantire la riduzione della vulnerabilità nelle aree potenzialmente interessate da allagamento (art. 22); - approfondimenti rispetto agli effetti a scala locale del rischio sismico (art. 28), con particolare riferimento alle zone B - Depositi di margine appenninico-padano (stima dell'amplificazione stratigrafica e studi di II livello) e alle zone L - Zona di attenzione per instabilità da liquefazione o densificazione (studi di III livello, con valutazione del coefficiente di amplificazione litologico, verifica della presenza di caratteri predisponenti la liquefazione e/o la densificazione e relativa stima del potenziale di liquefazione/densificazione e dei cedimenti attesi); - proposta di tutela ed incremento delle superfici e dotazioni arboree e arbustive; scelta di specie, materiale d'impianto e modalità di gestione che migliorino la capacità di adattamento alle mutate condizioni climatiche; parcheggi alberati e permeabili, laddove previsti, ad esclusione dei parcheggi per i mezzi pesanti (art. 37); - approfondimenti e relative mitigazioni rispetto al rischio idraulico derivante da alluvioni potenziali (art. 30); - previsione di sistemi di raccolta, trattamento e smaltimento delle acque di dilavamento, nonché di sistemi di drenaggio urbano per la gestione delle acque meteoriche (all. A - art. 4.8 PTCP); 	<p>Città Metropolitana di Bologna</p> <p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>fatte salve le prescrizioni e raccomandazioni sulla progettazione esecutiva di carattere puntuale riportate nella nota della Città Metropolitana di Bologna e acquisita agli atti regionali con Prot. 22/12/2023.1267535</p>
6	per l'impatto dell'opera in fase di esercizio si chiede che sia presentato un documento che fornisca le indicazioni circa le conformità del progetto ai requisiti richiesti dal Regolamento UE 2020/852 (Principio DNSH);	<p>ARPAE APAM</p> <p>OTTEMPERATA</p>
9	<p>per l'impatto dell'opera in fase di esercizio, dovranno essere presentati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un aggiornamento di maggiore dettaglio e accuratezza della simulazione relativa alla dispersione degli inquinanti da traffico nell'area del sottopasso di via Mazza, che tenga conto della tipologia ed emissioni delle strade presenti; - soluzioni mirate (vegetazionali, tecnologiche, di tipo regolatorio) per la mitigazione degli inquinanti e del microclima da attuarsi nell'area di Piazza dell'Unità, lungo 	<p>ARPAE APAM</p> <p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>in fase di progettazione esecutiva dovrà essere dato seguito a quanto indicato nel punto 1, prevedendo soluzioni mitigative per le rampe di accesso e di uscita del sottopasso di via Mazza, soprattutto in ragione del ricettore scolastico posto in corrispondenza di via Franco Bolognese (IC5 Fioravanti) e</p>

	<p>le rampe del sottopasso e lungo l'asse Ferrarese/Bolognese;</p> <ul style="list-style-type: none"> - la fattibilità di istituire zone Low-Emission nelle strade della sub area Bolognina; - un progetto di fattibilità di una copertura fotovoltaica del parcheggio di Via Bassanelli e di punti di ricarica per auto a motore elettrico; - una proposta di aumento delle superfici a verde e degli impianti di esemplari arborei, ovvero di approvvigionamento di energia elettrica più sostenibile (certificata "verde", autoprodotta, da fonti rinnovabili, ecc.), al fine di compensare parte delle emissioni dirette e indirette di CO2; 	<p>di fornire adeguata trattazione in merito al punto 2</p>
11	<p>presentare documentazione che attesti il rispetto delle ipotesi assunte nel presente progetto, in particolare per quanto riguarda: l'emissione acustica dei convogli, che non dovrà superare quella ipotizzata; il numero di passaggi su ciascuna tratta; l'ora di inizio e di fine del servizio; la riduzione del TPL. Nel caso in cui venga modificata, nel senso della minore cautela, anche una sola delle ipotesi sopra richiamate, dovrà essere rielaborata una nuova modellazione acustica;</p>	<p>ARPAE APAM PARZIALMENTE OTTEMPERATA le ipotesi assunte dovranno essere confermate anche per il progetto esecutivo</p>
12	<p>in fase di progetto definitivo presentare un nuovo studio acustico che riporti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il contributo acustico dei transiti relativi all'entrata in servizio mattutina e al rientro serale delle vetture per il ricovero notturno lungo il tratto via Indipendenza - Deposito Borgo Panigale. La suddetta valutazione dovrà inoltre riportare tutti gli elementi utili, cioè il numero massimo di convogli destinati al rimessaggio e l'intervallo orario, serale e mattutino, di transito. Se necessario dovranno essere indicate idonee misure di mitigazione acustica; - le caratteristiche tecniche degli interventi di trattamento fonoassorbente che si intendono attuare per gli imbocchi del sottopasso di Via Mazza e del sottoattraversamento della tangenziale/autostrada; - una planimetria che individui con precisione i tratti di linea per i quali viene prevista la realizzazione del manto stradale fonoassorbente unitamente alla diminuzione della velocità di transito della tramvia di circa 10 km/h, definendo anche la conseguente velocità massima di transito prevista in tali tratti; - in analogia a quanto previsto per la prima linea tramviaria (linea Rossa), una valutazione di un eventuale impiego di vetture con carrelli ad assi sterzanti (cosiddetti "pivottanti"), finalizzata alla riduzione degli impatti acustici in corrispondenza delle curve del tracciato; 	<p>ARPAE APAM PARZIALMENTE OTTEMPERATA ovvero ottemperata per quanto riguarda i primi tre punti; per quanto riguarda l'ultimo punto, si rimanda a fase successiva alla definizione dell'appalto per l'individuazione dell'eventuale utilizzo di vetture ad assi sterzanti, e relativa valutazione sull'impatto acustico</p>
13	<p>nello studio acustico dovrà essere allegato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un elenco aggiornato di tutti i ricettori sensibili (scuole di ogni ordine e grado, servizi educativi, strutture 	<p>AUSL PARZIALMENTE OTTEMPERATA in merito alla fase di Progetto Definitivo ma</p>

	<p>sanitarie con degenza, RSA) e comunque tutti quelli ubicati in zone di Classe acustica I entro una fascia di 500 metri dai binari della linea tramviaria;</p> <ul style="list-style-type: none"> - un approfondimento puntuale delle variazioni di livello sonoro per ogni ricettore interessato dagli interventi sia di via Byron e di via Ferrarese (manto stradale fonoassorbente e riduzione della velocità di circa 10 km/h), sia degli imbocchi/uscita dei due sottovia (manto stradale fonoassorbente), considerando che per alcuni ricettori (110-111-112), sebbene si dichiara per essi il rispetto dei limiti acustici, mostrano un peggioramento del clima acustico notturno; 	<p>si rimanda alla necessità, in fase di Progetto esecutivo, di presentare in modo più chiaro, in riferimento ai ricettori presi in esame, le mitigazioni già incluse nel progetto e le eventuali ulteriori strategie mitigative ipotizzabili (utilizzo manto stradale fonoassorbente)</p>
14	<p>presentare, nelle successive fasi di progettazione, uno studio del disturbo da vibrazioni, completo delle ulteriori situazioni potenzialmente critiche rispetto al tema del disturbo da vibrazioni, oltre che a quello del contenimento dei danni agli edifici, sia per la vicinanza degli edifici alla linea tramviaria, sia per una maggior sensibilità del ricettore al disturbo dato dalle vibrazioni (ad esempio per ospedali, case di cura o di riposo, asili e scuole, ecc.). Nel caso in cui si riscontrino tali situazioni, andrà valutata la necessità di predisporre, nel tratto interessato, un armamento di tipo L3 (o con prestazioni analoghe);</p>	<p>ARPAE APAM DA OTTEMPERARE NELLA SUCCESSIVA FASE DI PROGETTO ESECUTIVO</p>
15	<p>a conferma e a completamento di quanto già indicato dal proponente, dovrà essere presentata documentazione che attesti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la compatibilità idraulica della linea proposta, mediante modellistica bidimensionale sul reticolo di bonifica (scolo Bondanello e lo scolo Carsè) e modellazione idrologica idraulica per la stima dei fenomeni di flashflood al fine di accertare l'assenza di incrementi di rischio, così come definiti nel vigente PGRA; - la stima quantitativa dei battenti attesi per fenomeni di ristagno in occasione di eventi meteorici intensi, tramite un modello idrologico-idraulico, con particolare riferimento alle strutture interrato in progetto: in tale ambito dovrà essere valutata l'efficacia degli interventi proposti in questa fase per la protezione di tali opere; - le soluzioni progettuali dei sottopassi tali da scongiurare l'allagabilità in occasione di eventi meteorici eccezionali; in particolare dovrà essere garantita la regimazione delle acque sulle rampe, anche mediante sistemi volano in modo da non aggravare il rischio. A tal fine si dovranno prevedere sistemi di intercettazione e gestione delle acque meteoriche prima del rilascio delle stesse; 	<p>Comune di Bologna OTTEMPERATA</p>
16	<p>si dovrà presentare documentazione che attesti quanto di seguito dettagliato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nei parcheggi, con particolare riferimento a quelli previsti in via Bassanelli, in via Shakespeare ed al capolinea di 	<p>ARPAE APAM PARZIALMENTE OTTEMPERATA un maggiore livello di dettaglio relativo alle reti ed ai presidi previsti dovrà comunque</p>

	<p>Castel Maggiore, dovranno essere massimizzate le superfici permeabili, nonché adottate soluzioni di drenaggio urbano sostenibile. Dovrà in particolare essere dimostrato il rispetto delle prescrizioni di cui al punto 3 dell'art. 38 Parte seconda Titolo III Capo II del Regolamento Edilizio di Bologna. Dovranno essere individuati i gestori in fase di esercizio dei volumi realizzati ai fini dell'invarianza idraulica dei parcheggi a raso; con gli stessi gestori dovranno essere verificate le tipologie e le caratteristiche costruttive, al fine della progettazione esecutiva;</p> <ul style="list-style-type: none"> - i volumi da realizzare ai fini dell'invarianza idraulica dei parcheggi a raso a nord (via Shakespeare e capolinea di Castel Maggiore) e della rimessa tram del capolinea, potranno essere realizzati su terreno permeabile per le sole acque non a potenziale contaminazione (DGR 286/205 e DGR 1860/2006) e comunque previa verifica puntuale del livello massimo dell'acquifero sotterraneo più superficiale, che non potrà essere presente a meno di un metro dal fondo dei bacini. In alternativa dovranno essere completamente impermeabilizzati (fondo e pareti). Si chiede anche di valutare l'opportunità di realizzare i volumi di invaso necessari mediante sovradimensionamento delle condotte da collettarsi egualmente al canale Navile; - per le esigenze idriche del deposito/rimessa di Castel Maggiore, dovrà essere prevista la realizzazione di volumi di invaso destinati all'accumulo di acque meteoriche per gli usi non potabili (scarico wc e lavaggio mezzi ed attrezzature); - il progetto definitivo dovrà contenere le relazioni tecniche ed idrauliche e gli elaborati grafici di dettaglio relativi agli scarichi, ai sistemi di laminazione e agli altri aspetti riguardanti la componente acque superficiali del progetto, al fine di ottenere lo specifico nulla osta idraulico, ai sensi del PSAI Navile-Savena e del RD 523/1904; 	<p>essere fornito in fase di progettazione esecutiva delle opere</p>
18	<p>in relazione al parcheggio interrato di Piazza dell'Unità, si dovrà progettare un manufatto con una profondità totale, comprese tutte le strutture di fondazione e contenimento, al massimo di 14 m dal piano campagna, mantenendo quindi un adeguato franco di sicurezza rispetto ai depositi ghiaioso-sabbiosi dell'acquifero A1b;</p> <p>riguardo l'interferenza di tale parcheggio interrato con l'acquifero più superficiale sede della falda SUP3, sebbene sia dichiarato inattendibile l'effetto barriera idraulica, dovranno essere previsti approfondimenti (indagini geognostiche con ulteriori punti di controllo della piezometria), finalizzati alla ricostruzione dettagliata dell'andamento stagionale della piezometria dell'area e delle potenziali modifiche indotte dal progetto sulla falda;</p> <p>dovranno inoltre essere individuate soluzioni ingegneristiche opportunamente dimensionate, atte a</p>	<p>Comune di Bologna SUPERATA in quanto il parcheggio interrato è stato stralciato dal progetto</p>

	garantire la continuità del flusso idrico sotterraneo della falda intercettata, escludendo in ogni caso il rischio di mettere in comunicazione le diverse falde presenti; qualora si rendesse necessario l'aggettamento della falda SUP3, dovrà essere valutata anche la possibile reimmissione delle acque a valle dell'opera nel medesimo orizzonte acquifero, rispetto allo scarico in fognatura;	
20	dovranno essere forniti i dettagli relativi alla gestione dei materiali da scavo, ai sensi della normativa vigente, con la predisposizione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo prodotte in cantieri di grandi dimensioni (DPR 120/2017; parte IV del D. Lgs. 152/2006 e smi);	ARPAE APAM OTTEMPERATA
21	nelle successive fasi di progettazione è necessario concordare tutti gli accorgimenti da mettere in atto a tutela del paesaggio e degli immobili tutelati, tra i quali: sistemazioni a verde, congruo inserimento paesaggistico delle opere accessorie al progetto, scelta dell'ubicazione delle pensiline tale da interferire il meno possibile né fisicamente né visivamente con i principali monumenti del tratto interessato, attenzione nelle finiture in relazione al contesto architettonico, mitigazione delle vibrazioni per gli edifici storici o tutelati, ottimizzazione nella stesura delle linee elettriche aeree; inoltre, l'inserimento paesaggistico dell'opera deve risultare in continuità con gli interventi previsti per la prima Linea tranviaria Rossa;	Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara PARZIALMENTE OTTEMPERATA un maggiore livello di dettaglio dovrà essere fornito in fase di progettazione esecutiva rispettando le condizioni riportate nella nota della SABAP_BO acquisita dal Comune di Bologna con PG.50924/2024 e trasmessa alla Regione Emilia-Romagna, con nota acquisita agli atti con Prot. 26/01/2024.0079043
22	per quanto attiene gli aspetti di tutela paesaggistica e monumentale, in relazione alle opere che interferiscono con le aree sottoposte a tutela paesaggistica, ai sensi dell'art. 142 c. 1 lett. c) e/o lett. g): - si dovrà definire con maggiore dettaglio il modo in cui la linea tramviaria attraversa il canale Navile, attraversamento che prevede l'allargamento del ponte esistente. Il progetto delle opere che ricadono all'interno delle aree sottoposte a vincolo paesaggistico dovrà essere completo sia con riferimento alle disposizioni regolamentari edilizie, sia alle indicazioni dell'Accordo sottoscritto il 9 ottobre 2003 tra Regione Emilia-Romagna, Associazioni delle Autonomie Locali dell'Emilia-Romagna e Ministero per i Beni e le Attività Culturali (ai sensi dell'art. 46 della LR 31/2002), e rispondente al DPCM 12 dicembre 2005 nel merito della Relazione Paesaggistica, della documentazione tecnica, degli elaborati grafici e della documentazione fotografica da produrre ai fini della verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi. Si sottolinea che, per la verifica di compatibilità paesaggistica, occorrono documentazione tecnica, elaborati grafici e documentazione fotografica necessari a comprendere l'impatto che l'infrastruttura avrà sul canale Navile e sull'immediata area tutelata;	Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara PARZIALMENTE OTTEMPERATA un maggiore livello di dettaglio dovrà essere fornito in fase di progettazione esecutiva rispettando le condizioni riportate nella nota della SABAP_BO acquisita dal Comune di Bologna con PG.50924/2024 e trasmessa alla Regione Emilia-Romagna, con nota acquisita agli atti con Prot. 26/01/2024.0079043

	<p>- in relazione alla realizzazione del parcheggio su via Sario Bassanelli che coinvolge anche parte dell'area dell'Ippodromo Arcoveggio, bene sottoposto a tutela con D.D.R. del 15/05/2008 ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., l'intervento dovrà essere oggetto di adeguato approfondimento progettuale, a scala adeguata, e dovranno essere rappresentate in maniera esaustiva tutte le componenti del progetto, comprese le opere a verde, e il progetto dovrà essere contestualizzato anche in relazioni ai rapporti volumetrici e visuali con l'intorno monumentale a cui si interfaccia. Si fa presente che le recinzioni esterne dell'Ippodromo Arcoveggio sono parte integrante del complesso monumentale e vengono citate nel vincolo apposto: qualsiasi proposta di modifica alle stesse dovrà essere conseguentemente approfondita con analisi conoscitiva e restituita nel dettaglio. Si sottolinea inoltre che per ciò che afferisce la demolizione del muro di recinzione dell'Ippodromo dovrà essere attivata la richiesta al CREPACU per l'espressione del parere di competenza;</p>	
23	<p>in generale, lungo tutto il tracciato, il proponente dovrà effettuare ulteriori approfondimenti sulle possibili interferenze rispetto a tutte le alberature esistenti, per verificarne l'effettiva necessità di abbattimento;</p> <p>le mitigazioni relative alle sistemazioni a verde e alle nuove piantumazioni dovranno comunque avvenire quanto più possibile nelle stesse aree in cui si verificano gli impatti per la componente vegetazionale;</p> <p>la progettazione delle aree verdi dovrà essere realizzata in conformità con il Regolamento del verde pubblico e privato del Comune di riferimento;</p>	<p>Comune di Bologna</p> <p>DA OTTEMPERARE NELLA SUCCESSIVA FASE DI PROGETTO ESECUTIVO</p>
24	<p>per i nuovi impianti dovranno essere utilizzate, in una percentuale non inferiore al 50%, le specie autoctone con maggiore capacità "ANTI SMOG", specie dotate di una spiccata capacità di mitigazione dell'impatto degli inquinanti gassosi e tra le meno allergizzanti. Inoltre, la scelta localizzativa e di specie dell'impianto dovrà favorire il miglioramento della qualità del microclima urbano;</p>	<p>Comune di Bologna</p> <p>DA OTTEMPERARE NELLA SUCCESSIVA FASE DI PROGETTO ESECUTIVO</p>
25	<p>in fase di progettazione definitiva dovrà essere verificato ed attestato che all'interno delle estensioni delle DPA associate alle sottostazioni ed alle linee elettriche in progetto, non siano presenti aree, luoghi e/o spazi, nonché aree gioco per l'infanzia e/o aree verdi attrezzate, destinati ad una permanenza prolungata di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere.</p>	<p>ARPAE APAM</p> <p>OTTEMPERATA</p>

A conclusione della valutazione dello stato di ottemperanza delle prescrizioni esigibili nella fase di progettazione definitiva dell'opera contenute nella Determina dirigenziale n.11413 del 06/07/2020 relativa al progetto denominato "seconda linea tranviaria di Bologna (tratto nord linea verde)" localizzato nel comune di Bologna (BO):

- le prescrizioni 1 e 18 si intendono superate in quanto il parcheggio interrato è stato stralciato del progetto;

- le prescrizioni 6, 15, 20, 25 risultano ottemperate;
- le prescrizioni 4, 5, 9, 11, 12, 13, 16, 21, 22 e 23 risultano parzialmente ottemperate e dovranno essere totalmente ottemperate nella fase successiva di progetto esecutivo;
- le prescrizioni 14, 23, 24 dovranno essere ottemperate in fase di progettazione esecutiva;

per tanto l'ottemperanza a quanto disposto alle prescrizioni 4, 5, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 21, 22, 23 e 24 sarà nuovamente verificata nelle fasi successive di progetto.

Cordiali saluti

Ing. Denis Barbieri

(nota firmata digitalmente)

Bologna, 29/01/2024

Per info contattare il funzionario regionale: Susana Ruiz Miguel

e-mail mariasusana.ruizmiguel@regione.emilia-romagna.it

SRM: Esito verifica ottemperanza tramvia linea verde Bologna.docx