

AUTOSTRADA (A14) : BOLOGNA-BARI-TARANTO

TRATTO: BOLOGNA BORGO PANIGALE - BOLOGNA SAN LAZZARO

POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA

"PASSANTE DI BOLOGNA"

PROGETTO DEFINITIVO

DOCUMENTAZIONE GENERALE

Relazione verifiche ottemperanza delle prescrizioni VIA relative alla fase di Progetto Definitivo

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO

Ing. Sara Frisiani
Ord. Ingg. Genova n.9810A
RESPONSABILE AMBIENTE

IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Raffaele Rinaldesi
Ord. Ingg. Macerata N. A1068

IL DIRETTORE TECNICO

Ing. Andrea Tanzi
Ord. Ingg. Parma N. 1154

PROGETTAZIONE NUOVE OPERE AUTOSTRADALI

CODICE IDENTIFICATIVO

RIFERIMENTO PROGETTO			RIFERIMENTO DIRETTORIO				RIFERIMENTO ELABORATO				ORDINATORE
Codice Commessa	Lotto, Sub-Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	W B S	Parte d'opera	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	
111465	0000	PD	DG	GEN	00000	00000	R	AMB	2000	-0	SCALA -



PROJECT MANAGER:

Ing. Raffaele Rinaldesi
Ord. Ingg. Macerata N. A1068

SUPPORTO SPECIALISTICO:

REDATTO:

VERIFICATO:

REVISIONE

n.	data
0	SETTEMBRE 2020
1	-
2	-
3	-
4	-

VISTO DEL COMMITTENTE



IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
Ing. Fabio Visintin

VISTO DEL CONCEDENTE



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

A14 Bologna-Bari-Taranto
Tratto Bologna Borgo Panigale-Bologna San Lazzaro
Potenziamento in sede del sistema autostradale e Tangenziale di Bologna

Documentazione relativa alle
Verifiche di ottemperanza alle Prescrizioni C47, C49, C50, C51, C52, C53, C54,
C56, C57 e C61 del DEC/VIA 133/2016 – Primo gruppo,
tenuto conto delle osservazioni presentate nell'ambito della Conferenza dei
Servizi del 16/06/2020

Sommario

1. Premessa	3
2. Metodologia di lavoro	4
3. Verifiche di ottemperanza	5
3.1 Prescrizione C47 - PE1- PE2 - PE3 - VIA ZANARDI	6
3.2 Prescrizione C49 - PE15 – PE16 VIA DI CORTICELLA	7
3.3 Prescrizione C50 - PE21 VIA ROMITA	10
3.4 Prescrizione C51 - PE25 - VIA DEL TERRAPIENO	11
3.5 Prescrizione C52 - PE29 – PE30 - VIA MASSARENTI - VIA MATTEI	13
3.6 Prescrizione C53 - PE38 - VIA FERRARESE	15
3.7 Prescrizione C54 - MARCIAPIEDE CICLOPEDONALE SU VIA STRADELLI GUELF 17	
3.8 Prescrizione C56 - SVINCOLO / PORTA CASTELMAGGIORE	18
3.9 Prescrizione C57 - RIQUALIFICA VIA SAN DONATO	20
3.10 Prescrizione C61 - MESSA IN SICUREZZA VIA MATTEI	24

1. Premessa

Il sistema autostrade/tangenziale di Bologna è un importante snodo della viabilità nazionale, metropolitana e locale. L'intervento di potenziamento ha l'obiettivo di aumentare la capacità complessiva del sistema e risolvere le problematiche di congestionamento.

Annesso all'intervento principale sono inoltre previsti interventi di potenziamento e razionalizzazioni degli svincoli e delle rampe di accesso nonché una serie di opere sul territorio finalizzate al miglioramento dell'accessibilità al sistema autostrada/tangenziale e fluidificazione del traffico nonché alla risoluzione di problematiche locali. La progettazione del "Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna – Passante di Bologna" (in seguito anche "Passante di Bologna") è stata avviata nell'aprile 2016 in seguito alla sottoscrizione in data 15.04.2016 di uno specifico accordo tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Emilia Romagna, il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna e Autostrade per l'Italia che prevedeva il potenziamento in sede sia dell'autostrada A14 che della tangenziale, nonché la realizzazione di opere sul territorio di adduzione al sistema autostradale/tangenziale.

A seguito delle attività di presentazione del progetto alla cittadinanza e agli stakeholder del territorio denominata "Confronto pubblico (luglio-novembre 2016), finalizzata all'ascolto dei cittadini e improntato alla massima trasparenza, il relativo Comitato di Monitoraggio ha predisposto un verbale finale nel quale sono stati definiti gli interventi migliorativi al progetto preliminare del potenziamento del Passante di Bologna. Tale verbale è stato sottoscritto dai firmatari dell'Accordo in data 16.12.2016 che completa quanto riportato nell'accordo dell'Aprile 2016 sopra richiamato.

Successivamente il progetto definitivo del Passante di Bologna è stato sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, avviata in data 10.01.2017 e conclusasi con esito positivo con Decreto VIA D.M. n. 0000133 del 30.03.2018 emanato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali.

In data 21.03.2018 Autostrade per l'Italia ha trasmesso il progetto definitivo agli Enti competenti per l'esame e accertamento della Conformità Urbanistica ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 616/77.

In data 13.9.2018 è stata convocata la Conferenza dei Servizi (CdS) dal Ministero delle Infrastrutture ai fini del perfezionamento dell'Intesa Stato – Regione; la seduta è stata tuttavia rinviata dal MIT (con nota PEC prot.n.0013005 dl 17/08/2018) in attesa dell'esito delle valutazioni progettuali richieste dal Ministero stesso per individuare soluzioni alternative dell'intervento in oggetto. Detti approfondimenti hanno portato in prima istanza alla condivisione di una soluzione modificata del progetto definitivo già approvato in VIA, denominata "Passante Evoluto". Per tale soluzione, ottimizzata in termini di occupazione di suolo tramite la riduzione della piattaforma stradale ottenuta con l'eliminazione della corsia di emergenza di Tangenziale, il MATTM aveva confermato la validità del Decreto VIA D.M. n. 0000133 del 30.03.2018 con nota 15776 del 3.3.20 parere CTVA n. 3259.

Successivamente, nella seduta della CdS del giorno 16.06.2020, gli Enti hanno richiesto di tornare alla soluzione originaria approvata in VIA, senza apportare alcuna modifica all'asse autostradale e tangenziale. Gli stessi Enti hanno inoltre richiesto di integrare il progetto approvato in VIA con alcune ottimizzazioni delle opere complementari.

Nelle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni contenute del Decreto VIA occorre quindi tenere conto anche delle osservazioni presentate in sede di CdS.

2. Metodologia di lavoro

La presente documentazione fa seguito a quanto riportato nel verbale della prima seduta della Conferenza di Servizi del 16/06/2020 in merito alle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni VIA che attengono alla fase di Progetto Definitivo. In tale verbale è stata evidenziata la necessità, al fine della conclusione dell'iter della CdS stessa, di un'attestazione di ottemperanza da parte dell'Osservatorio Ambientale ovvero, come indicato dal MATTM, *"nelle more della effettiva operatività del suddetto Osservatorio si seguono le attività ordinarie di cui all'articolo 28, dove il MATTM opera come Ente Vigilante, in collaborazione con il MiBACT e con la Regione, la quale svolge le verifiche in ordine alle condizioni ambientali dalla stessa dettate e non già recepite o in contrasto con il quadro prescrittivo del DEC VIA della Commissione VIA o del MiBACT, dandone comunicazione al MATTM."*

Tenuto conto che tutte le prescrizioni VIA relative alla fase di progettazione definitiva derivano dal parere della Regione Emilia Romagna, Autostrade per l'Italia, con nota Prot. ASPI/RM/2020/0014016/EU del 08/09/2020, ha richiesto l'attivazione di un tavolo tecnico regionale per la valutazione della documentazione progettuale predisposta per verificare il recepimento delle prescrizioni e la formulazione delle attestazioni di ottemperanza richieste dalla CdS.

Trattandosi di 22 prescrizioni, è stata ipotizzata una suddivisione in tre gruppi omogenei in modo da rendere più agevole l'attività di istruttoria da parte del tavolo tecnico:

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

La presente documentazione afferisce al primo gruppo. Per facilitare le valutazioni dell'Autorità competente, nel capitolo seguente si riportano delle schede di sintesi, una per ciascuna prescrizione.

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

3. Verifiche di ottemperanza

Nel presente capitolo, per ciascuna prescrizione si riporta una scheda riepilogativa delle modifiche progettuali introdotte e degli elaborati (integrativi o in variante) prodotti in risposta alla prescrizione analizzata.

Ciascuna scheda riporta le seguenti informazioni:

- il codice di riferimento della prescrizione del Decreto VIA 133/2018 ed il testo della prescrizione stessa;
- il codice di riferimento dell'osservazione presentata in sede di Conferenza di Servizi ed il testo dell'osservazione stessa;
- le modifiche progettuali introdotte per la risoluzione della prescrizione;
- gli elaborati di riferimento, relativi alle seguenti fasi progettuali:
 - a. Integrazioni VIA trasmesse con nota Prot. ASPI/RM/21.06.17/0012138/EU del 21/06/2017 - Elaborati a cui sono riferite le prescrizioni contenute nel Decreto VIA;
 - b. Progetto Definitivo di settembre 2019 trasmesso alla CdS con nota Prot. ASPI/RM/2019/0021672/EU del 20/12/2019 - Elaborati che già recepiscono in gran parte le prescrizioni del Decreto VIA relative a tale fase progettuale;
 - c. Progetto Definitivo di settembre 2020 – Elaborati aggiornati che saranno prossimamente inviati alla CdS e che recepiscono le prescrizioni del Decreto VIA relative a tale fase progettuale, nonché le nuove osservazioni presentate in sede di CdS.

Nel seguito si riportano le schede relative a ciascuna delle 10 prescrizioni del primo gruppo (C47, C49, C50, C51, C52, C53, C54, C56, C57 e C61) per le quali si chiede alla Regione l'espressione del parere propedeutico finalizzato alla formulazione delle attestazioni di ottemperanza richieste dalla Conferenza di Servizi.

3.1 Prescrizione C47 - PE1- PE2 - PE3 - VIA ZANARDI

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<u>PRESCRIZIONE C47:</u> <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>
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<u>OSSERVAZIONE 43:</u> <i>Con riferimento al percorso ciclabile previsto in prossimità del sottopasso di via Zanardi, non si ritengono soddisfacenti soluzioni che prevedono l'utilizzo di corsie ciclabili bidirezionali costringendo gli utenti a manovre penalizzanti e pericolose, pertanto si prescrive di risolvere tale incongruenza nelle successive fasi di progettazione.</i>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>In merito alla prescrizione C47, sulla base di specifici incontri tecnici svolti sul tema con gli uffici competenti del Comune di Bologna, nel progetto del 2019 sono state apportate alcune ottimizzazioni che consentono di eliminare le manovre pericolose e garantire la percorribilità ciclopeditone in sicurezza.</p> <p>Successivamente, in recepimento anche delle ulteriori osservazioni emerse in sede di CdS, nel progetto del 2020 sono state apportate alcune ottimizzazioni che consentono di eliminare le manovre pericolose e garantire la percorribilità ciclopeditone 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 ciclopeditone promiscuo.</p>	
Elaborati di riferimento	
<p>Integrazioni VIA giugno 2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> STD4000 <p>Progetto Definitivo settembre 2019:</p> <ul style="list-style-type: none"> 111452-0002-PD-IN-I02-AR005-00000-D-AUA0267-0 111452-0002-PD-IT-AMB-BK001-00000-D-AUA5020-0 <p>Progetto Definitivo settembre 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> 111465-0000-PD-IN-I02-AR005-00000-D-AUA0267 111465-0000-PD-IT-AMB-BK001-00000-D-AUA5020 	

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<p><u>PRESCRIZIONE C49:</u> PE15 – PE16 VIA DI CORTICELLA - con riferimento alla tavola STD4030 si prende atto positivamente dell'adeguamento dei percorsi ciclopeditoni 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 rotonde 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</p>
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<p><u>OSSERVAZIONE 6:</u> Si ritiene imprescindibile tuttavia integrare il progetto in esame con i contenuti degli atti di pianificazione approvati successivamente all'Accordo dell'Aprile 2016 - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) - e aggiornarlo in base alle modifiche della viabilità esistente che sono avvenute negli anni tra la progettazione preliminare e definitiva. Nell'insieme delle previsioni, parte fondamentale risulta l'inserimento di un nuovo sistema tranviario a servizio della città di Bologna, costituito da quattro linee portanti che si integreranno con il Servizio Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente Ufficio di Piano Direzione Ferroviario Metropolitano e con il Trasporto Pubblico Locale su gomma. Di queste quattro linee previste, quella lungo via San Donato e quella lungo Via di Corticella sono già in fase di progettazione e in parte finanziate dallo stesso MIT. Si chiede che le prescrizioni sulle singole opere di seguito espresse vengano recepite già in fase di eventuale adeguamento del progetto definitivo in sede di Conferenza dei Servizi....</p> <p><u>OSSERVAZIONE 12:</u> Relativamente al progetto di Porta Castelmaggiore/Corticella si evidenzia la necessità di riorganizzare l'assetto complessivo dello svincolo in base all'inserimento del tram, tenendo conto che l'idea progettuale in fase di studio è quella di interrare completamente la linea tranviaria nel tratto relativo al sottopassaggio delle complanari utilizzando uno scatolare da realizzarsi a cielo aperto. Pur non esistendo allo stato attuale elaborati progettuali definitivi, di ciò si dovrà tenere conto in fase di realizzazione delle opere del Passante, prevedendo eventualmente di anticipare la realizzazione del suddetto scatolare per non dover intervenire nello stesso tratto stradale più volte nel giro di poco tempo, e prevedendo comunque, nell'assetto complessivo, lo spazio geometrico a centro strada</p>

	<p><i>necessario per le rampe di discesa e risalita della linea tranviaria a valle ed a monte delle complanari (vedi allegato 4 al presente documento). Sempre in relazione alle necessità geometrico-funzionali di inserimento dell'infrastruttura tranviaria, si prescrive di stralciare dal progetto la rotatoria inserita in corrispondenza dell'intersezione Corticella-Giuriolo, non compatibile con il tracciato del mezzo pubblico. Con particolare riferimento alla riqualificazione di via Corazza, si chiede di dare continuità al percorso ciclabile di nuova realizzazione che da Via di Corticella si dirama in direzione est, prima della rotatoria nord dello svincolo, per consentire il raccordo con la viabilità ciclabile di nuova realizzazione su via Corazza.</i></p> <p><u>OSSERVAZIONE 27:</u> <i>Si chiede di eliminare dal progetto la previsione di una nuova rotatoria all'intersezione tra le vie Corticella e Giuriolo, al fine di evitare interferenze con la nuova linea tranviaria passante su via di Corticella, così come specificato nelle prescrizioni relative alla porta/svincolo Corticella.</i></p> <p><u>OSSERVAZIONE 40:</u> <i>Per quanto attiene l'adeguamento delle vie San Donato e Corticella, si prescrive di ridurre l'intervento al minimo necessario per l'adeguamento degli svincoli, assicurandosi che sia congruente con il progetto della tranvia.</i></p>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>In merito alla prescrizione C49, sulla base di specifici incontri tecnici svolti sul tema con gli uffici competenti del Comune di Bologna, si è convenuto che la soluzione progettuale 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"> · 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; · 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. <p>Successivamente, in recepimento anche delle ulteriori 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.</p>	
Elaborati di riferimento	
<p>Integrazioni VIA giugno 2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> · STD4030 	

Progetto Definitivo settembre 2019:

- 111452-0002-PD-IN-I06-SA004-00000-D-AUA0288-0
- 111452-0002-PD-IN-I06-SA004-00000-D-AUA0289-0
- 111452-0002-PD-IT-AMB-BK005-00000-D-AUA5080-0
- 111452-0000-PD-AU-PRS-GE000-00000-D-STD3014-0

Progetto Definitivo settembre 2020:

- 111465-0000-PD-IN-I06-SA004-00000-D-AUA0288-2
- 111465-0000-PD-AU-PRS-GE000-00000-D-STD3014-2

3.3 Prescrizione C50 - PE21 VIA ROMITA

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<u>PRESCRIZIONE C50:</u> <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>
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<u>OSSERVAZIONE 46:</u> <i>Relativamente al percorso ciclo pedonale di nuova realizzazione a collegamento tra via Michelino e via Guizzardi, si chiede di prolungare il percorso utilizzando la parte conclusiva di via Guizzardi, attualmente declassata da strada comunale ma già di proprietà dell'Ente, di proseguire nel sottovia esistente - da riqualificare in corrispondenza di viale Europa - e di collegare il percorso con l'attuale via di Cadriano, in maniera tale da mettere a sistema tale percorso con la viabilità ciclabile di via San Donato.</i>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>In merito alla prescrizione C50, nel progetto del 2019 è stato spostato l'attraversamento verso nord per migliorare la visibilità, eliminando così eventuali problemi di sicurezza.</p> <p>Successivamente, in recepimento anche 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 Guizzardi e via di Cadriano.</p>	
Elaborati di riferimento	
<p>Integrazioni VIA giugno 2017:</p> <ul style="list-style-type: none">STD4050 <p>Progetto Definitivo settembre 2019:</p> <ul style="list-style-type: none">111452-0002-PD-IT-AMB-BK007-00000-D-AUA5120-0 <p>Progetto Definitivo settembre 2020:</p> <ul style="list-style-type: none">111465-0000-PD-IT-AMB-BK007-00000-D-AUA5120-2111465-0000-PD-IT-AMB-BK007-00000-D-AUA5121-0111465-0000-PD-IT-AMB-BK007-00000-D-AUA5122-0111465-0000-PD-IT-AMB-BK007-00000-D-AUA5123-0	

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<p><u>PRESCRIZIONE C51:</u> 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 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</p>
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<p><u>OSSERVAZIONE 19:</u> Con riferimento all'assetto proposto per lo svincolo n.10 Terrapieno, si prescrive di completare i marciapiedi già parzialmente esistenti su entrambi i lati di via del Terrapieno nel tratto tra il segue numerazione (civici dal 16 al 36) e la rotatoria Madre Teresa di Calcutta.</p> <p><u>OSSERVAZIONE 47:</u> Con riferimento al percorso ciclo pedonale Emanuel - Terrapieno - Campagna, si segnala che alcune opere di riqualificazione dei sottovia (asfaltatura, illuminazione) sono già stati eseguiti dalla Amministrazione (tratta T1a). Si prescrivono quindi i seguenti interventi in sostituzione di quelli attualmente previsti (allegato 7 al presente documento):</p> <ul style="list-style-type: none"> • pavimentazione adeguata al contesto "rurale" nel sottovia lato Terrapieno e analoga realizzazione della parte restante del percorso, attualmente prevista in calcestre, per cui devono essere salvaguardati gli apparati radicali delle alberature interferite come da Regolamento comunale vigente. (tratta T1b); • completamento del marciapiede esistente che risulta attualmente interrotto tra il parco pubblico e il civico 15 di via del Terrapieno (tratta T2); • illuminazione del tratto T1b esterno al sottovia, dell'incrocio tra i due tratti del segue numerazione di via del Terrapieno e dell'incrocio in corrispondenza del civico 15, dove attualmente è presente la fermata del trasporto pubblico; • riqualificazione della fermata del trasporto pubblico e messa in sicurezza dell'intersezione.

Risoluzione nel Progetto Definitivo

In merito alla prescrizione C51, sulla base di specifici incontri tecnici svolti sul tema con gli uffici competenti del Comune di Bologna, nel progetto del 2019 sono state ridefinite le larghezze di progetto, predisponendo un percorso promiscuo unidirezionale su entrambi i lati del cavalcavia, in coerenza con i percorsi promiscui previsti a nord del cavalcavia stesso.

Successivamente, in recepimento anche delle ulteriori 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.

Elaborati di riferimento

Integrazioni VIA giugno 2017:

- STD4070
- STD4071

Progetto Definitivo settembre 2019:

- 111452-0002-PD-IN-I53-SA009-00000-D-AUA0522-0
- 111452-0002-PD-IN-I53-SA009-00000-D-AUA0523-0

Progetto Definitivo settembre 2020:

- 111465-0000-PD-IN-I53-SA009-00000-D-AUA0522-2
- 111465-0000-PD-IN-I53-SA009-00000-D-AUA0523-2

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<p><u>PRESCRIZIONE C52:</u> 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>
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<p><u>OSSERVAZIONE 20:</u> Relativamente alla proposta progettuale prevista per Porta Massarenti, si ritiene inadeguata la soluzione individuata per la riqualificazione della rotatoria Paradisi sia per ragioni di carattere trasportistico che per considerazioni legate alla sicurezza degli utenti. Si chiede pertanto di mantenere una forma dell'asse stradale analoga a quella attuale, evitando il più possibile la realizzazione di tratti rettilinei, e di intervenire sul sottopasso limitandosi all'utilizzo di materiali di qualità per le pareti verticali e le pavimentazioni e al potenziamento del sistema di illuminazione, in modo da rendere percettivamente sicuro il suo utilizzo per pedoni e ciclisti, prevedendo in adiacenza ad entrambe le spalle adeguati spazi per l'inserimento di marciapiedi e ciclabili (almeno 4,00 m per parte). Valutate inoltre le problematiche emerse e la mancata funzionalità della soluzione proposta per l'accessibilità del comparto R3.28 – via Larga (Unipol), vedi punto 5.4 della presente Nota, si prescrive di mantenere il corsello di uscita analogo a quello attuale con immissione diretta in rotatoria.</p> <p><u>OSSERVAZIONE 98:</u> 5.4 Comparto R3.28 Via Larga Con riferimento alla modifica della rotatoria posta all'intersezione delle Vie Mattei - Larga - Massarenti - Lenin, finalizzata alla riqualificazione della situazione al di sotto del tracciato della tangenziale, si formulano le seguenti osservazioni che obbligano a un ripensamento della soluzione proposta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la modifica degli innesti alla rotatoria comporta l'eliminazione dell'accessibilità diretta del comparto R3.28, che secondo il progetto dovrebbe spostarsi direttamente su via Larga, con una soluzione da sempre ritenuta non percorribile in considerazione della tipologia di strada; • non viene considerata la necessità di garantire la mobilità dei pullman diretti all'albergo attraverso l'unica uscita dal comparto, poiché il raggio di curvatura della soluzione progettuale a "S" non ne permetterebbe il passaggio;

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>la realizzazione del nuovo innesto su via Larga implica l'eliminazione di una serie di parcheggi pubblici, non ancora ceduti al Comune, che sono parte dello standard urbanistico del Piano Particolareggiato.</i>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>In merito alla prescrizione C52, nel progetto del 2019 gli attraversamenti di via Mattei e di via Larga sono stati avvicinati alla rotatoria. Il progetto prevedeva inoltre un allargamento dei marciapiedi mediante la riduzione della rotatoria Paradisi, al fine di consentire la realizzazione della pista ciclabile sul marciapiede in sicurezza sia rispetto ai pedoni che alle macchine.</p> <p>Successivamente, in recepimento anche 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>	
Elaborati di riferimento	
<p>Integrazioni VIA giugno 2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> • STD4090 <p>Progetto Definitivo settembre 2019:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 111452-0002-PD-IN-I46-SA010-00000-D-AUA0440-0 <p>Progetto Definitivo settembre 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 111465-0000-PD- IN-I46-SA010-00000-D-AUA0440-2 	

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<u>PRESCRIZIONE C53:</u> <i>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</i>
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<u>OSSERVAZIONE 38:</u> <i>In relazione alla Variante stradale alla S.S.64 in località Case Nuove, si prescrive di:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>mantenere l'attraversamento pedonale semaforizzato presente in corrispondenza della fermata di trasporto pubblico in direzione Bologna.</i> • <i>rivedere l'organizzazione della circolazione sia degli accessi che lungo il controviale, e in particolare per ciò che riguarda la ciclabile bidirezionale e la chiusura uscita lato periferia.</i> <i>Si segnala inoltre l'obbligo di acquisizione del nulla osta di ANAS quale ente gestore dell'infrastruttura stradale.</i> <u>OSSERVAZIONE 45:</u> <i>Con riferimento alla nuova ciclabile lungo via Ferrarese nel tratto tra via del Gomito e la località Case Nuove si prescrive di adeguare il progetto garantendo condizioni di sicurezza fino alla linea del fronte degli edifici.</i>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>In merito alla prescrizione C53, sulla base di specifici incontri tecnici svolti sul tema con gli uffici competenti del Comune di Bologna, nel progetto del 2019 è stata introdotta una modifica, disponendo la pista ciclabile bidirezionale in sede propria sul lato ovest di via Ferrarese. Inoltre, il progetto è stato adeguato tenendo conto della componente ciclabile all'altezza di Case Nuove per eliminare eventuali situazioni di pericolosità.</p> <p>Successivamente, in recepimento anche delle ulteriori osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 38 e la n. 45), il progetto del 2020 prevede la garanzia di un percorso ciclabile in sicurezza fino all'ambito Case Nuove, il mantenimento dell'attraversamento pedonale semaforizzato presente in corrispondenza della fermata di trasporto pubblico in direzione Bologna e la revisione della sede stradale (inserimento zona 30).</p>	
Elaborati di riferimento	
Integrazioni VIA giugno 2017: <ul style="list-style-type: none"> • STD4130 Progetto Definitivo settembre 2019: <ul style="list-style-type: none"> • 111452-0002-PD-IT-AMB-BK013-00000-D-AUA5240-0 • 111452-0002-PD-IT-L40-RP040-PL000-D-STD2301-0 	

Progetto Definitivo settembre 2020:

- 111465-0000-PD-IT-AMB-BK013-00000-D-AUA5240-2
- 111465-0000-PD-IT-L40-RP040-PL000-D-STD2301-2

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<p><u>PRESCRIZIONE C54:</u> <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>
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<p><u>OSSERVAZIONE 53:</u> <i>In relazione al percorso ciclopedonale di via degli Stradelli Guelfi si prescrive una larghezza netta minima 3,00 m e la realizzazione fino al marciapiede esistente in prossimità del sottopasso a via Giovanni Bentivoglio al fine di non compromettere la sua effettiva funzionalità.</i></p>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>In merito alla prescrizione C54, si precisa che nel progetto del 2019 gli elaborati richiamati sono stati aggiornati in base alla segnalazione. In merito all'ulteriore richiesta di prolungare il percorso ciclabile a nord, in considerazione degli spazi disponibili e in recepimento anche delle ulteriori osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 53), nel progetto del 2020 è stato 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.</p>	
Elaborati di riferimento	
<p>Integrazioni VIA giugno 2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> • AUA0305-1 <p>Progetto Definitivo settembre 2019:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 111452-0002-PD-IT-AMB-BK011-00000-D-AUA5200-0 <p>Progetto Definitivo settembre 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 111465-0000-PD- IT-AMB-BK011-00000-D-AUA5200-2 	

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<p><u>PRESCRIZIONE C56:</u> <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>
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<p><u>OSSERVAZIONE 12:</u> <i>Relativamente al progetto di Porta Castelmaggiore/Corticella si evidenzia la necessità di riorganizzare l'assetto complessivo dello svincolo in base all'inserimento del tram, tenendo conto che l'idea progettuale in fase di studio è quella di interrare completamente la linea tranviaria nel tratto relativo al sottopassaggio delle complanari utilizzando uno scatolare da realizzarsi a cielo aperto. Pur non esistendo allo stato attuale elaborati progettuali definitivi, di ciò si dovrà tenere conto in fase di realizzazione delle opere del Passante, prevedendo eventualmente di anticipare la realizzazione del suddetto scatolare per non dover intervenire nello stesso tratto stradale più volte nel giro di poco tempo, e prevedendo comunque, nell'assetto complessivo, lo spazio geometrico a centro strada necessario per le rampe di discesa e risalita della linea tranviaria a valle ed a monte delle complanari (vedi allegato 4 al presente documento). Sempre in relazione alle necessità geometrico-funzionali di inserimento dell'infrastruttura tranviaria, si prescrive di stralciare dal progetto la rotatoria inserita in corrispondenza dell'intersezione Corticella-Giuriolo, non compatibile con il tracciato del mezzo pubblico. Con particolare riferimento alla riqualificazione di via Corazza, si chiede di dare continuità al percorso ciclabile di nuova realizzazione che da Via di Corticella si dirama in direzione est, prima della rotatoria nord dello svincolo, per consentire il raccordo con la viabilità ciclabile di nuova realizzazione su via Corazza.</i></p> <p><u>OSSERVAZIONE 40:</u> <i>Per quanto attiene l'adeguamento delle vie San Donato e Corticella, si prescrive di ridurre l'intervento al minimo necessario per l'adeguamento degli svincoli, assicurandosi che sia congruente con il progetto della tranvia.</i></p>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	

In merito alla prescrizione C56, nell'ambito del progetto del 2019 è 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.

Successivamente, in recepimento anche delle ulteriori 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 sud delle rotatorie degli svincoli.

Elaborati di riferimento

Integrazioni VIA giugno 2017:

- STD0540-3
- STD4030
- AUA0204-1

Progetto Definitivo settembre 2019:

- 111452-0000-PD-AU-PRS-GE000-00000-D-STD3014-0

Progetto Definitivo settembre 2020:

- 111465-0000-PD-AU-PRS-GE000-00000-D-STD3014-2

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<p><u>PRESCRIZIONE C57:</u> <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"> - <i>mantenimento della doppia corsia per senso di marcia (3,50 metri + 3,00 metri) per tutto il tratto di intervento;</i> - <i>presenza di una pista ciclabile bidirezionale sul lato est di larghezza minima 2,50 metri;</i> - <i>marciapiedi su entrambi i lati di larghezza minima di 1,50 metri per tutta la lunghezza del tratto di intervento;</i> - <i>spartitraffico centrale rialzato di larghezza minima 1,50 metri;</i> - <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> - <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> - <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> - <i>soluzione dei punti critici di discontinuità relativi alla pista ciclabile (cassonetti, sosta fermate bus);</i> - <i>adeguamento e messa a norma anche della sezione corrente sul ponte (marciapiedi, ciclabile, spartitraffico, dispositivi di ritenuta);</i> - <i>interventi compatibili con il progetto di filoviarizzazione della via;</i> <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>
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<p><u>OSSERVAZIONE 6:</u> <i>Si ritiene imprescindibile tuttavia integrare il progetto in esame con i contenuti degli atti di pianificazione approvati successivamente all'Accordo dell'Aprile 2016 - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) - e</i></p>

aggiornarlo in base alle modifiche della viabilità esistente che sono avvenute negli anni tra la progettazione preliminare e definitiva. Nell'insieme delle previsioni, parte fondamentale risulta l'inserimento di un nuovo sistema tranviario a servizio della città di Bologna, costituito da quattro linee portanti che si integreranno con il Servizio Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente Ufficio di Piano Direzione Ferroviario Metropolitano e con il Trasporto Pubblico Locale su gomma. Di queste quattro linee previste, quella lungo via San Donato e quella lungo Via di Corticella sono già in fase di progettazione e in parte finanziate dallo stesso MIT. Si chiede che le prescrizioni sulle singole opere di seguito espresse vengano recepite già in fase di eventuale adeguamento del progetto definitivo in sede di Conferenza dei Servizi, o, in caso contrario, nel progetto esecutivo redatto sulla base degli esiti del relativo Verbale Conclusivo, prevedendo comunque una fase specifica di "Verifiche di Ottemperanza" da parte della scrivente Amministrazione. Si precisa che, considerata l'importanza, complessità, impatti, ed estensione territoriale delle opere, il Comune si riserva di espletare verifiche, esprimere valutazioni e impartire prescrizioni anche nelle successive fasi progettuali e realizzative. Si segnala all'interno della documentazione la presenza generalizzata di incongruenze e si suggerisce un controllo degli elaborati per un loro allineamento al fine di evitare incomprensioni.

OSSERVAZIONE 15:

Con riferimento allo svincolo n.9 San Donato e agli interventi di riqualificazione previsti nel progetto depositato sull'omonima via, nel tratto tra Via Zagabria e Via Pirandello, si evidenzia che la soluzione progettuale risulta incompatibile con la previsione di ulteriori mitigazioni ambientali, con le esigenze di piena accessibilità da e per tutte le direzioni e con l'inserimento della linea tranviaria attualmente in fase di progettazione. La sezione non adeguata del ponte sulle complanari, l'impossibilità del mezzo a percorrere le rotatorie, e le elevate interferenze con i flussi veicolari e la pista ciclabile, richiedono la definizione di un diverso assetto funzionale e geometrico dell'intero ambito, teso a soddisfare le esigenze espresse in precedenza o comunque a minimizzare gli impatti complessivi sulle singole componenti. Si chiede pertanto di valutare la fattibilità della soluzione illustrata schematicamente nella tavola allegata (allegato 2), facente parte integrante del documento e di seguito descritta per punti caratterizzanti:

- completa eliminazione di entrambe le rampe (carreggiata sud e carreggiata nord) dello svincolo n.9 San Donato;
- ripristino della piena accessibilità da e per tutte le direzioni tramite realizzazione di una bretella di collegamento tra Via San Donato e Viale Europa, della lunghezza approssimativa di circa 670 m avente caratteristiche geometriche e funzionali di strada di categoria E Urbana di Quartiere, il cui tracciato affianca la carreggiata nord della Tangenziale e in parte si sovrappone al sedime delle rampe degli svincoli nord 8 bis e 9;

OSSERVAZIONE 16:

Per la progettazione della nuova bretella si prescrive:

- *di posizionare il nuovo asse stradale, compatibilmente con le caratteristiche geometriche imposte dalla normativa, il più possibile a ridosso della carreggiata della tangenziale, in modo da minimizzare l'interferenza con il cuneo agricolo e mantenere la maggiore distanza possibile dal nucleo abitato esistente.*
- *di innestare il nuovo asse stradale sulla via San Donato tramite la rotatoria già prevista in corrispondenza di Via del Pilastro, traslando quest'ultima leggermente verso ovest per consentire l'inserimento della linea tranviaria;*
- *progettare l'innesto su Viale Europa tramite una nuova rotatoria, da dimensionare e verificare dal punto di vista funzionale con particolare cura, e la cui realizzazione permetterà la dismissione delle rampe 8 bis nord, garantendo l'accessibilità da e per tutte le direzioni sia per Via San Donato che per Viale Europa.*

La soluzione proposta dovrà essere attentamente valutata sotto l'aspetto funzionale, mediante analisi modellistica, in particolar modo per quanto attiene il funzionamento della rotatoria proposta su Viale Europa durante le giornate delle principali manifestazioni fieristiche. Tale assetto consentirà di rinunciare alla realizzazione delle rotatorie San Donato/Pirandello ed Europa/Cadriano, pensate per la fluidificazione dell'itinerario San Donato – Europa, pertanto si chiede di stralciarle dal presente progetto.

OSSERVAZIONE 17:

Si ritiene inoltre di non dover prevedere tra le opere a carico del progetto Passante tutti gli interventi di riqualificazione urbana dell'asse di Via San Donato, che saranno attuati invece a carico dell'intervento di realizzazione della linea tranviaria. E' invece confermata in questa sede la realizzazione della pista ciclabile di collegamento con il nuovo Parco San Donnino e del parcheggio da circa 42 posti auto, per il quale si prescrive in particolare:

- *realizzazione della racchetta di ritorno nella parte terminale, o, in alternativa, di due accessi distinti con senso unico a circolazione antioraria all'interno del parcheggio;*
- *adeguamento della nuova area di parcheggio con gli standard minimi di qualità richiesti per opere similari, prevedendo l'impianto di illuminazione e un sistema di pavimentazione coerente con quanto riportato nelle Linee Guida comunali relative alle modalità costruttive delle opere pubbliche e alle tecniche di drenaggio urbanosostenibile (Linee guida sull'adozione di tecniche di drenaggio urbano sostenibile per una città più resiliente ai cambiamenti climatici - Aprile 2018).*

OSSERVAZIONE 18:

In relazione alla necessità di inserimento della linea tranviaria, al non eccellente stato manutentivo dell'opera, e per ragioni di omogeneizzazione architettonica e strutturale con la nuova galleria fonica da realizzarsi in adiacenza, si ritiene necessaria la

	<p><i>demolizione e completa ricostruzione del ponte di via San Donato (come peraltro già previsto al paragrafo 4.3.2 dell'Accordo del 15/04/16 sottoscritto tra le Parti), con sezione di impalcato come da schema allegato (allegato 3 al presente documento) analogamente a quanto previsto per altre tre opere di sovrappasso (Benazza, Colombo, Terrapieno).</i></p> <p><u>OSSERVAZIONE 29:</u> <i>Si chiede di eliminare dal progetto la previsione della nuova rotatoria all'intersezione tra le vie San Donato e Pirandello richiamando quanto specificato nelle prescrizioni relative allo svincolo San Donato. Sarà pertanto necessario riconfigurare l'intersezione a tra via San Donato e via Cadriano in modo da permettere la svolta a sinistra per chi proviene dal centro città.</i></p> <p><u>OSSERVAZIONE 40:</u> <i>Per quanto attiene l'adeguamento delle vie San Donato e Corticella, si prescrive di ridurre l'intervento al minimo necessario per l'adeguamento degli svincoli, assicurandosi che sia congruente con il progetto della tranvia.</i></p>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>In merito alla prescrizione C57, il progetto del 2019 accoglie in modo esaustivo tutte le richieste indicate nella prescrizione.</p> <p>Successivamente, in recepimento anche delle ulteriori osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 17 e la n. 40), nel progetto del 2020 è stato stralciato l'adeguamento previsto su via San Donato e sono stati previsti due accessi distinti al parcheggio, con senso unico a circolazione antioraria.</p>	
Elaborati di riferimento	
<p>Progetto Definitivo settembre 2019:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 111452-0002-PD-IN-I52-SA008-00000-D-AUA0498-0 • 111452-0002-PD-IN-I52-SA008-00000-D-AUA0499-0 • 111452-0000-PD-AU-PRS-GE000-00000-D-STD3015-0 <p>Progetto Definitivo settembre 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 111465-0000-PD-IN-I52-SA008-00000-D-AUA0498-2 • 111465-0000-PD-AU-PRS-GE000-00000-D-STD3015-2 	

3.10 Prescrizione C61 - MESSA IN SICUREZZA VIA MATTEI

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<u>PRESCRIZIONE C61:</u> <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>
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<u>OSSERVAZIONE 31:</u> <i>Si chiede di rivedere la progettazione della nuova rotatoria prevista all'intersezione tra le vie Mattei e Martelli, integrandola con i percorsi ciclabili monodirezionali esistenti su entrambe le vie e assicurandone la continuità.</i>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>In merito alla prescrizione C61, nel progetto del 2019 è stata inserita una rotatoria in corrispondenza dell'attuale intersezione semaforizzata tra via Mattei e via T. Martelli.</p> <p>Successivamente, in recepimento anche delle ulteriori osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 31), nel progetto del 2020 è stata garantita la continuità dei percorsi ciclabili su entrambe le vie.</p>	
Elaborati di riferimento	
Progetto Definitivo settembre 2019: <ul style="list-style-type: none">111452-0002-PD-IN-I46-RO008-PL000-D-STD2135-0	
Progetto Definitivo settembre 2020: <ul style="list-style-type: none">111465-0000-PE-IN-I46-RO008-PL000-D-STD2135-2	

A14 Bologna-Bari-Taranto
Tratto Bologna Borgo Panigale-Bologna San Lazzaro
Potenziamento in sede del sistema autostradale e Tangenziale di Bologna

Documentazione relativa alle
Verifiche di ottemperanza alle Prescrizioni C12 e C89 del DEC/VIA 133/2016 –
Secondo gruppo,
tenuto conto delle osservazioni presentate nell’ambito della Conferenza dei
Servizi del 16/06/2020

Sommario

1. Premessa	3
2. Metodologia di lavoro	4
3. Verifiche di ottemperanza	5
3.1 Prescrizione C12 – Interventi Giardino Birra, Parco Frisi Sostegnazzo, Parco Nord, Parco Tanara e Parco via Larga.....	6
3.2 Prescrizione C89 – Interventi Area ex parcheggio Michelino	9

1. Premessa

Il sistema autostrade/tangenziale di Bologna è un importante snodo della viabilità nazionale, metropolitana e locale. L'intervento di potenziamento ha l'obiettivo di aumentare la capacità complessiva del sistema e risolvere le problematiche di congestionamento.

Annesso all'intervento principale sono inoltre previsti interventi di potenziamento e razionalizzazioni degli svincoli e delle rampe di accesso nonché una serie di opere sul territorio finalizzate al miglioramento dell'accessibilità al sistema autostrada/tangenziale e fluidificazione del traffico nonché alla risoluzione di problematiche locali. La progettazione del "Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna – Passante di Bologna" (in seguito anche "Passante di Bologna") è stata avviata nell'aprile 2016 in seguito alla sottoscrizione in data 15.04.2016 di uno specifico accordo tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Emilia Romagna, il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna e Autostrade per l'Italia che prevedeva il potenziamento in sede sia dell'autostrada A14 che della tangenziale, nonché la realizzazione di opere sul territorio di adduzione al sistema autostradale/tangenziale.

A seguito delle attività di presentazione del progetto alla cittadinanza e agli stakeholder del territorio denominata "Confronto pubblico (luglio-novembre 2016), finalizzata all'ascolto dei cittadini e improntato alla massima trasparenza, il relativo Comitato di Monitoraggio ha predisposto un verbale finale nel quale sono stati definiti gli interventi migliorativi al progetto preliminare del potenziamento del Passante di Bologna. Tale verbale è stato sottoscritto dai firmatari dell'Accordo in data 16.12.2016 che completa quanto riportato nell'accordo dell'Aprile 2016 sopra richiamato.

Successivamente il progetto definitivo del Passante di Bologna è stato sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, avviata in data 10.01.2017 e conclusasi con esito positivo con Decreto VIA D.M. n. 0000133 del 30.03.2018 emanato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali.

In data 21.03.2018 Autostrade per l'Italia ha trasmesso il progetto definitivo agli Enti competenti per l'esame e accertamento della Conformità Urbanistica ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 616/77.

In data 13.9.2018 è stata convocata la Conferenza dei Servizi (CdS) dal Ministero delle Infrastrutture ai fini del perfezionamento dell'Intesa Stato – Regione; la seduta è stata tuttavia rinviata dal MIT (con nota PEC prot.n.0013005 dl 17/08/2018) in attesa dell'esito delle valutazioni progettuali richieste dal Ministero stesso per individuare soluzioni alternative dell'intervento in oggetto. Detti approfondimenti hanno portato in prima istanza alla condivisione di una soluzione modificata del progetto definitivo già approvato in VIA, denominata "Passante Evoluto". Per tale soluzione, ottimizzata in termini di occupazione di suolo tramite la riduzione della piattaforma stradale ottenuta con l'eliminazione della corsia di emergenza di Tangenziale, il MATTM aveva confermato la validità del Decreto VIA D.M. n. 0000133 del 30.03.2018 con nota 15776 del 3.3.20 parere CTVA n. 3259.

Successivamente, nella seduta della CdS del giorno 16.06.2020, gli Enti hanno richiesto di tornare alla soluzione originaria approvata in VIA, senza apportare alcuna modifica all'asse autostradale e tangenziale. Gli stessi Enti hanno inoltre richiesto di integrare il progetto approvato in VIA con alcune ottimizzazioni delle opere complementari.

Nelle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni contenute del Decreto VIA occorre quindi tenere conto anche delle osservazioni presentate in sede di CdS.

2. Metodologia di lavoro

La presente documentazione fa seguito a quanto riportato nel verbale della prima seduta della Conferenza di Servizi del 16/06/2020 in merito alle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni VIA che attengono alla fase di Progetto Definitivo. In tale verbale è stata evidenziata la necessità, al fine della conclusione dell'iter della CdS stessa, di un'attestazione di ottemperanza da parte dell'Osservatorio Ambientale ovvero, come indicato dal MATTM, *"nelle more della effettiva operatività del suddetto Osservatorio si seguono le attività ordinarie di cui all'articolo 28, dove il MATTM opera come Ente Vigilante, in collaborazione con il MiBACT e con la Regione, la quale svolge le verifiche in ordine alle condizioni ambientali dalla stessa dettate e non già recepite o in contrasto con il quadro prescrittivo del DEC VIA della Commissione VIA o del MiBACT, dandone comunicazione al MATTM."*

Tenuto conto che tutte le prescrizioni VIA relative alla fase di progettazione definitiva derivano dal parere della Regione Emilia Romagna, Autostrade per l'Italia, con nota Prot. ASPI/RM/2020/0014016/EU del 08/09/2020, ha richiesto l'attivazione di un tavolo tecnico regionale per la valutazione della documentazione progettuale predisposta per verificare il recepimento delle prescrizioni e la formulazione delle attestazioni di ottemperanza richieste dalla CdS.

Trattandosi di 22 prescrizioni, è stata ipotizzata una suddivisione in tre gruppi omogenei in modo da rendere più agevole l'attività di istruttoria da parte del tavolo tecnico:

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

La presente documentazione afferisce al secondo gruppo. Per facilitare le valutazioni dell'Autorità competente, nel capitolo seguente si riportano delle schede di sintesi, una per ciascuna prescrizione.

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

3. Verifiche di ottemperanza

Nel presente capitolo, per ciascuna prescrizione si riporta una scheda riepilogativa delle modifiche progettuali introdotte e degli elaborati (integrativi o in variante) prodotti in risposta alla prescrizione analizzata.

Ciascuna scheda riporta le seguenti informazioni:

- il codice di riferimento della prescrizione del Decreto VIA 133/2018 ed il testo della prescrizione stessa;
- il codice di riferimento dell'osservazione presentata in sede di Conferenza di Servizi ed il testo dell'osservazione stessa;
- le modifiche progettuali introdotte per la risoluzione della prescrizione;
- gli elaborati di riferimento, relativi alle seguenti fasi progettuali:
 - a. Integrazioni VIA trasmesse con nota Prot. ASPI/RM/21.06.17/0012138/EU del 21/06/2017 - Elaborati a cui sono riferite le prescrizioni contenute nel Decreto VIA;
 - b. Progetto Definitivo di settembre 2019 trasmesso alla CdS con nota Prot. ASPI/RM/2019/0021672/EU del 20/12/2019 - Elaborati che già recepiscono in gran parte le prescrizioni del Decreto VIA relative a tale fase progettuale;
 - c. Progetto Definitivo di settembre 2020 – Elaborati aggiornati che saranno prossimamente inviati alla CdS e che recepiscono le prescrizioni del Decreto VIA relative a tale fase progettuale, nonché le nuove osservazioni presentate in sede di CdS.

Nel seguito si riportano le schede relative alle due prescrizioni del secondo gruppo (C12 e C89) per le quali si chiede alla Regione l'espressione del parere propedeutico finalizzato alla formulazione delle attestazioni di ottemperanza richieste dalla Conferenza di Servizi.

3.1 Prescrizione C12 – Interventi Giardino Birra, Parco Frisi Sostegnazzo, Parco Nord, Parco Tanara e Parco via Larga

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<p><u>PRESCRIZIONE C12:</u> <i>Si prescrivono i seguenti interventi da elaborare per l'approvazione del progetto definitivo:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>area Birra: vista la nuova estensione del parco pubblico, va previsto un nuovo percorso ad anello, da concordare con gli uffici comunali;</i>• <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>• <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>• <i>Parco Tanara: si prescrive l'effettiva sostituzione di tutti gli interventi sugli arredi;</i>• <i>via Larga: va prevista la sostituzione di tutti gli arredi oggi danneggiati o ammalorati;</i> <p><i>tali progetti dovranno essere presentati per la verifica di ottemperanza da parte del Comune di Bologna.</i></p>
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<p><u>OSSERVAZIONE 71:</u> <i>"Parco Nord": vista l'estensione dell'area e la sua multifunzionalità, la progettazione esecutiva dovrà essere particolarmente curata con l'Amministrazione comunale;</i></p> <p><u>OSSERVAZIONE 72:</u> <i>"Parco Tanara": la verifica degli arredi richiesti dall'Amministrazione sarà fatta in sede di progetto esecutivo in base alle indicazioni del Quartiere e delle esigenze locali;</i></p> <p><u>OSSERVAZIONE 73:</u> <i>"Parco via Larga": ricordando che l'intera area del parco è conteggiata come opera compensativa, va prevista la sostituzione di tutti gli arredi.</i></p> <p><u>OSSERVAZIONE 75:</u> <i>Gli arredi all'interno dei parchi pubblici o comunque di aree fruibili devono generalmente essere conformi alle linee guida per i lavori pubblici del Comune di Bologna, in alternativa dovranno essere concordati con l'Amministrazione comunale in fase di progetto esecutivo.</i></p>

Risoluzione nel Progetto Definitivo

I progetti dei parchi citati nella prescrizione C12 e richiamati nelle ulteriori osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare le n. 71, 72, 73 e 75) sono stati condivisi ed elaborati di concerto con gli uffici competenti del Comune di Bologna, nel corso di specifici incontri tecnici svolti sul tema e appositi sopralluoghi.

Nello specifico:

- l'area del **Parco pubblico Frisi Sostegno** è stata ampliata fino a Via dell'Arcoveggio;
- è stato ridefinito l'assetto complessivo di **Parco Nord**, secondo accordi presi con l'amministrazione comunale;
- nel progetto si prescrive la sostituzione di tutti gli arredi di **Parco Tanara** e di **Parco Campagna Via Larga**.

Per quanto riguarda invece il **Parco della Birra**, come concordato, per motivazioni tecniche non è stata recepita la richiesta di prevedere un nuovo percorso ad anello, peraltro ritenuto ridondante: il nuovo percorso risulterebbe infatti una ripetizione della parallela Via del Triumvirato, riqualificata 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. Infine, una parte del nuovo percorso andrebbe a posizionarsi lungo il limite del confine dell'area, a ridosso con l'infrastruttura, non considerando un'adeguata mitigazione.

Elaborati di riferimento

Integrazioni VIA giugno 2017:

AP001 - GIARDINO DI VIA DELLA BIRRA

- SUA0200

AP003 - GIARDINO FRISI SOSTEGNAZZO

- SUA0202

AP006 - AREA PARCO NORD

- SUA0205
- SUA0206
- SUA0207

AP008 - PARCO CAMPAGNA VIA LARGA

- SUA0214

AP009 - PARCO VINCENZO TANARA

- SUA0208

Progetto Definitivo settembre 2019:

AP001 - GIARDINO DI VIA DELLA BIRRA

- 111452-0002-PD-IT-S01-OV001-SP000-D-SUA0171-0

AP003 - GIARDINO FRISI SOSTEGNAZZO

- 111452-0002-PD-IT-S03-OV003-SP000-D-SUA0191-0

AP006 - AREA PARCO NORD

- 111452-0002-PD-IT-S06-OV006-ARR00-D-SUA0232-0
- 111452-0002-PD-IT-S06-OV006-OV000-D-SUA0224-0
- 111452-0002-PD-IT-S06-OV006-OV000-D-SUA0225-0
- 111452-0002-PD-IT-S06-OV006-OV000-D-SUA0226-0
- 111452-0002-PD-IT-S06-OV006-OV000-D-SUA0227-0
- 111452-0002-PD-IT-S06-OV006-OV000-D-SUA0228-0

- 111452-0002-PD-IT-S06-OV006-OV000-D-SUA0229-0
 - 111452-0002-PD-IT-S06-OV006-OV000-D-SUA0230-0
 - 111452-0002-PD-IT-S06-OV006-OV000-D-SUA0231-0
 - 111452-0002-PD-IT-S06-OV006-SP000-D-SUA0221-0
- AP008 - PARCO CAMPAGNA VIA LARGA
- 111452-0002-PD-IT-S08-OV008-ARR00-D-SUA0266-0
 - 111452-0002-PD-IT-S08-OV008-OV000-D-SUA0263-0
 - 111452-0002-PD-IT-S08-OV008-OV000-D-SUA0264-0
 - 111452-0002-PD-IT-S08-OV008-OV000-D-SUA0265-0
 - 111452-0002-PD-IT-S08-OV008-SP000-D-SUA0261-0
- AP009 - PARCO VINCENZO TANARA
- 111452-0002-PD-IT-S09-OV009-ARR00-D-SUA0276-0
 - 111452-0002-PD-IT-S09-OV009-OV000-D-SUA0273-0
 - 111452-0002-PD-IT-S09-OV009-OV000-D-SUA0274-0
 - 111452-0002-PD-IT-S09-OV009-OV000-D-SUA0275-0

Progetto Definitivo settembre 2020:

- AP001 - GIARDINO DI VIA DELLA BIRRA
- 111465-LL00-PD-IT-S01-AP001-SP000-D-SUA0171
- AP003 - GIARDINO FRISI SOSTEGNAZZO
- 111465-LL00-PD-IT-S03-AP003-SP000-D-SUA0191
- AP006 - AREA PARCO NORD
- 111465-LL00-PD-IT-S06-AP006-ARR00-D-SUA0232
 - 111465-LL00-PD-IT-S06-AP006-OV000-D-SUA0224
 - 111465-LL00-PD-IT-S06-AP006-OV000-D-SUA0225
 - 111465-LL00-PD-IT-S06-AP006-OV000-D-SUA0226
 - 111465-LL00-PD-IT-S06-AP006-OV000-D-SUA0227
 - 111465-LL00-PD-IT-S06-AP006-OV000-D-SUA0228
 - 111465-LL00-PD-IT-S06-AP006-OV000-D-SUA0229
 - 111465-LL00-PD-IT-S06-AP006-OV000-D-SUA0230
 - 111465-LL00-PD-IT-S06-AP006-OV000-D-SUA0231
 - 111465-LL00-PD-IT-S06-AP006-SP000-D-SUA0221
- AP008 - PARCO CAMPAGNA VIA LARGA
- 111465-LL00-PD-IT-S08-AP008-ARR00-D-SUA0266
 - 111465-LL00-PD-IT-S08-AP008-OV000-D-SUA0263
 - 111465-LL00-PD-IT-S08-AP008-OV000-D-SUA0264
 - 111465-LL00-PD-IT-S08-AP008-OV000-D-SUA0265
 - 111465-LL00-PD-IT-S08-AP008-SP000-D-SUA0261
- AP009 - PARCO VINCENZO TANARA
- 111465-LL00-PD-IT-S09-AP009-ARR00-D-SUA0276
 - 111465-LL00-PD-IT-S09-AP009-OV000-D-SUA0273
 - 111465-LL00-PD-IT-S09-AP009-OV000-D-SUA0274
 - 111465-LL00-PD-IT-S09-AP009-OV000-D-SUA0275
 - 111465-LL00-PD-IT-S09-AP009-SP000-D-SUA0271

3.2 Prescrizione C89 – Interventi Area ex parcheggio Michelino

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<p><u>PRESCRIZIONE C89:</u> <i>Per il ripristino e la sistemazione finale dell'area di cantiere “ex parcheggio Michelino”, 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 (RIMI1) 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>
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<p><u>OSSERVAZIONE 78:</u> <i>Si prescrive che il ripristino e la sistemazione finale dell'area di cantiere prevista a nord del sistema tangenziale autostradale (ora già in evoluzione verso un sistema arboreo-arbustivo), preveda la de-impermeabilizzazione delle aree pavimentate individuate come “ex parcheggio Michelino” e un intervento di forestazione (RIMI1), che abbia le caratteristiche dimensionali indicate nella cartografia allegata al presente documento.</i></p>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>Il progetto di ripristino e sistemazione finale dell'area di cantiere “ex parcheggio Michelino”, citato nella prescrizione C89 e richiamato nelle ulteriori osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 78), è stato elaborato di concerto con gli uffici competenti del Comune di Bologna, prevedendo 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.</p> <p>Per quanto riguarda invece la zona attraversata dal Savena Abbandonato, come concordato, per motivazioni tecniche non è stata recepita 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>	
Elaborati di riferimento	
<p>Integrazioni VIA giugno 2017: AP013 - AREA PARCH. EX MICHELINO · SUA0218</p> <p>Progetto Definitivo settembre 2019: AP013 - AREA PARCH. EX MICHELINO · 111452-0002-PD-IT-S13-OV013-SP000-D-SUA0361-0</p>	

Progetto Definitivo settembre 2020:

AP013 - AREA PARCH. EX MICHELINO

- 111465-LL00-PD-IT-S13-AP013-ARR00-D-SUA0372
- 111465-LL00-PD-IT-S13-AP013-SP000-D-SUA0361

A14 Bologna-Bari-Taranto
Tratto Bologna Borgo Panigale-Bologna San Lazzaro
Potenziamento in sede del sistema autostradale e Tangenziale di Bologna

Documentazione relativa alle
Verifiche di ottemperanza alle Prescrizioni C2, C19, C20, C25, C32, C42, C43,
C59, C91 e C93 del DEC/VIA 133/2016 – Terzo gruppo,
tenuto conto delle osservazioni presentate nell’ambito della Conferenza dei
Servizi del 16/06/2020

Sommario

1. Premessa	3
2. Metodologia di lavoro	4
3. Verifiche di ottemperanza	5
3.1 Prescrizione C2 – Energia da fonti rinnovabili.....	6
3.2 Prescrizione C19 – Recapiti degli scarichi	8
3.3 Prescrizione C20 – Piano di gestione delle attività di cantiere.....	10
3.4 Prescrizioni C25 e C32 – Aggiornamento Studio Acustico	11
3.5 Prescrizione C42 – Documentazione per variante urbanistica	13
3.6 Prescrizione C43 – Planimetria di insieme	17
3.7 Prescrizione C59 – Adeguamento cavalcavia	18
3.8 Prescrizione C91 – Cronoprogramma e piano manutenzione opere a verde	20
3.9 Prescrizione C93 – Piano di monitoraggio.....	22

Allegato 1: Mail carichi eccezionali – Prescrizione C59

1. Premessa

Il sistema autostrade/tangenziale di Bologna è un importante snodo della viabilità nazionale, metropolitana e locale. L'intervento di potenziamento ha l'obiettivo di aumentare la capacità complessiva del sistema e risolvere le problematiche di congestionamento.

Annesso all'intervento principale sono inoltre previsti interventi di potenziamento e razionalizzazioni degli svincoli e delle rampe di accesso nonché una serie di opere sul territorio finalizzate al miglioramento dell'accessibilità al sistema autostrada/tangenziale e fluidificazione del traffico nonché alla risoluzione di problematiche locali. La progettazione del "Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna – Passante di Bologna" (in seguito anche "Passante di Bologna") è stata avviata nell'aprile 2016 in seguito alla sottoscrizione in data 15.04.2016 di uno specifico accordo tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Emilia Romagna, il Comune di Bologna, la Città Metropolitana di Bologna e Autostrade per l'Italia che prevedeva il potenziamento in sede sia dell'autostrada A14 che della tangenziale, nonché la realizzazione di opere sul territorio di adduzione al sistema autostradale/tangenziale.

A seguito delle attività di presentazione del progetto alla cittadinanza e agli stakeholder del territorio denominata "Confronto pubblico (luglio-novembre 2016), finalizzata all'ascolto dei cittadini e improntato alla massima trasparenza, il relativo Comitato di Monitoraggio ha predisposto un verbale finale nel quale sono stati definiti gli interventi migliorativi al progetto preliminare del potenziamento del Passante di Bologna. Tale verbale è stato sottoscritto dai firmatari dell'Accordo in data 16.12.2016 che completa quanto riportato nell'accordo dell'Aprile 2016 sopra richiamato.

Successivamente il progetto definitivo del Passante di Bologna è stato sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, avviata in data 10.01.2017 e conclusasi con esito positivo con Decreto VIA D.M. n. 0000133 del 30.03.2018 emanato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali.

In data 21.03.2018 Autostrade per l'Italia ha trasmesso il progetto definitivo agli Enti competenti per l'esame e accertamento della Conformità Urbanistica ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 616/77.

In data 13.9.2018 è stata convocata la Conferenza dei Servizi (CdS) dal Ministero delle Infrastrutture ai fini del perfezionamento dell'Intesa Stato – Regione; la seduta è stata tuttavia rinviata dal MIT (con nota PEC prot.n.0013005 di 17/08/2018) in attesa dell'esito delle valutazioni progettuali richieste dal Ministero stesso per individuare soluzioni alternative dell'intervento in oggetto. Detti approfondimenti hanno portato in prima istanza alla condivisione di una soluzione modificata del progetto definitivo già approvato in VIA, denominata "Passante Evoluto". Per tale soluzione, ottimizzata in termini di occupazione di suolo tramite la riduzione della piattaforma stradale ottenuta con l'eliminazione della corsia di emergenza di Tangenziale, il MATTM aveva confermato la validità del Decreto VIA D.M. n. 0000133 del 30.03.2018 con nota 15776 del 3.3.20 parere CTVA n. 3259.

Successivamente, nella seduta della CdS del giorno 16.06.2020, gli Enti hanno richiesto di tornare alla soluzione originaria approvata in VIA, senza apportare alcuna modifica all'asse autostradale e tangenziale. Gli stessi Enti hanno inoltre richiesto di integrare il progetto approvato in VIA con alcune ottimizzazioni delle opere complementari.

Nelle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni contenute del Decreto VIA occorre quindi tenere conto anche delle osservazioni presentate in sede di CdS.

2. Metodologia di lavoro

La presente documentazione fa seguito a quanto riportato nel verbale della prima seduta della Conferenza di Servizi del 16/06/2020 in merito alle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni VIA che attengono alla fase di Progetto Definitivo. In tale verbale è stata evidenziata la necessità, al fine della conclusione dell'iter della CdS stessa, di un'attestazione di ottemperanza da parte dell'Osservatorio Ambientale ovvero, come indicato dal MATTM, *"nelle more della effettiva operatività del suddetto Osservatorio si seguono le attività ordinarie di cui all'articolo 28, dove il MATTM opera come Ente Vigilante, in collaborazione con il MiBACT e con la Regione, la quale svolge le verifiche in ordine alle condizioni ambientali dalla stessa dettate e non già recepite o in contrasto con il quadro prescrittivo del DEC VIA della Commissione VIA o del MiBACT, dandone comunicazione al MATTM."*

Tenuto conto che tutte le prescrizioni VIA relative alla fase di progettazione definitiva derivano dal parere della Regione Emilia Romagna, Autostrade per l'Italia, con nota Prot. ASPI/RM/2020/0014016/EU del 08/09/2020, ha richiesto l'attivazione di un tavolo tecnico regionale per la valutazione della documentazione progettuale predisposta per verificare il recepimento delle prescrizioni e la formulazione delle attestazioni di ottemperanza richieste dalla CdS.

Trattandosi di 22 prescrizioni, è stata ipotizzata una suddivisione in tre gruppi omogenei in modo da rendere più agevole l'attività di istruttoria da parte del tavolo tecnico:

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

La presente documentazione afferisce al terzo gruppo. Per facilitare le valutazioni dell'Autorità competente, nel capitolo seguente si riportano delle schede di sintesi, una per ciascuna prescrizione.

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

3. Verifiche di ottemperanza

Nel presente capitolo, per ciascuna prescrizione si riporta una scheda riepilogativa delle modifiche progettuali introdotte e degli elaborati (integrativi o in variante) prodotti in risposta alla prescrizione analizzata.

Ciascuna scheda riporta le seguenti informazioni:

- il codice di riferimento della prescrizione del Decreto VIA 133/2018 ed il testo della prescrizione stessa;
- il codice di riferimento dell'osservazione presentata in sede di Conferenza di Servizi ed il testo dell'osservazione stessa;
- le modifiche progettuali introdotte per la risoluzione della prescrizione;
- gli elaborati di riferimento, relativi alle seguenti fasi progettuali:
 - a. Integrazioni VIA trasmesse con nota Prot. ASPI/RM/21.06.17/0012138/EU del 21/06/2017 - Elaborati a cui sono riferite le prescrizioni contenute nel Decreto VIA;
 - b. Progetto Definitivo di settembre 2019 trasmesso alla CdS con nota Prot. ASPI/RM/2019/0021672/EU del 20/12/2019 - Elaborati che già recepiscono in gran parte le prescrizioni del Decreto VIA relative a tale fase progettuale;
 - c. Progetto Definitivo di settembre 2020 – Elaborati aggiornati che saranno prossimamente inviati alla CdS e che recepiscono le prescrizioni del Decreto VIA relative a tale fase progettuale, nonché le nuove osservazioni presentate in sede di CdS.

Nel seguito si riportano le schede relative alle dieci prescrizioni del secondo gruppo (C2, C19, C20, C25, C32, C42, C43, C59, C91 e C93) per le quali si chiede alla Regione l'espressione del parere propedeutico finalizzato alla formulazione delle attestazioni di ottemperanza richieste dalla Conferenza di Servizi.

3.1 Prescrizione C2 – Energia da fonti rinnovabili

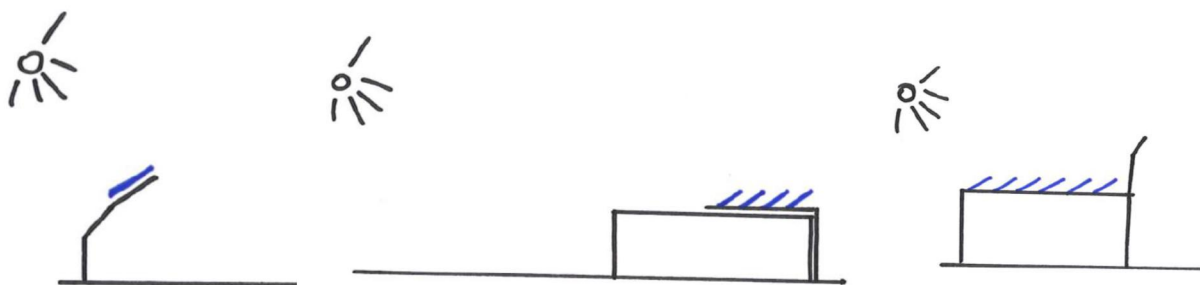
Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<p><u>PRESCRIZIONE C2:</u> <i>Al fine di compensare l'incremento delle emissioni di CO2 rispetto allo stato di fatto, si prescrive di presentare, nella successiva fase di approvazione del progetto definitivo, una proposta di installazione di nuovi impianti di 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>
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<p><u>OSSERVAZIONE 88:</u> <i>Si chiede di coordinare l'eventuale installazione di impianti fotovoltaici sulle strutture previste dal progetto (barriere antirumore, muri artistici, ...), già richiesta anche in sede di dibattito pubblico dai cittadini, con il progetto architettonico complessivo dei suddetti elementi.</i></p>
Rif. Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/2020 del Comune di San Lazzaro	
Testo osservazioni	<p><u>OSSERVAZIONE 125:</u> COMPENSAZIONE EMISSIONI CLIMALTERANTI <i>La prescrizione A5 di VIA prevede la compensazione delle emissioni di CO2 anche mediante l'installazione di nuovi impianti FER integrati nella struttura del progetto o in quota di partecipazione alla costruzione di nuovi impianti. Si ritiene che quota parte di tali interventi debbano interessare il Comune di San Lazzaro di Savena, in quanto l'aumento delle emissioni di CO2 interessano anche il tratto dell'opera che attraversa il nostro territorio e il nostro Comune, aderendo al Patto dei Sindaci, ha assunto gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti entro il 2030 di almeno il 40% rispetto al 2008. E' pertanto necessario che gli interventi previsti nel nostro territorio vengano condivisi con l'Amministrazione Comunale e conteggiati nelle attività di monitoraggio del PAESC. Qualora vi fossero problematiche tecniche o tecnico-economico per l'inserimento di tali impianti compensativi nella parte infrastrutturale che insiste sul territorio di San Lazzaro, ASPI potrà richiedere all'Amministrazione Comunale l'individuazione di edifici o aree di propria proprietà per l'installazione degli stessi.</i> <i>Essendo tale valutazione richiesta dalla VIA si ritiene opportuno che la stessa sia effettuata già in sede di progettazione definitiva, anche al fine dell'espressione del parere di competenza da parte del Comune.</i></p>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
La prescrizione C2, richiamata nelle osservazioni n. 88 e 125 presentate rispettivamente dai Comuni di Bologna e di San Lazzaro in sede di CdS, è ricompresa nella prescrizione	

A5 del DEC/VIA (*“Valutare gli interventi atti a compensare l'incremento di CO2 anche mediante l'installazione di nuovi impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili integrati nella infrastruttura di progetto, quali ad esempio di solare fotovoltaico, o anche di partecipazione in quota parte alla costruzione di nuovi impianti alimentati da fonti rinnovabili installati su altre infrastrutture esistenti del territorio metropolitano”*), per la quale il Decreto stesso individua la fase di progettazione esecutiva come termine per l'avvio della verifica di ottemperanza.

Pertanto, nell'ambito dell'attuale progettazione definitiva, ci si è limitati a valutare la fattibilità tecnico ed economica di dotare l'infrastruttura di un impianto di pannelli fotovoltaici. Sono stati quindi individuati gli elementi progettuali che potrebbero eventualmente essere integrati con pannelli fotovoltaici, ossia:

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

Gli schemi che seguono mostrano tali tre casistiche (da sinistra verso destra: barriere acustiche, semi-galleria fonica Croce del Biacco e galleria fonica San Donnino tratto C).



Tale possibilità sarà approfondita in fase di progettazione esecutiva, valutando i seguenti aspetti:

- localizzazione delle parti dell'infrastruttura integrabili con pannelli fotovoltaici;
- capacità massima di potenza dell'intero sistema;
- opere impiantistiche complementari necessarie;
- manutenzione dell'intero sistema;
- sfruttabilità e gestione dell'energia prodotta;
- inserimento paesaggistico nel contesto urbano.

In alternativa, resta valida l'indicazione riportata nel Decreto VIA di valutare la *“partecipazione in quota parte alla costruzione di nuovi impianti alimentati da fonti rinnovabili installati su altre infrastrutture esistenti del territorio metropolitano”*.

3.2 Prescrizione C19 – Recapiti degli scarichi

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<u>PRESCRIZIONE C19:</u> <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</i>
Rif. Nota Tecnica Hera prot. MIT n. 49220 del 10/06/20	
Testo osservazioni	<u>OSSERVAZIONE 140:</u> RECAPITI ACQUE METEORICHE IN FOGNATURA <i>In merito alle immissioni di progetto in fognatura mista dei recapiti delle acque di origine meteorica derivanti dalle nuove piattaforme stradali, indicati nell'elaborato "111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-R-IDR0025 - Relazione di calcolo", non si evidenziano particolari criticità. Si segnala che i recapiti identificati dai codici 030, 035, 205 e 210 scaricano in reti bianche per cui Hera S.p.A. non è titolata ad esprimere parere a riguardo. Inoltre, si segnala che per il recapito identificato dal codice 215 non è indicato in planimetria il punto di immissione nella fognatura (rif. elaborato 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0059). Si evidenzia che la gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria dei sistemi di laminazione previsti per le acque meteoriche, comprensivi degli eventuali impianti di sollevamento, dovrà rimanere in carico a soggetti diversi da Hera S.p.A..</i>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>I recapiti degli scarichi del nuovo sistema di drenaggio autostradale, citati nella prescrizione C19 e richiamati nell'osservazione n. 140 presentata da Hera in sede di CdS, 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.</p> <p>Relativamente ai recapiti nelle condotte fognarie, l'ente gestore Hera in sede di Conferenza di Servizi non ha evidenziato criticità, al netto del punto di immissione del recapito identificato dal codice 215 che risultava mancante nella planimetria; a tal riguardo si precisa che l'elaborato IDR0059 è stato opportunamente revisionato ed integrato.</p> <p>Per gli scarichi di cantiere, nelle successive fasi di progettazione saranno richieste le autorizzazioni di legge, inserendo apposite specifiche nel Capitolato Speciale d'Appalto per le imprese esecutrici e nel Capitolato Ambientale.</p>	
Elaborati di riferimento	
Progetto Definitivo settembre 2019: <ul style="list-style-type: none"> • 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-R-IDR0025 • 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0040 • 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0041 • 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0042 	

- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0043
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0044
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0045
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0046
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0047
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0048
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0049
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0050
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0051
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0052
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0053
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0054
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0055
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0056
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0057
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0058
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0059
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0060
- . 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0061

Progetto Definitivo settembre 2020:

- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-R-IDR0025-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0040-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0041-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0042-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0043-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0044-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0045-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0046-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0047-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0048-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0049-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0050-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0051-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0052-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0053-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0054-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0055-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0056-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0057-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0058-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0059-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0060-2
- . 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0061-2

3.3 Prescrizione C20 – Piano di gestione delle attività di cantiere

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<p><u>PRESCRIZIONE C20:</u></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>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>In merito alla gestione delle acque reflue in uscita dalle diverse aree di cantiere, citata nella prescrizione C20, si precisa che l'elaborato IDR0332-2 descrive le reti di drenaggio previste per le aree di cantiere, in conformità a quanto previsto dalla DGR 286/05 e dalla DGR 1860/06.</p> <p>In funzione del tipo di lavorazioni previste sono state individuate, all'interno dei cantieri, le aree in cui prevedere il trattamento delle acque e la tipologia di trattamento necessaria in termini quali-quantitativi.</p> <p>Per le aree del campo base CB01 e dei cantieri operativi in cui verranno installati i baraccamenti, sono previsti l'impermeabilizzazione dei piazzali e il trattamento della prima pioggia (5mm) mediante vasche di stoccaggio e impianti prefabbricati di sedimentazione e disoleazione.</p> <p>Per alcune aree del cantiere operativo CO01, in cui avverranno lavorazioni particolari che potranno provocare il continuo dilavamento di sostanze inquinanti, sono previsti l'impermeabilizzazione dei piazzali, lo stoccaggio in vasche prefabbricate di una frazione di pioggia pari a 20mm e il trattamento delle acque mediante impianto prefabbricato chimico - fisico.</p> <p>Per le aree, invece, adibite a deposito materiali e attrezzature (prefabbricati, travi, ...) che non producono alcuna contaminazione delle acque meteoriche è prevista una pavimentazione permeabile e non è necessario prevedere il trattamento delle acque.</p>	
Elaborati di riferimento	
<p>Progetto Definitivo settembre 2019:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 111452-0002-PD-CN-ACN-00000-00000-R-IDR0332-0 • 111452-0002-PD-CN-ACN-CB001-00000-D-IDR0334-0 • 111452-0002-PD-CN-ACN-CB001-00000-D-IDR0336-0 • 111452-0002-PD-CN-ACN-CO001-00000-D-IDR0337-0 <p>Progetto Definitivo settembre 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 111465-0000-PD-CN-ACN-00000-00000-R-IDR0332-2 • 111465-0000-PD-CN-ACN-CB001-00000-D-IDR0334-2 • 111465-0000-PD-CN-ACN-CO001-00000-D-IDR0335-2 • 111465-0000-PD-CN-ACN-CO002-00000-D-IDR0336-0 • 111465-0000-PD-CN-ACN-CO003-00000-D-IDR0337-0 • 111465-0000-PD-CN-ACN-CO004-00000-D-IDR0338-0 	

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<u>PRESCRIZIONE C25:</u> <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>
Testo prescrizione	<u>PRESCRIZIONE C32:</u> <i>Si prescrive in fase di approvazione del progetto definitivo:</i> <ul style="list-style-type: none"> - l'aggiornamento dello studio acustico in merito alla chiusura del buffer; - sia verificato il numero di piani dei ricettori, al fine di scongiurare ulteriori errori; - siano individuati, anche per le tipologie di interventi quali risagomatura e/o realizzazione di nuove rotatorie, ecc., le necessarie opere di mitigazione acustica; - 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
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>Si conferma che, nell'ambito della revisione dello studio acustico, si è provveduto a riverificare i limiti assegnati ai vari ricettori, anche in presenza di sorgenti acusticamente concorsuali.</p> <p>In merito alla chiusura del buffer acustico, si conferma quanto già detto a tal proposito nelle integrazioni VIA, ovvero, 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). Per quanto concerne invece la chiusura rettilinea dei buffer si ritiene che la definizione riportata nel DPR142 non sia di univoca interpretazione e quindi si conferma la chiusura circolare del buffer. Si evidenzia inoltre che una chiusura rettilinea del buffer comporterebbe anche una riduzione significativa dei ricettori considerati nello studio acustico. Infine si segnala che anche nei casi relativi al risanamento acustico della rete autostradale o negli interventi di potenziamento della rete (terze e quarte corsie), nessun ente (ministero, regioni) ha mai evidenziato la necessità di considerare diversamente la fascia di pertinenza autostradale, così come, ad esempio, è avvenuto recentemente per il risanamento acustico del tratto autostradale Bolognese (Macro 89-90).</p> <p>Si conferma inoltre che si è proceduto ad aggiornare il censimento ricettori, al fine di scongiurare eventuali imprecisioni relativamente al numero di piani.</p> <p>Per quanto concerne eventuali interventi di mitigazione acustica in corrispondenza delle rotatorie e delle risagomature, si conferma 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 (che peraltro andrebbero sviluppate di concerto con gli enti gestori delle infrastrutture stradali che si innestano sulla rotatoria stessa), poiché eventuali mitigazioni ivi realizzate non</p>	

sarebbero sufficienti ad ottenere il risanamento delle strade urbane che si innestano e potrebbero limitare significativamente la visibilità degli incroci, a discapito quindi della sicurezza stradale.

In merito alla richiesta di incremento delle mitigazioni acustiche si conferma che si è proceduto a potenziare ove possibile le barriere acustiche precedentemente presentate.

Elaborati di riferimento

Integrazioni VIA giugno 2017:

- PAC0200
- AMB0262-1
- AMB0263-1
- AMB0266-1
- AMB0267-1

Progetto Definitivo settembre 2019:

- 111452-0002-PD-DG-AMB-00000-00000-R-PAC0001
- 111452-0002-PD-DG-AMB-00000-00000-R-PAC0002
- 111452-0002-PD-DG-AMB-00000-00000-D-PAC0012
- 111452-0002-PD-DG-AMB-00000-00000-D-PAC0013
- 111452-0002-PD-DG-AMB-00000-00000-D-PAC0016
- 111452-0002-PD-DG-AMB-00000-00000-D-PAC0017

Progetto Definitivo settembre 2020:

- 111465-0000-PD-DG-AMB-00000-00000-R-PAC0001
- 111465-0000-PD-DG-AMB-00000-00000-R-PAC0002
- 111465-0000-PD-DG-AMB-00000-00000-D-PAC0012
- 111465-0000-PD-DG-AMB-00000-00000-D-PAC0013
- 111465-0000-PD-DG-AMB-00000-00000-D-PAC0016
- 111465-0000-PD-DG-AMB-00000-00000-D-PAC0017

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<p><u>PRESCRIZIONE C42:</u> 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sovrapposizione dello stato attuale e dello stato di progetto (tavola degli interventi) con evidenziazione delle parti oggetto di demolizione e di nuova costruzione; - piano particellare ed elenco ditte (comprensivo delle opere di mitigazione e inserimento paesaggistico); - sovrapposizione del progetto definitivo con tutte le tipologie di vincolo e tutela sulle tavole della carta dei vincoli comunale interessate dall'intervento; - sovrapposizione del progetto definitivo in scala idonea sulla cartografia di PSC "Classificazione del territorio" interessata dall'intervento; - sovrapposizione del progetto definitivo sulla cartografia di Rue "Disciplina dei materiali urbani" interessata dall'intervento; - sovrapposizione in scala adeguata delle porzioni di progetto interferenti con le previsioni di PUA o piani particolareggiati in corso di attuazione; - studio che analizzi la compatibilità del potenziamento dell'infrastruttura con gli obiettivi di tutela previsti dal PRA (Piano di Rischio Aeroportuale); - 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; - 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)
Rif. Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/2020 del Comune di San Lazzaro	
Testo osservazioni	<p><u>OSSERVAZIONE 134:</u> CONFORMITA' URBANISTICA E PIANO PARTICELLARE Vista la nota regionale del 17/02/2020 con la quale si chiede di verificare la conferma della non conformità rispetto agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica del progetto come già comunicato alla Regione Emilia Romagna per il progetto originario con propria nota prot. n. 26192 del 21/06/2018; si conferma quanto segue: le opere risultano sostanzialmente all'interno delle fasce di rispetto stradale, delle pertinenze stradali o delle dotazioni ecologiche e ambientali, ad eccezione dei seguenti interventi di riqualificazione:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> · tratti di marciapiede su Via Caselle, lati est ed ovest; · tratto di ciclopedonale su Via Zucchi; · pista ciclabile in sede propria tratti nord e sud della tangenziale per le parti non ricomprese nelle fasce di rispetto stradale. · aree a verde di mitigazione ambientale e paesaggistica. <p><i>Pertanto l'opera in oggetto non risulta conforme agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistico-edilizia, in ogni caso anche ai fini dell'apposizione del vincolo espropriativo. Si osserva inoltre, a tal proposito, la non estrema chiarezza della legenda riportata nell'elaborato di progetto Piano Particellare tavola 1/1 (file denominato "11452-PD-SD-ESP 00000-00000-D-ESC-0014-0-PIANO SL"). Per una migliore comprensione delle tipologie di esproprio, nella legenda dovrà essere indicata la distinzione tra le due voci principali del piano particellare:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - aree ad occupazione temporanea - aree di esproprio con le rispettive opportune articolazioni. <p><i>Entrambe devono trovare corrispondenza in quanto indicato nella colonna denominata "titolo occ." per ogni mappale nell'elaborato ELENCO DITTE "1114520002-PD-SD-ESP-00000-00000-T-ESC-0013-0". A seguito della condivisione definitiva del progetto, si renderà necessario un aggiornamento degli elaborati dello stesso integrandoli con la sovrapposizione dello stato di progetto, anche in relazione alle mitigazioni previste, sulla cartografia di PSC (ambiti e vincoli) e RUE vigenti, definendo in particolare la nuova ampiezza delle fasce di rispetto stradale.</i></p>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>In merito alla richiesta di elaborati di sovrapposizione del progetto agli strumenti di pianificazione, avanzata con la prescrizione C42 e ripresa nell'osservazione 134 presentata dal Comune di San Lazzaro in sede di CdS, nell'ambito dell'attuale revisione progettuale sono stati redatti gli elaborati richiesti, preliminarmente condivisi con gli uffici competenti del Comune di Bologna in specifici incontri tecnici svolti sul tema.</p> <p>Relativamente agli edifici di <i>Interesse storico-architettonico</i> e di <i>Interesse documentale</i> individuati nella <i>Disciplina dei materiali urbani</i> del RUE, si allega alla presente una relazione generale descrittiva in cui vengono identificati gli edifici soggetti a demolizione. In fase di CdS verrà fornita 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 in merito. Tale documentazione di dettaglio sarà inviata successivamente.</p>	
Elaborati di riferimento	
<p>Progetto Definitivo settembre 2020: <u>Elaborati di sovrapposizione:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2001-2 · 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2002-2 · 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2003-2 · 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2004-2 · 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2005-2 · 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2006-2 	

- [illegible]

- . 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2060-2
- . 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2061-2
- . 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2062-2
- . 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2063-2
- . 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2064-2
- . 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2065-2
- . 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2066-2
- . 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2067-2
- . 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2068-2
- . 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2069-2
- . 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2070-2
- . 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2071-2
- . 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2072-2
- . 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA2073-2

Edifici di interesse storico-architettonico e di interesse documentale:

- . 111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-R-AUA0051-0

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<p><u>PRESCRIZIONE C43:</u> <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"> - Svincolo / Porta Triumvirato; - Nuova viabilità ambito "Birra"; - Svincolo / Porta Navile; - Svincolo / Porta Stalingrado; - Svincolo / Porta Roveri;
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<p><u>OSSERVAZIONE 81:</u> <i>Qualità architettonica dello spazio pubblico urbano In generale si ritiene necessario un arricchimento della progettazione e uno studio dei materiali impiegati per garantire una maggiore qualità architettonica del progetto e il suo corretto inserimento nel paesaggio. In particolare la separazione progettuale degli interventi previsti su strade e spazio pubblico e porte-sottopassi-svincoli e di quelli afferenti la sistemazione a verde di parchi e aree a rimboschimento non permette di formulare valutazioni complessive di contesto. Si chiede pertanto l'integrazione della documentazione presentata con tutti gli elaborati necessari e sufficienti a dare completa e compiuta comprensione del progetto.</i></p>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>In merito alla richiesta di una planimetria di insieme, avanzata con la prescrizione C43 e ripresa nell'osservazione 88 presentata dal Comune di Bologna in sede di CdS, nell'ambito dell'attuale revisione progettuale 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 ciclopedonali) in relazione al contesto urbano (ortofoto).</p>	
Elaborati di riferimento	
<p>Progetto Definitivo settembre 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 111465-0000-DG-AU-AMB-00000-00000-D-AUA0011-0 • 111465-0000-DG-AU-AMB-00000-00000-D-AUA0013-0 • 111465-0000-DG-AU-AMB-00000-00000-D-AUA0015-0 • 111465-0000-DG-AU-AMB-00000-00000-D-AUA0017-0 	

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<p><u>PRESCRIZIONE C59:</u> <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 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>
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<p><u>OSSERVAZIONE 22:</u> <i>Sovrappassi</i> <i>Si prescrive in generale di adeguare il progetto dei nuovi cavalcavia alle sezioni previste nel regolamento viario comunale (relative alla tipologia stradale a cui l'asse appartiene), con particolare attenzione a marciapiedi, piste ciclabili e barriere di sicurezza ove previste. Con riferimento al cavalcavia esistente di via San Donato, si rimanda a quanto già indicato nelle prescrizioni relative allo svincolo n.9. Per quanto riguarda il cavalcavia stradale esistente di Viale Europa, la cui luce è compatibile con l'ampliamento senza necessità di demolizione e ricostruzione, si chiede di sostituire barriere di sicurezza e parapetti esistenti.</i> <i>Sarà infine necessario produrre una relazione sull'adeguamento sismico di ciascuna opera, e di dare riscontro che l'adeguamento strutturale previsto sia tale da permettere in sicurezza anche il transito di trasporti eccezionali senza oneri aggiuntivi per l'Amministrazione Comunale.</i></p>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>In recepimento della prescrizione C59 e dell'osservazione n. 22 presentata in sede di CdS, a seguito di un confronto tecnico con il Comune di Bologna (Ente gestore della strada) che ha formulato entrambe le richieste, è stato condiviso 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 forniti dall'Ente stesso, che prevedono carichi massimi inferiori a 56 tonnellate (vedi mail riportata in Allegato 1).</p> <p>Il progetto prevede quindi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il rinforzo delle spalle della struttura originaria ponendo in opera micropali ad andamento sub-orizzontale, vincolati al paramento di spalla, con funzione di tiranti passivi; • interventi di rinforzo e protezione delle pile esistenti; • sostituzione degli appoggi. 	

Inoltre, in recepimento dell'ulteriore osservazione n. 22 sopra richiamata, il cavalcavia di Via San Donato verrà demolito e ricostruito.

Elaborati di riferimento

Progetto Definitivo settembre 2020:

- 111465-0000-PD-IN-I10-CV102-00000-R-STR1374-0
- 111465-0000-PD-IN-I10-CV102-00000-R-STR1376-2
- 111465-0000-PD-IN-I10-CV102-00000-D-STR1373-2
- 111465-0000-PD-IN-I10-CV102-00000-D-STR1377-0
- 111465-0000-PD-IN-I10-CV102-00000-D-STR1378-0
- 111465-0000-PD-IN-I10-CV102-00000-D-STR1379-0
- 111465-0000-PD-IN-I10-CV102-00000-D-STR1380-0
- 111465-0000-PD-IN-I10-CV102-00000-D-STR1381-0
- 111465-0000-PD-IN-I10-CV102-00000-D-STR1382-0
- 111465-0000-PD-IN-I10-CV102-00000-D-STR1383-0

Rif. Dec VIA 133/2018	
Testo prescrizione	<p><u>PRESCRIZIONE C91:</u> <i>In sede di approvazione del progetto definitivo dovrà essere fornito:</i> - 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; - un Piano di Manutenzione del verde, differenziato per i diversi tipi di impianto (forestale o pronto effetto, pubblico o privato);</p>
Rif. Nota Tecnica Comune Bologna del 08/06/2020	
Testo osservazioni	<p><u>OSSERVAZIONE 79:</u> <i>Si richiede inoltre di predisporre un crono programma 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, 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.</i></p> <p><u>OSSERVAZIONE 80:</u> <i>Si prescrive fin d'ora che nel progetto esecutivo venga presentato un Piano di Manutenzione del verde, differenziato per i diversi tipi di impianto (forestale o pronto effetto, pubblico o privato).</i></p>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>In recepimento della prescrizione C91, ripresa nelle ulteriori osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare le n. 79 e 80), il progetto definitivo è stato integrato come richiesto.</p> <p>In particolare, è stato redatto il cronoprogramma delle opere a verde, che saranno realizzate in tre distinti fasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fase 1: Parchi e fasce boscate di proprietà pubblica non interessate dal cantiere dell'autostrada; • Fase 2: Fasce di mitigazione di proprietà ASPI e completamento parchi e fasce boscate pubbliche interessate dal cantiere della Tangenziale Nord; • Fase 3: Fasce di mitigazione di proprietà ASPI e completamento parchi e fasce boscate pubbliche interessate dal cantiere della Tangenziale Sud. <p>Nell'ambito della progettazione esecutiva il cronoprogramma di intervento verrà dettagliato per singola area, in funzione della cantierizzazione.</p> <p>Inoltre, sono stati redatti due distinti piani di manutenzione relativi alle fasce di mitigazione di proprietà ASPI e ai parchi e alle fasce boscate di proprietà pubblica.</p>	
Elaborati di riferimento	

Progetto Definitivo settembre 2020:

- 111465-0000-PD-DG-GEN-00000-00000-S-CAP0001-0
- 111465-0000-PD-IT-S00-GE000-00000-R-SUA0051-2
- 111465-0000-PD-IT-S00-GE000-00000-R-SUA0052-2

Rif. Dec VIA 133/2018	
<p>Testo prescrizione</p>	<p><u>PRESCRIZIONE C93:</u> Piano di monitoraggio 93) si prescrive quanto segue: 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; 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 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, NO₂, NO_x, C₆H₆, O₃ 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 PM₁₀ e PM_{2,5} andranno forniti, oltre ai dati indicati nel "Piano di monitoraggio" (AMB0010), anche tutti i valori giornalieri rilevati nel corso delle giornate di monitoraggio; l) i dati relativi ai parametri stabiliti andranno trasmessi bimensilmente; l'indisponibilità di dati relativi al monitoraggio o</p>

	<i>problemi nella validazione dei dati andranno comunicati tempestivamente;</i>
Rif. Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/2020 del Comune di San Lazzaro	
Testo osservazioni	<p><u>OSSERVAZIONE 126:</u> <u>PIANO DI MONITORAGGIO</u> <i>Come già evidenziato in fase di VIA, si ritiene che il piano di monitoraggio ambientale sul territorio di San Lazzaro di Savena sia insufficiente. In particolare:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>· si richiede l'installazione di almeno un punto di monitoraggio della qualità dell'aria con metodica Al sia a Nord (per individuare l'impatto sull'abitato di Caselle, in fase di espansione residenziale) che a Sud (per individuare l'impatto sul cento abitato di San Lazzaro) dell'infrastruttura;</i> <i>· si richiede che il monitoraggio delle vibrazioni interessi anche gli edifici residenziali più prossimi all'infrastruttura;</i> <i>· si richiede che il monitoraggio del rumore, con metodica R4 e R4-bis venga effettuato sui recettori risultati più critici dalla simulazione acustica (1129, 2200).</i>
Risoluzione nel Progetto Definitivo	
<p>In recepimento della prescrizione C93, ripresa nell'osservazione 126 presentata dal Comune di San Lazzaro in sede di CdS, il piano di monitoraggio è stato revisionato ed integrato come richiesto. Nel seguito si riscontrano puntualmente le richieste esplicitando (in grassetto) le modifiche apportate in recepimento delle stesse.</p> <p><u>Prescrizione C93</u></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>Il PMA prevede al capitolo 4 "Attività di monitoraggio" 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.</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 cronoprogramma delle fasi di monitoraggio in sede di presentazione del progetto definitivo;</p> <p>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 verrà concordata con l'Osservatorio Ambientale o, nel caso in cui non fosse ancora istituito, con gli Enti territorialmente competenti (Comune di Bologna, ARPA Emilia Romagna). Nell'area di San Donnino e per il sito di monitoraggio del cantiere CB01 verrà garantito, come per tutti gli altri siti di rilievo, un anno di monitoraggio AO ed il cronoprogramma potrà essere fornito solo quando sarà noto l'avvio dei lavori.</p>	

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);

Vedi punto b.

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);

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).

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;

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.

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;

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.

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;

Il PMA prevede al paragrafo 6.1 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.

h) per i parametri CO, NO, NO₂, NO_x, C₆H₆, O₃ andranno forniti, oltre ai dati indicati nel "Piano di monitoraggio" (AMB0010), anche tutti i valori orari rilevati nel corso delle giornate di monitoraggio;

I dati richiesti verranno forniti nelle schede di misura.

i) per i parametri PM10 e PM2,5 andranno forniti, oltre ai dati indicati nel “Piano di monitoraggio” (AMB0010), anche tutti i valori giornalieri rilevati nel corso delle giornate di monitoraggio;

I dati richiesti verranno forniti nelle schede di misura.

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;

Tutti i parametri rilevati verranno forniti nelle modalità richieste e con frequenza trimestrale.

Osservazione 126

· si richiede l'installazione di almeno un punto di monitoraggio della qualità dell'aria con metodica AI sia a Nord (per individuare l'impatto sull'abitato di Caselle, in fase di espansione residenziale) che a Sud (per individuare l'impatto sul cento abitato di San Lazzaro) dell'infrastruttura;

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.

· si richiede che il monitoraggio delle vibrazioni interessi anche gli edifici residenziali più prossimi all'infrastruttura;

Il PMA prevede il monitoraggio delle vibrazioni presso gli edifici residenziali più vicini all'infrastruttura.

· si richiede che il monitoraggio del rumore, con metodica R4 e R4-bis venga effettuato sui recettori risultati più critici dalla simulazione acustica (1129, 2200).

Il PMA è stato integrato con il monitoraggio acustico presso i ricettori 1129 e 2200.

Elaborati di riferimento

Integrazioni VIA giugno 2017:

- MAM0010
- MAM0011
- MAM0012
- MAM0013
- MAM0014

Progetto Definitivo settembre 2019:

- 111452-0002-PD-SD-PMA-00000-00000-R-MAM0001-0
- 111452-0002-PD-SD-PMA-00000-00000-D-MAM0002-0
- 111452-0002-PD-SD-PMA-00000-00000-D-MAM0003-0
- 111452-0002-PD-SD-PMA-00000-00000-D-MAM0004-0
- 111452-0002-PD-SD-PMA-00000-00000-D-MAM0005-0

Progetto Definitivo settembre 2020:

- 111465-0000-PD-SD-PMA-00000-00000-R-MAM0001-2
- 111465-0000-PD-SD-PMA-00000-00000-D-MAM0002-2
- 111465-0000-PD-SD-PMA-00000-00000-D-MAM0003-2
- 111465-0000-PD-SD-PMA-00000-00000-D-MAM0004-2
- 111465-0000-PD-SD-PMA-00000-00000-D-MAM0005-2

