

**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 Condizioni Ambientali**  
**riguardanti le valutazioni acustiche in fase di cantiere**

- **DECVIA 133/2018: condizioni A10 h), C84, C85, C86, C87**
- **Provvedimento di esclusione dalla VIA - Viadotti Reno e Savena n. 173 del 03.06.2021: condizione VIAD9.1**

## Sommario

1. Premessa .....	3
2. Metodologia di lavoro .....	5
3. Verifiche di ottemperanza .....	6
<b>3.1 Prescrizione A10 h) – VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO CANTIERI.....</b>	<b>7</b>
<b>3.2 Condizione C84– VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO CANTIERI .....</b>	<b>9</b>
<b>3.3 Condizione C85 – VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO CANTIERI .....</b>	<b>10</b>
<b>3.4 Condizione C86 – VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO CANTIERI .....</b>	<b>11</b>
<b>3.5 Condizione C87 – VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO CANTIERI .....</b>	<b>12</b>
<b>3.6 Prescrizione VIAD9.1 – VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO CANTIERI .....</b>	<b>13</b>

## 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 e 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), 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 (oggi Ministero della Transizione Ecologica - MiTE) di concerto con il Ministero dei Beni Culturali (oggi Ministero della Cultura - MiC).

Contestualmente il MiTE ha approvato il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo con provvedimento DVA n.409 del 06.12.2017.

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. Gli stessi Enti hanno inoltre richiesto di integrare il progetto approvato in VIA con alcune ottimizzazioni delle opere complementari.

Pertanto, sono state avviate le seguenti procedure ambientali:

- Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 della nuova configurazione dello Svincolo San Donato - Modifica richiesta dal Comune – conclusa positivamente con provvedimento MATTM n.95337 del 19.11.2020
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA della Demolizione e ricostruzione Viadotto Reno e Ponte Savena - modifica dettata dalla condivisione con il Concedente dell'opportunità di applicare le nuove normative NTC2018 – conclusa con l'esclusione dalla VIA con provvedimento MATTM n. 173 del 03.06.2021
- Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006 del progetto adeguato con le ottimizzazioni delle opere complementari richieste dalla Conferenza di servizi del 16/06/2020 – conclusa positivamente con provvedimento MATTM n. 36506 del 09.04.2021 con la conferma del DECVIA n. 133/2018

Le condizioni ambientali indicate nei provvedimenti sono così suddivise, relativamente alle fasi progettuali di progetto definitivo (PD) e progetto esecutivo (PE):

- DEC-VIA n.133 del 30/03/2018
  - sez.A) MITE: 11 condizioni per utilità suddivise in 32 - attinenti il PE (SIGLA A)
  - sez.B) MIC DG/ABAP/493/2018 del 9/1/18: 2 condizioni - attinenti il PE (SIGLA B)
  - sez.C) RER DGR n. 1202/2017: 65 condizioni (+36 ricomprese nella sez.A) – di cui 22 attinenti il PD e le restanti attinenti il PE (SIGLA C)
- Provvedimento approvativo del PdU – DVA-DEC-409 del 06/12/2017: 4 condizioni attinenti il PE (SIGLA PDU)
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA - Viadotti Reno e Savena provvedimento MATTM n. 173 del 03.06.2021: 11 condizioni per utilità suddivise in 16 - attinenti il PE (SIGLA VIAD)

Nel verbale della seduta CdS del 16.06.2020 è stata evidenziata la necessità, al fine della conclusione dell'iter della CdS stessa, di un'attestazione di ottemperanza alle prescrizioni attinenti al progetto definitivo 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.*"

Pertanto, con istanza prot. 14016 del 8.9.20 e successive prot. 14584 del 18.9.20, prot. 16544 del 5.10.20 e prot. 17740 del 27.10.20, ASPI ha avviato le Verifiche di Ottemperanza delle 22 condizioni ambientali VIA regionali (sez C) che attengono al progetto definitivo. Con il parere prot. 681244 del 28.7.21 inviato per conoscenza al MiTE, la RER si è espressa ritenendo ottemperate 9 condizioni ambientali e parzialmente ottemperate con ulteriori condizioni per il progetto esecutivo le restanti 13 condizioni.

Nella seduta della CdS del 29/7/21, gli Enti locali hanno richiesto ulteriori approfondimenti che non hanno portato alla modifica del progetto ma alla definizione di una fase 2 che seguirà un iter procedurale indipendente.

La CdS si è chiusa in data 18/1/22 con il parere favorevole di tutti gli Enti.

## 2. Metodologia di lavoro

Come riportato in premessa, nell'ambito della Cds, sono state avviate le verifiche di ottemperanza attinenti alla fase di PD e la Regione Emilia-Romagna si è espressa come riportato nella *Tabella 1 – Ottemperanze in fase di PD*.

*Tabella 1 – Ottemperanze in fase di PD*

PARERE DI OTTEMPERANZA RER PER CDS FASE PD	CONDIZIONI AMBIENTALI attinenti la fase di PD	ARGOMENTO	RICOMPRESA IN
Prescrizioni ottemperate	C42	PROG	
	C49	PROG	
	C50	PROG	
	C52	PROG	
	C53	PROG	
	C56	PROG	
	C57	PROG	
	C59	PROG	
Prescrizioni ritenute ottemperate da RER, sulle quali il Comune di Bologna fornisce ulteriori specificazioni per il PE	C61	PROG	
	C25	RUM	A7
	C43	PROG	
	C91	VEG	
Prescrizioni ritenute ottemperate, ma sulle quali mancano le risultanze del Comune di Bologna	C93	ATM	
	C89	VEG	A11
Parzialmente ottemperate con ulteriori indicazioni per il PE	C2	ATM	A5
	C12	VEG	
	C19	CAN	
	C20	CAN	
	C32	RUM	A7
	C47	PROG	
	C51	PROG	
C54	PROG		

Le Verifiche di Ottemperanza delle condizioni ambientali derivanti dai provvedimenti ambientali attinenti alla fase di PE sono in capo all'Osservatorio Ambientale istituito con provvedimento MiTE n.29 del 20.1.22 e insediatosi in data 9.2.22.

La programmazione proposta per l'avvio delle istanze delle condizioni ambientali da ottemperare nell'ambito dell'Osservatorio è riportata nella *Tabella 2 - Programmazione istanze di V.O.*



### 3.1 Prescrizione A10 h) – VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO CANTIERI

<b>Rif. Dec VIA 133/2018</b>	
<b>Testo prescrizione</b>	<u>PRESCRIZIONE A10 h):</u> <i>Nell'ambito del progetto esecutivo dovrà essere presentato un aggiornamento della documentazione di impatto acustico sui cantieri che - sulla base di informazioni più particolareggiate circa le lavorazioni previste, le macchine utilizzate ed i tempi di lavorazione e sulla base del Gantt di cantiere - valuti con maggiore dettaglio le ricadute acustiche sui ricettori potenzialmente impattati, per ciascuna lavorazione e anche nella configurazione media del cantiere;</i>
<b>Rif. Prescrizioni successive correlate</b>	
<b>Testo osservazioni</b>	<i>Nessuna prescrizione.</i>
<b>Risoluzione nel Progetto Esecutivo</b>	
<p>Si conferma che la documentazione di impatto acustico è stata aggiornata, in coerenza agli sviluppi ed alle informazioni di dettaglio relative alla fase di progetto Esecutivo, sulla base di informazioni particolareggiate inerenti a:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- localizzazione e configurazione delle aree di cantiere;</li><li>- configurazione morfologica dei luoghi nello stato attuale e nella fase di cantiere;</li><li>- informazioni di dettaglio circa le lavorazioni previste;</li><li>- posizionamento dei macchinari previsti e tempi di lavorazione e sulla base del cronoprogramma di cantiere;</li><li>- caratterizzazione delle sorgenti di rumore previste in correlazione alle diverse situazioni di cantiere e le relative emissioni acustiche (singole per macchinario e complessive per area di cantiere).</li></ul> <p>Le valutazioni effettuate per tutti i cantieri fissi sulla base delle informazioni di dettaglio evidenziano un sostanziale rispetto del limite di emissione confermando la validità delle mitigazioni acustiche previste.</p> <p>Lo studio di impatto acustico è stato inoltre aggiornato valutando le ricadute acustiche sui ricettori anche nella configurazione media del cantiere. Tale valutazione è stata effettuata per i cantieri fissi mentre, data la tipologia, la durata e la natura delle attività previste, tale approccio risulta non essere rappresentativo per cantieri mobili ove non è realisticamente prevedibile un assetto di configurazione media (ovvero con una riduzione dei macchinari previsti o dei tempi di utilizzo degli stessi).</p> <p>Per quanto concerne i cantieri fissi (campo base, cantieri operativi e campi travi) si è ritenuta quale soluzione più coerente con la gestione degli stessi nella configurazione media, non quella di eliminare dalle simulazioni macchinari o attività che verosimilmente risulteranno presenti o sostituite con attività analogamente rumorose, ma quella di ipotizzare sulla base dei cronoprogrammi una riduzione delle ore di impiego dei macchinari pari a circa il 30%. Tale approccio ha consentito di stimare, rispetto alle condizioni di massima rumorosità, una riduzione della pressione acustica in facciata ai ricettori pari a circa 2 dBA.</p> <p>Tale approccio ha evidenziato, nelle condizioni di configurazione media del cantiere, il sostanziale rispetto dei limiti di emissione determinati dalle attività di cantiere.</p>	

Si sottolinea tuttavia che, anche in riferimento alle condizioni di configurazione media del cantiere, l'impresa appaltatrice in base alla propria organizzazione e ai tempi programmati, dovrà aggiornare la presente Documentazione di impatto acustico per tutte le lavorazioni, nel rispetto delle specifiche normative e considerando il presente studio come base analitica e modellistica.

Si conferma inoltre che l'aggiornamento della documentazione di impatto acustico, a seguito degli approfondimenti progettuali, della riorganizzazione delle attività all'interno dei cantieri e degli accessi (con conseguente ottimizzazione del posizionamento barriere), ha consentito di migliorare sensibilmente l'impatto acustico per i ricettori posti in prossimità dei cantieri.

#### **Elaborati di riferimento**

- 111465-0000-PE-DG-AMB-FO000-0000-R-PAC-0004-0 – RELAZIONE IMPATTO ACUSTICO DI CANTIERE
- 111465-0000-PE-DG-AMB-FO000-0000-R-PAC-0005-0 - RISULTATI SIMULAZIONI E MAPPE ISOFONICHE CANTIERI - 1 di 2
- 111465-0000-PE-DG-AMB-FO000-0000-R-PAC-0006-0 - RISULTATI SIMULAZIONI E MAPPE ISOFONICHE CANTIERI - 2 di 2

Nel CA si prescrive che l'appaltatore presenti valutazione impatto acustico di cantiere sulla base della propria organizzazione del cantiere. La valutazione di impatto acustico dovrà tenere conto di quanto riportato nella documentazione di progetto PAC004 relativa ai cantieri.

### 3.2 Condizione C84– VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO CANTIERI

<b>Rif. Dec VIA 133/2018</b>	
<b>Testo prescrizione</b>	<b>CONDIZIONE C84:</b> <i>Nell'ambito del progetto esecutivo dovrà essere presentato un aggiornamento della documentazione di impatto acustico sui cantieri che - sulla base di informazioni più particolareggiate circa le lavorazioni previste, le macchine utilizzate ed i tempi di lavorazione - valuti con maggiore dettaglio le ricadute acustiche sui ricettori potenzialmente impattati;</i>
<b>Rif. Prescrizioni successive correlate</b>	
<b>Testo osservazioni</b>	<u>Parere Comune Bologna CDS 18/1/22 - allegato 8</u> <i>Tali accorgimenti dovranno essere implementati all'interno dello studio acustico della cantierizzazione, da presentare in sede di Osservatorio Ambientale. (pag 6 all. 8).</i>
<b>Risoluzione nel Progetto Esecutivo</b>	
Si rimanda alla prescrizione A10 h) in quanto la prescrizione tratta il medesimo argomento.	
<b>Elaborati di riferimento</b>	
Si rimanda alla prescrizione A10 h) in quanto la prescrizione tratta il medesimo argomento.	

### 3.3 Condizione C85 – VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO CANTIERI

<b>Rif. Dec VIA 133/2018</b>	
<b>Testo prescrizione</b>	<b>CONDIZIONE C85:</b> <i>Per ciascuna lavorazione potenzialmente impattante dovranno essere individuate tutte le opere (barriere fisse e mobili, ecc.) e le misure gestionali (alternanza nell'uso dei macchinari più rumorosi, ecc.) finalizzate a contenere quanto più possibile le immissioni sonore indotte dal cantiere;</i>
<b>Rif. Prescrizioni successive correlate</b>	
<b>Testo osservazioni</b>	<u>Parere Comune Bologna CDS 18/1/22 - allegato 8</u> <i>Qualora fosse necessario richiedere deroga ai limiti e/o agli orari, dovrà essere dimostrato di aver adottato tutte le misure e gli accorgimenti finalizzati a limitare le immissioni sonore verso l'esterno (dando pertanto evidenza dell'impossibilità tecnica di conseguire il rispetto dei limiti); la richiesta dovrà essere valutata e validata dall'Osservatorio Ambientale. (pag 6 all. 8).</i>
<b>Risoluzione nel Progetto Esecutivo</b>	
Si rimanda alla prescrizione A10 h) in quanto la prescrizione tratta il medesimo argomento.	
<b>Elaborati di riferimento</b>	
Si rimanda alla prescrizione A10 h) in quanto la prescrizione tratta il medesimo argomento.	

### 3.4 Condizione C86 – VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO CANTIERI

<b>Rif. Dec VIA 133/2018</b>	
<b>Testo prescrizione</b>	<b>CONDIZIONE C86:</b> <i>Sulla base del Gantt di cantiere, per ciascuna lavorazione rumorosa dovranno essere precisati:</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>ubicazione e livelli di potenza sonora dei singoli macchinari;</i></li><li>• <i>numero di giorni interessati dalle singole lavorazioni;</i></li><li>• <i>opere e misure di mitigazione previste;</i></li><li>• <i>livelli di pressione sonora attesi in facciata ai ricettori (con e senza mitigazioni);</i></li></ul>
<b>Rif. Prescrizioni successive correlate</b>	
<b>Testo osservazioni</b>	<i>Nessuna prescrizione.</i>
<b>Risoluzione nel Progetto Esecutivo</b>	
Si rimanda alla prescrizione A10 h) in quanto la prescrizione tratta il medesimo argomento.	
<b>Elaborati di riferimento</b>	
Si rimanda alla prescrizione A10 h) in quanto la prescrizione tratta il medesimo argomento.	

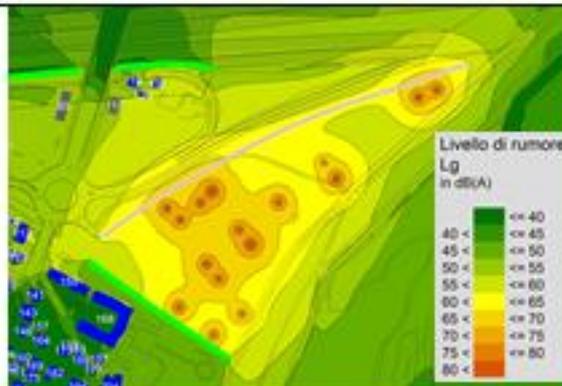
### **3.5 Condizione C87 – VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO CANTIERI**

<b>Rif. Dec VIA 133/2018</b>	
<b>Testo prescrizione</b>	<u>CONDIZIONE C87:</u> <i>Al fine di fornire una lettura più completa della fase di realizzazione dell'opera, tale documentazione dovrà valutare non solo il massimo impatto, ma dovrà contenere anche una stima dell'impatto atteso nella "configurazione media" del cantiere (ossia quella temporalmente più presente);</i>
<b>Rif. Prescrizioni successive correlate</b>	
<b>Testo osservazioni</b>	<i>Nessuna prescrizione.</i>
<b>Risoluzione nel Progetto Esecutivo</b>	
Si rimanda alla prescrizione A10 h) in quanto la prescrizione tratta il medesimo argomento.	
<b>Elaborati di riferimento</b>	
Si rimanda alla prescrizione A10 h) in quanto la prescrizione tratta il medesimo argomento.	

### 3.6 Prescrizione VIAD9.1 – VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO CANTIERI

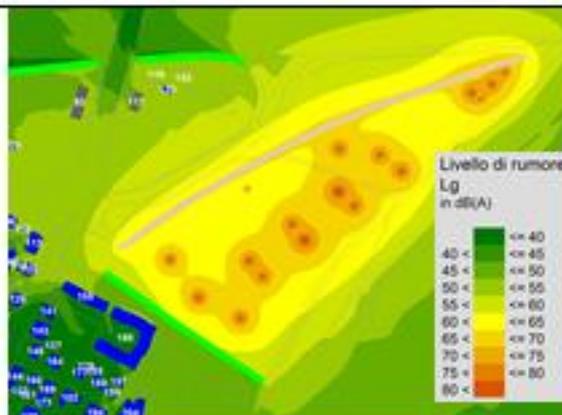
<b>Rif. Esclusione VIA viadotti Reno e Savena - Decreto N. 173 del 03-06-2021</b>	
<b>Testo prescrizione</b>	<u>PRESCRIZIONE VIAD9.1:</u> <i>Fase di cantiere: per entrambi i cantieri, si dovrà ottimizzare l'accessibilità ai cantieri operativi e l'organizzazione delle attività al loro interno, in modo da contenere quanto più possibile gli impatti verso i ricettori potenzialmente impattati. Si ritiene necessario tenuto conto dei livelli acustici simulati per i ricettori limitrofi a tali aree, che evidenziano superamenti del limite previsto dalla zonizzazione acustica comunale per entrambi i cantieri e tenuto infine conto della rilevante durata temporale delle lavorazioni previste, che vengano rimodulate le superfici previste per le due aree di cantiere.</i>
<b>Rif. Prescrizioni successive correlate</b>	
<b>Testo osservazioni</b>	<i>Nessuna prescrizione.</i>
<b>Risoluzione nel Progetto Esecutivo</b>	
<p>Il Progetto Esecutivo ha previsto la riorganizzazione delle attività all'interno dei cantieri CO003 e CO004. La rimodulazione delle superfici è stata finalizzata all'allontanamento delle attività acusticamente più impattanti dai ricettori residenziali posti in prossimità delle aree di cantiere. In tal senso si conferma che la rimodulazione delle attività all'interno dei cantieri e degli accessi hanno consentito, in coerenza con gli approfondimenti disponibili nella presente fase progettuale, anche una conseguente ottimizzazione del posizionamento delle barriere (CO004), consentendo una sensibile riduzione dell'impatto acustico per i ricettori posti in prossimità dei cantieri.</p> <p>Nello specifico si evidenzia, con riferimento al cantiere CO003, una lieve riduzione dei livelli di emissione attesi al ricettore più esposto (n.3 piani – Edificio 188) per cui permane un lievissimo superamento del limite di riferimento.</p> <p>L'ottimizzazione del posizionamento della barriera, dato lo spostamento del varco di accesso, consente un miglioramento dei livelli di emissione al ricettore più esposto (2187) tale da consentire il rispetto del limite di riferimento.</p> <p>Ciò risulta evidente negli stralci che seguono nei quali sono riportati i confronti tra le due fasi progettuali.</p>	

VIAD 9.1- Decreto N.173 del 03/06/2021



Codice	Piano	Classe	IMPATTI Non Mitigati	LIMITI EMI 8.	DELTA	IMPATTI Mitigati	DELTA
			(dB(A))	(dB(A))	(dB(A))	(dB(A))	(dB(A))
188	1	IV	61,7	60	1,7	46,7	-13,3
188	2	IV	61,7	60	1,7	51,7	-8,3
188	3	IV	61,7	60	1,7	57,6	-2,4
188	4	IV	61,7	60	1,7	60,1	0,1
188	5	IV	61,6	60	1,6	61,5	1,5
188	6	IV	61,6	60	1,6	61,6	1,6

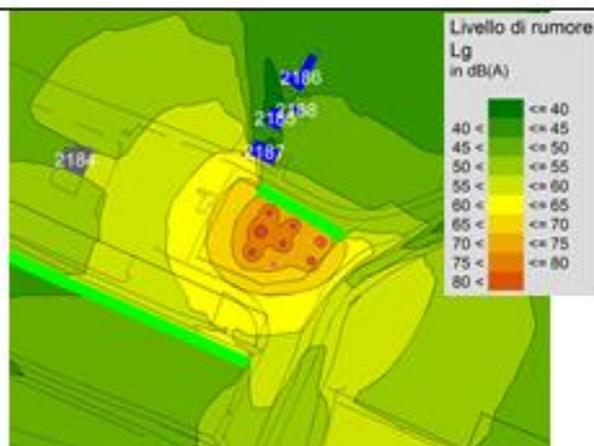
PRECEDENTE FASE PROGETTUALE – CO003



Codice	Piano	Classe	IMPATTI Non Mitigati	LIMITI EMI 8.	DELTA	IMPATTI Mitigati	DELTA
			(dB(A))	(dB(A))	(dB(A))	(dB(A))	(dB(A))
188	1	IV	60,2	60	0,2	45,8	-14,2
188	2	IV	60,8	60	0,8	50,9	-9,1
188	3	IV	60,9	60	0,9	56,8	-3,2
188	4	IV	60,9	60	0,9	60,8	0,8
188	5	IV	60,9	60	0,9	60,8	0,8
188	6	IV	60,8	60	0,8	60,8	0,8

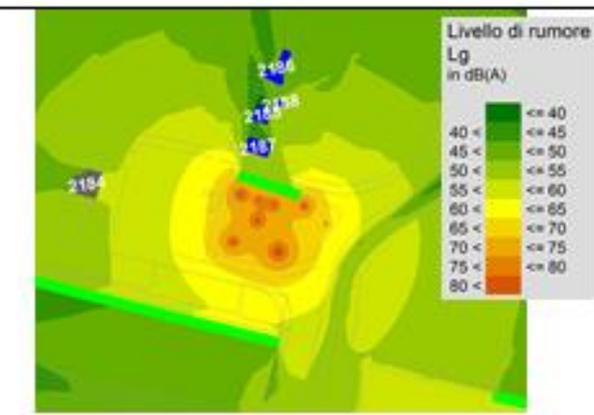
PROGETTO ESECUTIVO – CO003

**VIAD 9.1- Decreto N.173 del 03/06/2021**



Codice	Piano	Classe	Direzione	IMPATTI Non Mitigati	LIMITI EMIS.	DELTA	IMPATTI Mitigati	DELTA
				(dBA)	(dBA)	(dBA)	(dBA)	(dBA)
				<b>6 22</b>	<b>6 22</b>	<b>6 22</b>	<b>6 22</b>	<b>6 22</b>
2187	1	III	SW	64,7	55	<b>9,7</b>	56,6	<b>1,6</b>
2187	2	III	SW	64,8	55	<b>9,8</b>	57,5	<b>2,5</b>

**PRECEDENTE FASE PROGETTUALE – CO004**



Codice	Piano	Classe	Direzione	IMPATTI Non Mitigati	LIMITI EMIS.	DELTA	IMPATTI Mitigati	DELTA
				(dBA)	(dBA)	(dBA)	(dBA)	(dBA)
				<b>6 22</b>	<b>6 22</b>	<b>6 22</b>	<b>6 22</b>	<b>6 22</b>
2187	1	III	SW	65,4	55	<b>10,4</b>	50,6	<b>-4,4</b>
2187	2	III	SW	65,8	55	<b>10,8</b>	53,4	<b>-1,6</b>

**PROGETTO ESECUTIVO – CO004**

**Elaborati di riferimento**

- 111465-0000-PE-DG-AMB-FO000-0000-R-PAC-0004-0 – RELAZIONE IMPATTO ACUSTICO DI CANTIERE