



SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

IL RESPONSABILE

**DOTT. VALERIO MARRONI**

## POSTA PEC

Servizio giuridico del territorio, disciplina dell'edilizia,  
sicurezza e legalità

SEDE

AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.p.A.

[autostradeperlitalia@pec.autostrade.it](mailto:autostradeperlitalia@pec.autostrade.it)

e pc Ministero della Transizione ecologica  
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la  
qualità dello Sviluppo (CreSS)  
Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale  
[cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Direzione Generale per lo sviluppo del  
territorio, la programmazione ed i progetti  
internazionali  
[dg\\_prog-div3@pec.mit.gov.it](mailto:dg_prog-div3@pec.mit.gov.it)

Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente  
c.a. Ing. Paolo Ferrecchi  
SEDE

Comune di Bologna  
[protocollogenerale@pec.comune.bologna.it](mailto:protocollogenerale@pec.comune.bologna.it)

Comune di San lazzaro  
[comune.sanlazzaro@cert.provincia.bo.it](mailto:comune.sanlazzaro@cert.provincia.bo.it)

ARPAE  
[aoobo@cert.arpa.emr.it](mailto:aoobo@cert.arpa.emr.it)

Regione Emilia - Romagna  
Servizio viabilità, logistica e trasporto per vie  
d'acqua  
SEDE

Copia analogica a stampa tratta da documento informatico identificato dal numero di protocollo indicato, sottoscritto con firma digitale predisposto e conservato presso l'Amministrazione in conformità al DLgs 82/2005 (CAD) e successive modificazioni

Viale della Fiera, 8  
40127 Bologna

tel 051.527.6953  
fax 051.527.6095

Email: [vipsa@regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@regione.emilia-romagna.it)  
PEC: [vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it)

INDICE	LIV. 1	LIV. 2	LIV. 3	LIV. 4	LIV. 5	ANNO	NUM	SUB.
a uso interno: DP/_____/_____ Classifi.   1316	550	180	10	50		Fasc.   2017	1	

**OGGETTO:** A14 Bologna-Bari-Taranto Tratto Bologna Borgo Panigale-Bologna San Lazzaro - Potenziamento in sede del sistema autostradale e Tangenziale di Bologna – Verifica di Ottemperanza alle condizioni richieste dalla Regione Emilia - Romagna (DGR n. 1202/2017) non ricomprese e non in contrasto con il DEC/VIA n.133/2018.

In seguito al riavvio del procedimento di localizzazione dell'opera pubblica, ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, ed alla richiesta (PG 08.07.2021.0647296) di esprimere i pareri di competenza dei Servizi regionali, si evidenzia quanto segue.

Società Autostrade per l'Italia ha richiesto alla Regione Emilia - Romagna, con nota acquisita al protocollo regionale n.0707230 del 02.11.2020, la verifica di ottemperanza delle prescrizioni sul progetto, che possono avere effetti sulla conformazione del progetto definitivo del "*Potenziamento in sede del sistema autostradale e Tangenziale di Bologna*" da approvare in sede di Conferenza di Servizi, formulate dalla Regione Emilia – Romagna, con DGR n. 1202/2017, all'interno della procedura di VIA di competenza ministeriale, conclusa positivamente con il DEC/VIA n.133/2018.

Le prescrizioni oggetto di verifica non sono già ricomprese nelle condizioni ambientali contenute nella Sez. A e Sez. B del DEC/VIA n.133/2018 ad eccezione delle prescrizioni n. 2 (ricompresa nella n. 5 del DEC/VIA) n. 25 e n. 32 (ricomprese nella prescrizione n. 7 del DEC/VIA). Per tali prescrizioni è prevista la vigilanza della Regione Emilia-Romagna, nella verifica di ottemperanza, come indicato nel parere della Commissione tecnica VIA VAS n. 2560 del 24.11.2017.

Le prescrizioni, di seguito elencate, sono state esaminate in tre distinti gruppi tematici e sono state oggetto di incontri tra gli Enti interessati ed il proponente.

#### **GRUPPO 1**

PRESCRIZIONE DGR n. 1202/2017	TEMA	MODIFICATA DA CdS
47	Percorsi ciclabili	SI
49	Percorsi ciclabili	SI
50	Percorsi ciclabili	SI
51	Percorsi ciclabili	SI
52	Percorsi ciclabili	SI
53	Percorsi ciclabili	SI
54	Percorsi ciclabili	SI
56	Viabilità	SI
57	Viabilità	SI
61	Viabilità	SI

#### **GRUPPO 2**

PRESCRIZIONE	TEMA	MODIFICATA DA CdS
12	Ripristini/verde	NO
89	Ripristini/verde	NO

### GRUPPO 3

PRESCRIZIONE	TEMA	MODIFICATA DA CdS
2	Ambientale	NO
19	Ambientale	NO
20	Ambientale	NO
25	Ambientale	NO
32	Ambientale	NO
42	Urbanistica	NO
43	Urbanistica	NO
59	Strutturale	SI
91	Ambientale	NO
93	Ambientale	NO

L'istruttoria svolta congiuntamente con il Comune di Bologna, il Comune di San Lazzaro e le strutture tecniche di ARPAE ha conseguito le risultanze di seguito riportate.

<b>PRESCRIZIONI DGR n. 1202/2017</b>	<b>ESITO VERIFICA OTTEMPERANZA</b>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 47:</u></b>  <i>PE1- PE2 - PE3 - VIA ZANARDI - con riferimento all'elaborato STD4000 non si ritiene soddisfacente la soluzione proposta in corrispondenza dell'intersezione con via del Traghetto e con la strada laterale posta a nord del sedime autostradale, in quanto contraddicono la soluzione basata su corsie ciclabili monodirezionali e costringono a manovre pericolose; pertanto tale tratto di intervento andrà risolto eliminando l'incongruenza rilevata; tali aspetti dovranno essere rappresentati in sede di approvazione del progetto definitivo</i></p>	<p><b>La prescrizione n. 47 si considera parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva.</b>  <u>motivazioni:</u> si ritengono condivisibili le ottimizzazioni progettuali proposte che consentono di eliminare le manovre pericolose e garantire la percorribilità ciclopeditonale in sicurezza. Nei pressi dell'intersezione di via Zanardi con Via del Traghetto e lungo tutta via Zanardi sono stati previsti percorsi ciclabili monodirezionali (1,50 m) affiancati da marciapiede (1,50 m). In alcuni tratti di via Zanardi, causa la presenza di numerosi accessi privati e della ridotta dimensione della sede stradale, si è optato per un percorso ciclopeditonale promiscuo.  <u>Nelle successive fasi progettuali dovrà essere integrata la segnaletica orizzontale in corrispondenza degli attraversamenti inserendo la simbologia di attraversamento ciclabile.</u>          Come richiesto sono state inserite le quote nelle sezioni trasversali degli elaborati progettuali.</p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 49:</u></b></p>	<p><b>La prescrizione n. 49 si considera ottemperata.</b></p>

<p><i>PE15 – PE16 VIA DI CORTICELLA - con riferimento alla tavola STD4030 si prende atto positivamente dell'adeguamento dei percorsi ciclopedonali in corrispondenza del sottovia autostradale, precisando che andranno configurati ognuno come percorso ciclabile monodirezionale affiancato a percorso pedonale (Sez.D-D); non si ritiene invece adeguata dimensionalmente ed opportuna funzionalmente la soluzione prevista a nord e a sud delle due rotatorie in corrispondenza degli svincoli della tangenziale (Sezioni A-A e B-B a sud, sezioni E-E e F-F a nord), in quanto si è semplicemente sostituita la pista ciclabile al marciapiede creando un'evidente criticità; si prescrive di sviluppare nel progetto definitivo la soluzione con piste ciclabili in segnaletica affiancate alle corsie carrabili</i></p>	<p><u>motivazioni:</u> si concorda che la soluzione progettuale proposta che prevede la pista ciclabile bidirezionale in corrispondenza del marciapiede est del sottopasso sia la più sicura; tale scelta consente peraltro di ridurre al minimo il numero di attraversamenti. Nel progetto del 2019 sono state pertanto introdotte le seguenti ottimizzazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– a sud è stata sfruttata la maggiore larghezza del marciapiede lato ovest, che consente l'inserimento affiancato di una ciclabile bidirezionale di 2,5 m e un percorso pedonale dedicato di 1,5 m;</li> <li>– a nord è stata ridefinita la sezione della via di Corticella prevedendo marciapiedi su entrambi i lati di larghezza sufficiente per accogliere una pista ciclabile monodirezionale di 1,5 m, unitamente ad un percorso pedonale dedicato di 1,5 m. Si valuta positivamente che, in recepimento delle osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 40), nel progetto del 2020 è stato stralciato l'adeguamento previsto su via di Corticella a nord e a sud delle due rotatorie in corrispondenza degli svincoli della tangenziale.</li> </ul>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 50:</u></b></p> <p><i>PE21 VIA ROMITA - nella tavola STD4050 è indicato un attraversamento ciclopedonale di via Romita in posizione priva di visibilità con evidenti problemi di sicurezza; si prescrive di risolvere tale criticità in sede di approvazione del progetto definitivo.</i></p>	<p><b>La prescrizione n. 50 si considera ottemperata.</b></p> <p><u>motivazioni:</u> si concorda che lo spostamento dell'attraversamento verso nord migliori la visibilità. Si valuta positivamente che in recepimento delle ulteriori osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 46) nel progetto del 2020 è stato previsto il prolungamento del percorso ciclo pedonale (4 m) di collegamento lungo via Guizzarda e via di Cadriano.</p> <p>Come richiesto sono state inserite le quote nelle sezioni trasversali degli elaborati progettuali.</p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 51:</u></b></p> <p><i>PE25 - VIA DEL TERRAPIENO - l'andamento planimetrico dei percorsi indicato nella tavola STD4070 e STD4071 appare adeguato; le soluzioni previste invece a livello di distribuzione degli spazi (desumibili dalle sezioni) non sono rispondenti a standard accettabili, in quanto confinano sul medesimo risicato spazio sia l'utenza ciclabile sia quella pedonale; nel caso di percorso promiscuo</i></p>	<p><b>La prescrizione n. 51 si considera parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva.</b></p> <p><u>motivazioni:</u> si valuta positivamente la ridefinizione delle larghezze di progetto, predisponendo un percorso promiscuo unidirezionale su entrambi i lati del cavalcavia,</p>

<p><i>bidirezionale la larghezza deve quindi essere aumentata portandola a 4,00 metri (a scapito di corsie carrabili di dimensioni eccessivamente larghe che possono essere ridotte fino a 3,75 metri ciascuna); nel caso del nuovo cavalcavia valgono le considerazioni già espresse sull'opportunità di spostare i sistemi di ritenuta all'esterno, mentre per i percorsi ciclabili monodirezionali previsti a scapito dei marciapiedi si prescrive di prevedere nel progetto definitivo corsie ciclabili in segnaletica a lato delle corsie carrabili.</i></p>	<p>in coerenza con i percorsi promiscui previsti a nord del cavalcavia stesso;</p> <p>si valuta, altresì, positivamente che in recepimento delle osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 19 e la n. 47), nel progetto del 2020 sono stati previsti il completamento del marciapiede a sud della rotatoria Madre Teresa di Calcutta, la riqualifica della fermata del trasporto pubblico e la messa in sicurezza dell'intersezione.</p> <p><u>Non risultano invece adeguate alla normativa vigente le dimensioni trasversali dei percorsi ciclabili a nord del cavalcavia fino a Via Protche, e se ne chiede un adeguamento dimensionale (1,50 m per marciapiede + 1,50 m per corsia ciclabile monodirezionale).</u></p> <p><u>Per la completa ottemperanza della prescrizione n. 51 si chiede quindi di adeguare la larghezza dei percorsi promiscui ciclo-pedonali monodirezionali nel tratto nord di Via del Terrapieno a 3,00 metri, senza prevedere ulteriori espropri, ma un eventuale lieve restringimento di corsie di marcia e banchine della carreggiata.</u></p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 52:</u></b>  PE29 – PE30 - VIA MASSARENTI - VIA MATTEI - si prende atto positivamente dell'adeguamento della percorribilità ciclopedonale all'interno della rotonda Paradisi (tavola STD4090 - sezione D-D); permangono invece le restanti criticità: posizionamento degli attraversamenti posti su via Mattei e su via Larga a una distanza molto elevata dalla rotatoria stessa, promiscuità dell'utenza pedonale e ciclabile con percorsi a quota marciapiede anche lungo gli assi di adduzione alla rotatoria, a fronte dell'indicazione di prevedere corsie ciclabili unidirezionali in segnaletica; si prescrive di risolvere tali criticità in sede di approvazione del progetto definitivo.</p>	<p><b>La prescrizione n. 52 si considera ottemperata.</b></p> <p><u>motivazioni:</u> si valuta positivamente che gli attraversamenti di via Mattei e di via Larga siano stati avvicinati alla rotatoria e che, in recepimento delle ulteriori osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 20 e la n. 98), nel progetto del 2020 sono state previste una revisione della forma dell'asse stradale della rotatoria Paradisi, in analogia alla situazione esistente, e la rettifica dell'immissione dall'area Unipol.</p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 53:</u></b>  PE38 - VIA FERRARESE - in analogia ai punti trattati in precedenza si indica la soluzione con corsie ciclabili monodirezionali; la soluzione prevista all'altezza di Case Nuove non tiene conto della componente ciclabile e crea situazioni di pericolosità, andrà pertanto rivista in tal senso nel Progetto Definitivo.</p>	<p><b>La prescrizione n. 53 si considera ottemperata.</b></p> <p><u>motivazioni:</u> si valuta positivamente la modifica progettuale che ha disposto la pista ciclabile bidirezionale in sede propria sul lato ovest di via Ferrarese, e la modifica progettuale che, in recepimento anche delle ulteriori osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 38 e la n. 45), prevede la</p>

	<p>garanzia di un percorso ciclabile in sicurezza fino all'ambito Case Nuove, ed il mantenimento dell'attraversamento pedonale semaforizzato presente in corrispondenza della fermata di trasporto pubblico.</p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 54:</u></b>  <i>Marciapiede ciclopedonale su Via Stradelli Guelfi – si segnala la non corrispondenza fra l'estensione del percorso 35 correttamente indicata nella Tavola “Carta generale dei percorsi 3/3 - AUA 0305” e quella indicata in maniera errata nella “Tavola di sintesi degli interventi; Croce del biacco 5/5 – AUA 0107”; l'ipotesi avanzata preliminarmente indicava una connessione ciclopedonale da realizzare a nord della sede stradale attuale; tale ipotesi va confermata e pertanto vanno adeguati gli elaborati progettuali; si chiede inoltre di prolungare tale percorso fino a raccordarsi con la pista ciclabile esistente lungo via Giovanni II Bentivoglio; per il “Marciapiede ciclopedonale su via degli Stradelli Guelfi da via Pallavicini al marciapiede presente all'altezza della Rotonda Italia” si prescrive in fase di approvazione del progetto definitivo di realizzare il marciapiede in affiancamento alla ciclabile bidirezionale, cercando la soluzione progettuale per arrivare a riconnettersi con il marciapiede esistente al civico n. 34</i></p>	<p><b>La prescrizione n. 54 si considera parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva.</b>  <u>motivazioni:</u> si valuta positivamente l'aggiornamento degli elaborati e la modifica progettuale che, in considerazione degli spazi disponibili e in recepimento delle ulteriori osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 53), ha previsto il prolungamento del solo marciapiede tra il civico 20 e il marciapiede esistente del sottopasso di via Bentivoglio per non impattare eccessivamente sulle proprietà private in affaccio su via Stradelli Guelfi.  <u>In analogia agli altri percorsi ciclabili di progetto, si chiede di prevedere anche su quello di Via Stradelli Guelfi uno specifico impianto di illuminazione.</u></p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 56:</u></b>  <i>Svincolo / Porta Castelmaggiore - per garantire un adeguato livello di servizio dello svincolo e limitare la lunghezza delle code, si prescrive che la rampa di svincolo in uscita sia realizzata a doppia corsia fino all'attestamento in rotatoria; come già specificato per i punti precedenti, negli elaborati progettuali prodotti (STD0540-3, STD4030 e AUA204-1) le soluzioni progettuali non sono tra loro omogenee e congruenti, e si prescrive quindi di produrre un'unica planimetria di progetto definitivo che contenga tutti gli aspetti relativi ad Inserimento Urbanistico, Mitigazioni ed Inserimento Ambientale, Progetto Stradale, Percorsi Ciclabili.</i></p>	<p><b>La prescrizione n. 56 si considera ottemperata.</b>  <u>motivazioni:</u> si valuta positivamente che sia stata verificata con apposito studio di traffico la soluzione adottata, che prevede in uscita dalla tangenziale Nord un collegamento diretto verso la rotatoria Sud, al fine di garantire adeguata funzionalità e scongiurare la formazione di code. L'attestamento su tale rotatoria, sia per coloro che arrivano dalla tangenziale Nord che per coloro che arrivano dalla tangenziale Sud, è a doppia corsia. Per la rotatoria Nord il progetto prevede la possibilità di un nuovo innesto diretto.  Si valuta positivamente che, in recepimento delle osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 40), è stato stralciato l'adeguamento previsto su via di Corticella a nord e sud delle rotatorie degli svincoli.</p>

<p><b><u>PRESCRIZIONE 57:</u></b></p> <p><i>Riqualifica Via San Donato - dagli elaborati progettuali presentati emerge che: non è garantita una sufficiente e sicura accessibilità sia al nuovo parcheggio di 30-40 posti auto, sia a Via San Donnino; a causa della non interruzione dello spartitraffico, non è assolutamente garantita la permeabilità ciclabile e pedonale tra i due lati di Via San Donato; non vi è coerenza con il progetto di filoviarizzazione della via; si prescrive di adottare, in fase di approvazione del progetto definitivo, una soluzione di riqualifica di via San Donato che garantisca in ogni caso:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>mantenimento della doppia corsia per senso di marcia (3,50 metri + 3,00 metri) per tutto il tratto di intervento;</i></li> <li>- <i>presenza di una pista ciclabile bidirezionale sul lato est di larghezza minima 2,50 metri;</i></li> <li>- <i>marciapiedi su entrambi i lati di larghezza minima di 1,50 metri per tutta la lunghezza del tratto di intervento;</i></li> <li>- <i>spartitraffico centrale rialzato di larghezza minima 1,50 metri;</i></li> <li>- <i>mantenimento di tutte le svolte a sinistra da e per Via san Donato (Viale Zagabria, Via Macchiavelli, Via San Donnino), tramite interruzione dello spartitraffico ed impianto semaforico;</i></li> <li>- <i>organizzazione razionale dell'area di parcheggio da ricavarsi nel sedime dell'ex svincolo sud, con possibilità di accesso ed uscita con svolte a sinistra da viabilità in asse con Via san Donnino;</i></li> <li>- <i>realizzazione di un collegamento ciclopedonale da Via San Donnino fino al nuovo parco urbano previsto in progetto e messa in sicurezza dell'attraversamento di Via san Donato tramite impianto semaforico (lo stesso che permette le entrate/uscite da Via San Donnino ed all'area di parcheggio);</i></li> <li>- <i>soluzione dei punti critici di discontinuità relativi alla pista ciclabile (cassonetti, sosta fermate bus);</i></li> <li>- <i>adeguamento e messa a norma anche della sezione corrente sul ponte (marciapiedi, ciclabile, spartitraffico, dispositivi di ritenuta);</i></li> <li>- <i>interventi compatibili con il progetto di filoviarizzazione della via;</i></li> </ul>	<p><b>La prescrizione n. 57 si considera ottemperata.</b></p> <p><u>motivazioni:</u> si valuta positivamente che il progetto abbia accolto tutte le richieste indicate nella prescrizione.</p> <p>Si valuta, inoltre, positivamente che in recepimento delle osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 17 e la n. 40) sia stato stralciato l'adeguamento previsto su via San Donato e siano stati previsti due accessi distinti al parcheggio, con senso unico a circolazione antioraria.</p> <p>Sempre in ottemperanza alle prescrizioni di CdS, il progetto prevede la dismissione anche dello svincolo n.9 San Donato in carreggiata nord e la realizzazione di una bretella di collegamento tra Viale Europa e Via San Donato per permettere i collegamenti da e per tutte le direzioni tra Via San Donato e la Tangenziale attraverso gli svincoli n. 8 e n.8bis. Il recepimento delle prescrizioni di CdS fa decadere tutte le precedenti prescrizioni di VIA inerenti all'adeguamento di Via San Donato.</p> <p>La conformazione geometrica della nuova rotatoria prevista su Viale Europa garantisce un adeguato livello di servizio in termini di code e di tempi di percorrenza.</p>
--	---

<p><i>si prescrive, inoltre, di produrre un'unica planimetria di progetto definitivo che contenga tutti gli aspetti relativi ad inserimento urbanistico, mitigazioni ed inserimento ambientale, progetto stradale, percorsi ciclabili; si prescrive, altresì, di produrre gli elaborati relativi ad una soluzione che completi lo svincolo a nord della tangenziale, ai fini di una sua puntuale valutazione nell'ambito della Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto definitivo.</i></p>	
<p><b><u>PRESCRIZIONE 61:</u></b>  <i>Messa in sicurezza Via Mattei - si prescrive di adeguare il progetto definitivo tenendo conto della necessità di garantire l'accessibilità alle numerose strade laterali a valenza prevalentemente residenziale.</i></p>	<p><b>La prescrizione n. 61 si considera ottemperata.</b>  <u>motivazioni:</u> si valuta positivamente la modifica progettuale che ha inserito una rotatoria in corrispondenza dell'attuale intersezione semaforizzata tra via Mattei e via T. Martelli e che, in recepimento delle osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 31), è stata garantita la continuità dei percorsi ciclabili su entrambe le vie.</p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 12:</u></b>  <i>Si prescrivono i seguenti interventi da elaborare per l'approvazione del progetto definitivo:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <i>area Birra: vista la nuova estensione del parco pubblico, va previsto un nuovo percorso ad anello, da concordare con gli uffici comunali;</i></li> <li>· <i>giardino Frisi Sostegnazzo: a seguito degli espropri già previsti e della demolizione degli edifici esistenti, l'area del parco pubblico va ampliata fino a via dell'Arcoveggio, includendo le aree di cui già oggi si prevede l'esproprio;</i></li> <li>· <i>Parco Nord: vista l'estensione dell'area e la sua multifunzionalità, si ritiene necessario che nella fase di approvazione del progetto definitivo sia definito l'assetto complessivo, comprensivo delle attrezzature e degli arredi; la progettazione esecutiva dovrà essere concordata con l'Amministrazione comunale di Bologna;</i></li> <li>· <i>Parco Tanara: si prescrive l'effettiva sostituzione di tutti gli interventi sugli arredi;</i></li> <li>· <i>via Larga: va prevista la sostituzione di tutti gli arredi oggi danneggiati o ammalorati;</i></li> </ul>	<p><b>La prescrizione n. 12 si considera parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva.</b>  <u>motivazioni:</u> si valutano positivamente le modifiche progettuali, nello specifico:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– l'area del Parco pubblico Frisi Sostegnazzo che è stata ampliata fino a Via dell'Arcoveggio;</li> <li>– è stato ridefinito l'assetto complessivo di Parco Nord, secondo accordi presi con l'amministrazione comunale di Bologna;</li> <li>– nel progetto si prevede la sostituzione di tutti gli arredi di Parco Tanara e di Parco Campagna Via Larga.</li> </ul> <p>Si concorda che per il Parco della Birra, per motivazioni tecniche, non è stato possibile recepire la richiesta di prevedere un nuovo percorso ad anello, peraltro ritenuto ridondante; il nuovo percorso risulterebbe, infatti, una ripetizione della parallela Via del Triumvirato, riquadrificata e dotata di un percorso pedonale. Inoltre, il percorso ad anello inficerebbe la nuova fascia di forestazione, già di ridotta profondità a causa della conformazione del lotto.</p>

<p><i>tali progetti dovranno essere presentati per la verifica di ottemperanza da parte del Comune di Bologna.</i></p>	<p><u>Il Comune di Bologna si riserva di inviare, successivamente, specifiche indicazioni in merito alla realizzazione degli interventi in fase esecutiva.</u></p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 89:</u></b>  <i>Per il ripristino e la sistemazione finale dell'area di cantiere "ex parcheggio Michelin", prevista a nord del sistema tangenziale autostrada, si prescrive che, in sede di approvazione del progetto definitivo, sia prevista la de-impermeabilizzazione delle aree pavimentate e un intervento di forestazione (RIMI) sulla parte dell'area di cantiere verso l'infrastruttura (area di deposito temporaneo del materiale da scavo e impianto produzione misto cementato), che abbia una profondità di circa 50 m dalla scarpata del sistema tangenziale-autostrada; nella zona attraversata dal Savena Abbandonato la progettazione dovrà prevedere l'impianto di specie igrofile; tale intervento, dell'estensione di circa 4 ha, potrà essere aggiunto nel conteggio delle aree di nuova forestazione.</i></p>	<p><b>La prescrizione n. 89 si ritiene ottemperata.</b>  <u>motivazioni:</u> si valuta positivamente il progetto di ripristino e sistemazione finale dell'area di cantiere "ex parcheggio Michelin", che prevede la de-impermeabilizzazione delle aree pavimentate e un successivo intervento di forestazione, con tipologico RIMI, dell'area di cantiere verso l'infrastruttura, per una profondità di circa 50 m dalla scarpata del sistema tangenziale-autostrada.          Si concorda, per quanto riguarda la zona attraversata dal Savena Abbandonato, che per motivazioni tecniche non è stato possibile recepire la richiesta di prevedere un impianto di specie igrofile su circa 4 ha di terreno; il progetto prevede pertanto di mantenere la vegetazione esistente.</p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 2:</u></b>  <i>Al fine di compensare l'incremento delle emissioni di CO2 rispetto allo stato di fatto, si prescrive di presentare, nella successiva fase di approvazione del progetto definitivo, una proposta di 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.</i></p>	<p><b>La prescrizione n. 2 si ritiene parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva.</b>  <u>motivazioni:</u> si prende atto che nell'attuale progettazione definitiva il proponente si è limitato a valutare la fattibilità tecnico ed economica di dotare l'infrastruttura di un impianto di pannelli fotovoltaici. <u>Sono stati individuati gli elementi progettuali che potrebbero eventualmente essere integrati con pannelli fotovoltaici, ossia: barriere acustiche tipo 6 con sbraccio 5,50 m. esposte a sud, presenti in tre tratti: Massarenti (tratto A), Castelmaggiore (tratto B) e Via Benazza (tratto C); · Copertura Semi-galleria fonica Croce del Biacco; Copertura galleria fonica San Donnino tratto C. Si ritiene che tali interventi debbano essere realizzati</u>          Si valuta positivamente che il proponente ritiene valida l'indicazione di "partecipazione in quota parte alla costruzione di nuovi impianti alimentati da fonti rinnovabili installati su altre infrastrutture esistenti del territorio metropolitano".</p>

	<p>Con riferimento all'elaborato <i>“Analisi emissione di CO2 della rete stradale e definizione potenza di riferimento per energia da fonti rinnovabili per compensazione incremento di CO2 di cui alla prescrizione A5-C2 del DECVIA n. 133 del 30/03/2018”</i>, si ritiene che per <i>“l'incremento delle emissioni di CO2 rispetto allo stato di fatto”</i> si debba ritenere l'incremento generato dall'ampliamento dell'infrastruttura, senza tenere conto degli effetti migliorativi sull'intero bacino bolognese.</p> <p><u>Si prende atto del calcolo effettuato per la CO2 da compensare e si condivide la modalità scelta, da Società autostrade, per l'ottemperanza di tale prescrizione. Si ritiene, altresì, necessario che sia prevista la realizzazione di parte degli interventi previsti nel Comune di San Lazzaro, con modalità da concordare con il Comune in fase di progettazione esecutiva.</u></p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 19:</u></b></p> <p><i>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. (l'autorizzazione in esecutivo)</i></p>	<p><b>La prescrizione n. 19 si considera parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva.</b></p> <p><u>motivazioni:</u> si prende atto che i recapiti degli scarichi del nuovo sistema di drenaggio autostradale, sono tutti elencati nell'allegato G dell'elaborato IDR0025-2. Per ciascun recapito sono specificati l'ubicazione planimetrica, il trattamento qualitativo, ove presente, e il corpo idrico ricettore. <u>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.</u> Relativamente alle varie immissioni, l'Autorizzazione/Concessione deve essere richiesta al gestore del corpo idrico recettore (per le reti pubbliche, miste e bianche separate, si deve fare riferimento ad Hera S.p.A.).</p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 20:</u></b></p> <p><i>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.</i></p>	<p><b>La prescrizione n. 20 si considera parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva.</b></p> <p><u>motivazioni:</u> si prende atto che l'elaborato IDR0332-2 descrive le reti di drenaggio</p>

	<p>previste per le aree di cantiere. Tuttavia i contenuti dello stesso si ritengono non esaustivi e non pienamente in linea con i principi della normativa regionale (es: alcune aree impermeabili di deposito terre e rocce e materiali da demolizione necessitano di trattamenti in continuo per la gestione dei solidi che invece non sono previsti; le superfici delle aree uffici invece non necessitano di sistemi di gestione, le superfici per la frantumazione inerti necessitano di sistemi di gestione diversi da quelle adibite alla produzione del cemento, ecc..). Per la definizione dei sistemi di trattamento idonei ai sensi della normativa regionale necessita un livello di dettaglio maggiore relativo al lay-out dei cantieri, pertanto si ritiene che la definizione debba essere rinviata alla fase di progettazione esecutiva. <u>Sulla base del lay-out dettagliato dei cantieri dovrà essere valutata anche la necessità di sistemi di laminazione delle portate di acque meteoriche rispetto alle portate massime ammissibili definite dai gestori dei corpi idrici recettori, ed alla necessità di prevedere una modalità di controllo delle portate in uscita, da concordare, con l'Agenzia Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile – Bologna.</u></p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 25:</u></b>  <i>In fase di approvazione del progetto definitivo dovrà essere aggiornato lo Studio Acustico, procedendo ad un controllo generale di tutti i livelli limite assegnati ai ricettori, in particolare per i casi in cui si verifica concorsualità con altre infrastrutture.</i></p> <p><b><u>PRESCRIZIONE 32:</u></b>  <i>Si prescrive in fase di approvazione del progetto definitivo:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'aggiornamento dello studio acustico in merito alla chiusura del buffer;</li> <li>- sia verificato il numero di piani dei ricettori, al fine di scongiurare ulteriori errori;</li> <li>- siano individuati, anche per le tipologie di interventi quali risagomatura e/o realizzazione di nuove rotatorie, ecc., le necessarie opere di mitigazione acustica;</li> </ul>	<p><b>Le prescrizioni n. 25 e n. 32 si ritengono</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>nel territorio del comune di San Lazzaro completamente ottemperate;</b></li> <li>– <b>nel territorio del comune di Bologna ottemperata la n. 25, mentre la n. 32 è parzialmente ottemperata con segnalazioni di errori. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva.</b></li> </ul> <p><u>motivazioni:</u> si prende atto che il proponente conferma che la gestione degli svincoli della tangenziale sarà completamente in capo ad Autostrade per l'Italia. Per tale motivo le fasce di pertinenza autostradale comprendono al loro interno lo sviluppo complessivo dei rami di svincolo fino all'intersezione con le viabilità esistenti (limite competenza ASPI).</p> <p>Si prende atto che il proponente conferma la chiusura circolare del buffer, invece della</p>

<p>- dovranno essere puntualmente descritte le motivazioni tecniche che hanno impedito la messa in opera di barriere acustiche più alte e/o più estese, nei casi in cui permangono ricettori al di fuori dei limiti.</p>	<p>chiusura rettilinea, ritenendo che “una chiusura rettilinea del buffer comporterebbe anche una riduzione significativa dei ricettori considerati nello studio acustico”.</p> <p>Si prende atto che si è proceduto ad aggiornare il censimento ricettori, al fine di scongiurare eventuali imprecisioni relativamente al numero di piani.</p> <p>Si prende atto che si è proceduto ad estendere “ove necessario” le barriere acustiche lungo i rami di svincolo del sistema tangenziale, mentre non sono state previste barriere acustiche in corrispondenza delle rotatorie.</p> <p>Si prende atto che si è proceduto a potenziare ove possibile le barriere acustiche precedentemente previste, in modo da mitigare i livelli sonori presso diversi ricettori ove veniva stimato il superamento dei limiti normativi. Non sempre sono state tuttavia puntualmente specificate le motivazioni tecniche che hanno impedito l’implementazione delle mitigazioni acustiche per quei ricettori su cui permangono superamenti dei limiti.</p> <p><u>Si ribadisce la specifica prescrizione già espressa nella verifica di assoggettabilità dei viadotti Reno e Savena, in relazione al potenziamento delle barriere acustiche FO008, FO010 e FO012 per i ricettori n. 155 e n. 188 e FO014, FO018, FO022, FO024 e FO026 per i ricettori n. 318, n.322, n. 330 e n. 333, al fine di ricondurre i livelli al di sotto del limite stesso.</u></p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 42:</u></b></p> <p><i>Documentazione per variante urbanistica: si prescrive per la successiva fase di approvazione del progetto, ai fini della localizzazione dell'opera e apposizione di vincolo preordinato all'esproprio, di presentare a Comune di Bologna i seguenti elaborati:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sovrapposizione dello stato attuale e dello stato di progetto (tavola degli interventi) con evidenziazione delle parti oggetto di demolizione e di nuova costruzione;</li> <li>- piano particellare ed elenco ditte (comprensivo delle opere di mitigazione e inserimento paesaggistico);</li> <li>- sovrapposizione del progetto definitivo con tutte le tipologie di vincolo e tutela sulle tavole</li> </ul>	<p><b>La prescrizione n. 42 si considera ottemperata:</b></p> <p><u>motivazioni:</u> si prende atto che sono stati redatti gli elaborati richiesti e che il proponente si impegna in fase di CdS a fornire “la documentazione completa per ogni singolo edificio, ai sensi dell’art. 57 del RUE e delle Disposizioni Tecnico Organizzative titolo III.11 comma 7 per consentire alla CQAP di esprimersi.”</p> <p>Si segnala che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• per il tratto nel comune di San Lazzaro, la documentazione depositata per la variante urbanistica presenta uno sfalsamento delle sovrapposizioni del nuovo progetto al PSC e RUE, probabilmente per una non corretta georeferenziazione, e la mancanza</li> </ul>

<p>della carta dei vincoli comunale interessate dall'intervento;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sovrapposizione del progetto definitivo in scala idonea sulla cartografia di PSC "Classificazione del territorio" interessata dall'intervento;</li> <li>- sovrapposizione del progetto definitivo sulla cartografia di Rue "Disciplina dei materiali urbani" interessata dall'intervento;</li> <li>- sovrapposizione in scala adeguata delle porzioni di progetto interferenti con le previsioni di PUA o piani particolareggiati in corso di attuazione;</li> <li>- studio che analizzi la compatibilità del potenziamento dell'infrastruttura con gli obiettivi di tutela previsti dal PRA (Piano di Rischio Aeroportuale);</li> <li>- idonea documentazione in cui si evidenzino la modifica/perdita dei caratteri urbanistici, morfologici, architettonici, ambientali, tipologici, costruttivi, decorativi e artistici degli edifici classificati dallo strumento urbanistico di carattere storico architettonico e dei quali è prevista la demolizione in variante;</li> <li>- dovranno essere presentati tutti gli elaborati di dettaglio che dimostrino la conformità/compatibilità del progetto con le previsioni già approvate (verifica delle interferenze con piani attuativi in fase di realizzazione)</li> </ul>	<p>dell'indicazione delle fasce di rispetto stradale.</p> <p>Il Comune di Bologna prende atto che il proponente ha redatto gli elaborati progettuali richiesti e sono stati depositati agli atti della CdS allegati alla nota ASPI 20868 del 21 dicembre 2020. Si segnala unicamente che non sono state prodotte le perizie statiche richieste.</p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 43:</u></b></p> <p><i>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:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Svincolo / Porta Triumvirato;</li> <li>- Nuova viabilità ambito "Birra";</li> <li>- Svincolo / Porta Navile;</li> <li>- Svincolo / Porta Stalingrado;</li> <li>- Svincolo / Porta Roveri;</li> </ul>	<p><b>La prescrizione n. 43 si considera ottemperata.</b></p> <p><u>motivazioni:</u> si prende atto che sono stati realizzati dei planivolumetrici specifici per le aree richieste (Svincolo/porta Triumvirato, nuova viabilità ambito "Birra", svincolo/porta Navile, svincolo/porta Stalingrado, svincolo/porta Roveri), per avere una visione complessiva del progetto (nastro autostradale, viabilità interferite, barriere fonoassorbenti, fasce di mitigazione, parchi pubblici, percorsi ciclopeditoni) in relazione al contesto urbano (ortofoto).</p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 59:</u></b></p> <p><i>è necessario, per tutti i cavalcavia interferiti, di stabilire per ogni singola opera il peso limite transitabile, cautelativo, calcolato in base allo storico del manufatto esistente/caratteristiche strutturali della nuova opera, da associare a</i></p>	<p><b>La prescrizione n. 59 si considera ottemperata.</b></p> <p><u>motivazioni:</u> si condivide la necessità di adeguare le strutture del cavalcavia di Viale Europa alle NTC 2018 e di garantire le portate per carichi eccezionali con gli schemi di carico</p>

<p><i>condizioni di transito libero (senza limitazioni)/condizionato (esclusivo sulla corsia e a velocità inferiore a 5 km/h); si prescrive che vengano sviluppati, nel progetto definitivo, tutti gli adeguamenti dei cavalcavia, garantendo adeguati standards di sicurezza per tutte le categorie di utenti e veicoli che li interesseranno.</i></p>	<p>che prevedono carichi massimi inferiori a 56 tonnellate.</p> <p>Si valuta positivamente il recepimento della richiesta di demolire e ricostruire il cavalcavia di Via San Donato.</p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 91:</u></b></p> <p><i>In sede di approvazione del progetto definitivo dovrà essere fornito:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un cronoprogramma specifico e dettagliato delle opere a verde di mitigazione dell'opera e dei cantieri, che ne preveda comunque la realizzazione, quando non interferenti con le altre attività di cantiere, nella fase di accantieramento o nelle prime fasi di cantierizzazione; questo anche al fine di verificare il reale attecchimento della vegetazione di mitigazione e le sue prime fasi di sviluppo prima del termine dei lavori;</li> <li>- un Piano di Manutenzione del verde, differenziato per i diversi tipi di impianto (forestale o pronto effetto, pubblico o privato);</li> </ul>	<p><b>La prescrizione n. 91 si considera ottemperata.</b></p> <p><u>motivazioni:</u> si prende atto che è stata presentata la documentazione richiesta, in particolare è stato redatto il cronoprogramma delle opere a verde che saranno realizzate in tre distinte fasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Fase 1: Parchi e fasce boscate di proprietà pubblica non interessate dal cantiere dell'autostrada;</li> <li>· Fase 2: Fasce di mitigazione di proprietà ASPI e completamento parchi e fasce boscate pubbliche interessate dal cantiere della Tangenziale Nord;</li> <li>· Fase 3: Fasce di mitigazione di proprietà ASPI e completamento parchi e fasce boscate pubbliche interessate dal cantiere della Tangenziale Sud.</li> </ul> <p>Nell'ambito della progettazione esecutiva il cronoprogramma di intervento verrà dettagliato per singola area, in funzione della cantierizzazione. Inoltre, sono stati redatti due distinti piani di manutenzione relativi alle fasce boscate di proprietà pubblica.</p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 93:</u></b></p> <p>si prescrive quanto segue:</p> <p>a) in sede di approvazione del progetto definitivo al Ministero delle Infrastrutture dovrà essere presentato un cronoprogramma che indichi l'inizio e la fine delle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam;</p> <p>b) per ogni sito di monitoraggio andrà indicata l'ubicazione esatta e garantita la continuità con i monitoraggi ante operam sino ad ora effettuati, con particolare riferimento alla postazione ubicata nella zona di San Donnino; per il sito di monitoraggio del cantiere CB01, dove i monitoraggi ante operam non hanno ancora avuto inizio, si prescrive di indicare il</p>	<p><b>La prescrizione n. 93 si considera ottemperata.</b></p> <p><u>motivazioni:</u> si prende atto che è stata presentata la documentazione richiesta, in particolare che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il PMA prevede le durate delle fasi di Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam. Il monitoraggio AO per tutte le componenti ambientali inizierà un anno prima dell'avvio dei lavori, pertanto il cronoprogramma potrà essere fornito solo quando sarà noto l'inizio dei lavori;</li> <li>• l'esatta localizzazione dei siti di misura è indicata nelle planimetrie allegate al PMA e verrà verificata durante la fase AO. L'eventuale spostamento dei siti di misura in base alle disponibilità dei proprietari</li> </ul>

cronoprogramma delle fasi di monitoraggio in sede di presentazione del progetto definitivo;

c) ogni variazione nell'ubicazione delle centraline di monitoraggio nei siti descritti andrà concordata con l'Osservatorio Ambientale o, nel caso in cui esso non venga istituito, con gli enti territorialmente competenti (Comune di Bologna, Arpae);

d) a seguito dei risultati di monitoraggio fino ad ora forniti, le centraline fisse per il monitoraggio della qualità dell'aria andranno ubicate nelle postazioni A14-PB-BO-A3-02 e A14-PB-BO-A3-03, che dovranno garantire misure in continuo per tutta la fase di ante operam, di corso d'opera e di post operam (24 mesi, o in base alle determinazioni assunte dall'Osservatorio o dagli enti competenti);

e) le centraline per il monitoraggio con mezzo mobile andranno ubicate nelle postazioni A14-PB-BO-A3-01 e A14-PB-BO-A3-04, e dovranno garantire 4 monitoraggi annuali (uno per ogni stagione) per tutta la fase di ante operam, di corso d'opera e di post operam; la durata dei monitoraggi sarà di 21 giorni per le stagioni estive e primaverili, e di 30 giorni per le stagioni autunnali e invernali;

f) le centraline di monitoraggio delle aree di cantiere CB01 e CO01 (A14-PB-BO-A3-05 e A14-PB-BO-A3-06) dovranno garantire 4 monitoraggi annuali (uno per ogni stagione) per tutta la fase di corso d'opera; la durata dei monitoraggi sarà di 21 giorni per le stagioni estive e primaverili, e di 30 giorni per le stagioni autunnali ed invernali;

g) le date di inizio e fine dei monitoraggi con mezzo mobile andranno comunicate all'Osservatorio Ambientale o, nel caso in cui esso non venga istituito, agli enti territorialmente competenti (Comune di Bologna, Arpae) con almeno un mese di anticipo;

h) per i parametri CO, NO, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, O<sub>3</sub> andranno forniti, oltre ai dati indicati nel "Piano di monitoraggio" (AMB0010), anche tutti i valori orari rilevati nel corso delle giornate di monitoraggio;

i) per i parametri PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub> andranno forniti, oltre ai dati indicati nel "Piano di monitoraggio" (AMB0010), anche tutti i valori

verrà concordata con l'Osservatorio Ambientale;

- la revisione del PMA prevede il monitoraggio in continuo con centralina fissa sui siti A14-PB-BO-A3-02 e A14-PB-BO-A3-03 per effettuare misure in continuo per tutta la fase di ante operam, di corso d'opera e di post operam (24 mesi, o in base alle determinazioni assunte dall'Osservatorio o dagli enti competenti);
- la revisione del PMA prevede il monitoraggio con mezzo mobile strumentato nei siti A14-PB-BO-A1-01 e A14-PB-BO-A1-04 con 4 rilievi annuali (uno per ogni stagione) per tutta la fase di ante operam, di corso d'opera e di post operam; la durata dei monitoraggi sarà di 21 giorni per le stagioni estive e primaverili e di 30 giorni per le stagioni autunnali e invernali;
- i siti di misura dell'atmosfera in prossimità delle aree di cantiere prevedono 4 rilievi annuali (uno per ogni stagione); la durata dei monitoraggi sarà di 21 giorni per le stagioni estive e primaverili e di 30 giorni per le stagioni autunnali e invernali;
- il PMA prevede la realizzazione di un sito web in cui verrà inserito in un'area riservata il calendario dei rilievi consultabile con congruo anticipo (30 giorni) dagli Enti di Controllo;
- i dati richiesti saranno forniti nelle schede di misura;
- il PMA è stato integrato con n. 2 nuovi punti di misura con mezzo mobile strumentato (A14-PB-SL-A1-09 e A14-PB-SL-A1-10) per individuare sia l'impatto sull'abitato di Caselle che quello sul cento abitato di San Lazzaro;
- il PMA prevede il monitoraggio delle vibrazioni presso gli edifici residenziali più vicini all'infrastruttura;
- il PMA è stato integrato con il monitoraggio acustico presso i ricettori 1129 e 2200.

I dati del monitoraggio aria dovranno essere forniti anche in formato esportabile (xls o csv). Per il Comune di San Lazzaro è ottemperata, avendo riscontrato l'incremento dei recettori soggetti a monitoraggio, come richiesto.

<p>giornalieri rilevati nel corso delle giornate di monitoraggio;</p> <p>l) i dati relativi ai parametri stabiliti andranno trasmessi bimensilmente; l'indisponibilità di dati relativi al monitoraggio o problemi nella validazione dei dati andranno comunicati tempestivamente;</p>	

Si ritiene inoltre che in questa fase di esame del progetto definitivo debbano essere ottemperate le prescrizioni n. 5, 10 e 11 della DGR n. 1202/2017, non ricomprese e non in contrasto con il DEC/VIA n.133/2018.

<b>Prescrizioni della DGR n. 1202/2017 non inserire nell'elenco presentato da Società Autostrade</b>	<b>ESITO VERIFICA DI OTTEMPERANZA</b>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 5:</u></b></p> <p>si richiede la realizzazione di un'adeguata fascia verde alberata di mitigazione ai lati dell'intervento, anche nel tratto all'interno del Comune di San Lazzaro; il progetto prevede (tavola SUA 0110) alcune fasce di rimboschimento laddove è prevista la realizzazione della pista ciclabile; è necessario sviluppare adeguatamente la progettazione di opere di riqualificazione nelle seguenti aree:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- area verde a nord dell'infrastruttura su cui insistevano le rampe del vecchio svincolo di accesso alla tangenziale, con prolungamento del marciapiede sul bordo della rotatoria in modo da rendere accessibile tale area;</li> <li>- area verde a nord dell'infrastruttura tra la rampa di uscita dalla tangenziale che si immette sulla rotatoria con via Caselle e la SP31 e lo stesso corpo autostrada/tangenziale;</li> <li>- area verde a nord dell'infrastruttura compresa tra la rampa di ingresso alla tangenziale (direzione Bologna) e il civico n.119;</li> <li>- area a sud dell'infrastruttura all'angolo tra via Caselle e via Zinella;</li> </ul>	<p><b>La prescrizione n. 5 si considera parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva.</b></p> <p><u>motivazioni:</u> sono stati previsti interventi di rimboschimento nelle le aree richieste e con incremento di ulteriori aree come prescritto nella CdS del 6 giugno 2020.</p> <p><u>Nel prosieguo della CdS verranno fornite dal Comune di San Lazzaro prescrizioni puntuali da recepire in fase di progettazione esecutiva.</u></p>
<p><b><u>PRESCRIZIONE 10:</u></b></p> <p>per le ulteriori nuove aree da destinare a interventi di forestazione, sono necessari interventi su ulteriori tre aree pubbliche di proprietà (si dovranno quindi prevedere sesti di impianto e dimensioni di piante in conformità allo standard dei parchi pubblici e dovranno essere esclusivamente arborei):</p>	<p><b>La prescrizione n. 10 si considera non verificata per mancata espressione del Comune di Bologna.</b></p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parco Rabin, prospiciente allo svincolo con l'A13 (possibilità di impianto di circa 1,5 ha);</li> <li>- mappali 2182 (parte) e 2243 (parte) Foglio 174 (per un'area di circa 1 ha), ora a destinazione agricola e che potranno essere annessi al Parco Campagna di via Larga;</li> <li>- ampliamento fascia V25 (su terreno comunale), almeno fino a completare l'area pubblica;</li> <li>- area all'interno della rotatoria Italia (su viale Roberto Vighi), area già in carico al Comune di Bologna, proprio sotto l'autostrada e che ha ampie superfici a prato;</li> </ul>	
<p><b><u>PRESCRIZIONE N.11:</u></b></p> <p>si ritiene necessario l'ampliamento dell'areale delle fasce di mitigazione, di seguito elencate, necessario per assolvere ad una efficace funzione di mitigazione dell'infrastruttura:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- area a nord della tangenziale tra via Zanardi e via Benazza;</li> <li>- potenziamento delle fasce boscate V21 e V29 (a nord e a sud dell'infrastruttura, zona via Colombo);</li> <li>- ampliamento area V3, a ovest e in fregio al canale Navile, fino a raggiungere la profondità dell'attuale fascia boscata di via dell'Arcoveggio;</li> <li>- ampliamento dell'area a est in fregio al canale Navile, fino a raggiungere la profondità dell'attuale fascia boscata di via dell'Arcoveggio;</li> <li>- ampliamento fascia V24 e V30 (solo parte a ovest di via Zambeccari);</li> <li>- ampliamento fascia V31, a protezione dell'area agricola a nord, zona San Donato, di particolare pregio anche paesaggistico;</li> <li>- ampliamento fascia V32, nei pressi di via Mattei:</li> </ul> <p>la soluzione attuale lascia un piccolo apprezzamento agricolo ormai intercluso nell'abitato;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- V26, ampliamento in area via Canova, da connettere al parco esistente; in questo caso si dovranno prevedere sesti di impianto e tipologie di piante in conformità allo standard dei parchi pubblici;</li> <li>- V27, fino alla viabilità degli Stradelli Guelfi;</li> </ul>	<p><b>La prescrizione n. 11 si considera non verificata per mancata espressione del Comune di Bologna.</b></p>

L'istruttoria svolta congiuntamente con il Comune di Bologna, il Comune di San Lazzaro e le strutture tecniche di ARPAE ha conseguito le risultanze sinteticamente riportate:

- Prescrizioni ottemperate: 49, 50, 52, 53, 56, 57, 61, 25, 42: 43,59, 91, 93
- Prescrizioni parzialmente ottemperate per le quali si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva.:

- **n. 47** - Nelle successive fasi progettuali dovrà essere integrata la segnaletica orizzontale in corrispondenza degli attraversamenti inserendo la simbologia di attraversamento ciclabile;
- **n. 51** - Non risultano adeguate alla normativa vigente le dimensioni trasversali dei percorsi ciclabili a nord del cavalcavia fino a Via Protche, e se ne chiede un adeguamento dimensionale (1,50 m per marciapiede + 1,50 m per corsia ciclabile monodirezionale). Per la completa ottemperanza della prescrizione n. C51 si chiede quindi di adeguare la larghezza dei percorsi promiscui ciclo-pedonali monodirezionali nel tratto nord di Via del Terrapieno a 3,00 metri, senza prevedere ulteriori espropri, ma un eventuale lieve restringimento di corsie di marcia e banchine della carreggiata.
- **n. 54** In analogia agli altri percorsi ciclabili di progetto, si chiede di prevedere anche su quello di Via Stradelli Guelfi specifico impianto di illuminazione.
- **n. 12** - Il Comune di Bologna si riserva di inviare, successivamente, specifiche indicazioni in merito alla realizzazione degli interventi da ottemperare in fase esecutiva.

**n. 2** - Sono stati individuati gli elementi progettuali che potrebbero eventualmente essere integrati con pannelli fotovoltaici, ossia: barriere acustiche tipo 6 con sbraccio 5,50 m. esposte a sud, presenti in tre tratti: Massarenti (tratto A), Castelmaggiore (tratto B) e Via Benazza (tratto C); Copertura Semi-galleria fonica Croce del Biacco; Copertura galleria fonica San Donnino tratto C. Si ritiene che tali interventi debbano essere realizzati.

In merito alla Analisi emissione di CO<sub>2</sub> va considerato l'incremento generato dall'ampliamento dell'infrastruttura, senza tenere conto degli effetti migliorativi sull'intero bacino bolognese. Si prende atto del calcolo effettuato per la CO<sub>2</sub> da compensare e si condivide la modalità scelta, da Società autostrade, per l'ottemperanza di tale prescrizione. Si ritiene, altresì, necessario che sia prevista la realizzazione di parte degli interventi previsti nel Comune di San Lazzaro, con modalità da concordare con il Comune in fase di progettazione esecutiva.

- **n. 19:** 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.
- **n. 20:** Sulla base del lay-out dettagliato dei cantieri dovrà essere valutata anche la necessità di sistemi di laminazione delle portate di acque meteoriche rispetto alle portate massime ammissibili definite dai gestori dei corpi idrici recettori, ed alla necessità di prevedere una modalità di controllo delle portate in uscita, da concordare, con l'Agenzia Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile – Bologna
- **n. 32:** Si ribadisce la specifica prescrizione già espressa nella verifica di assoggettabilità dei viadotti Reno e Savena, in relazione al potenziamento delle barriere acustiche FO008, FO010 e FO012 per i ricettori n. 155 e n. 188 e FO014, FO018, FO022, FO024 e FO026 per i ricettori n. 318, n.322, n. 330 e n. 333, al fine di ricondurre i livelli al di sotto del limite stesso.
- **n. 5:** Nel prosieguo della CdS verranno fornite dal Comune di San Lazzaro prescrizioni puntuali da recepire in fase di progettazione esecutiva.

- Prescrizioni ritenute ottemperate, ma sulle quali mancano le risultanze del Comune di Bologna: n. 2, 25, 32, 43, 89, 91, 93.
- Prescrizioni non verificate per mancanza espressione del Comune di Bologna: n. 10, 11.

I pareri mancanti del Comune di Bologna sulle prescrizioni elencate dovranno quindi essere acquisiti in Conferenza di servizi.

Cordiali saluti

Bologna, 28/07/2020

Dott. Valerio Marroni  
*(nota firmata digitalmente)*