

PASSANTE DI BOLOGNA - ELENCO PRESCRIZIONI SEDUTA DI Cds del 29/7/21

N.	ENTE	PRESCRIZIONE	RISCONTRO	NOTE
1	Città Metropolitana Bologna	2) Si chiede di adeguare gli elaborati di inquadramento territoriale del progetto al PTM approvato, in quanto il PTCP non è più vigente.	ACCOGLIBILE	
2	Città Metropolitana Bologna	3) Si richiama, inoltre, le valutazioni già espresse dalla Città metropolitana di Bologna con proprio contributo di merito nell'ambito della verifica preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del DLgs n.152/2000 relativamente alle ottimizzazioni dei viadotti Reno e Savena, sinteticamente richiamate nel parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS n. 218 del 6 aprile 2021, allegato al provvedimento MATTM 173 del 2021, e di seguito dettagliate: - per la Porta Reno – Triumvirato, si evidenzia come non sia esplicitato il passaggio della Ciclovía del Sole, opera di rilevanza internazionale e nazionale, prevista dal PUMS della Città metropolitana, il cui PFTE è già stato approvato dal MIT, con un tracciato nord-sud lungo la sponda ovest del fiume Reno e di cui è già stata finanziata anche la progettazione e realizzazione del tratto relativo al passaggio. Pertanto si chiedono adeguate integrazioni in fase di progettazione esecutiva. - Per il passaggio della Ciclovía del Sole previsto quindi al di sotto del nuovo Viadotto Reno, si ribadisce la necessità di garantire lo spazio sufficiente in senso verticale e orizzontale per l’inserimento dei percorsi ciclabili. Nello specifico, si ritiene che siano da garantire dei margini minimi di almeno 5,00 metri in larghezza e almeno 3,00 metri in altezza. Si evidenzia, a tal fine, l’opportunità di una rielaborazione dei “Fotoinserimenti degli Ambiti vincolati” e delle relative fotosimulazioni, che ora non sembrano chiarire come i tracciati ciclabili si inseriscano nel territorio attraversato. Si segnala come il tema sia oggetto anche della prescrizione indicata dalla Condizione ambientale n°4 posta dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale nel Parere n. 218 del 6 aprile 2021 in relazione alla Verifica di assoggettabilità alla VIA della demolizione e ricostruzione Viadotto Reno e Ponte Savena, la quale riporta che “Il progetto deve prevedere gli spazi sufficienti per l’inserimento dei percorsi ciclabili o ciclopedonali al di sotto del nuovo ponte sul Reno”. - Per la Porta San Lazzaro, nella “carta generale dei percorsi ciclabili” si chiede la verifica di coerenza rispetto al futuro passaggio della Ciclovía Savena-Idice prevista dal PUMS della Città metropolitana. Inoltre, sarebbe opportuno avere garanzie riguardo il sottopassaggio ciclopedonale in relazione alla reale fattibilità del percorso, ovvero alla disponibilità di spazio sufficiente (in senso verticale e orizzontale) per l’inserimento dei percorsi ciclabili o ciclopedonali al di sotto del nuovo ponte sul torrente Savena. Anche per questo aspetto potrebbe essere utile una rielaborazione dei “Fotoinserimenti degli Ambiti vincolati” e delle relative fotosimulazioni, che ora non sembrano chiarire come i tracciati ciclabili si inseriscano nel territorio attraversato. - Con riferimento, in generale, ai percorsi ciclabili metropolitani, preso atto della conferma dell’impegno a rispettare fedelmente, in sede di progettazione esecutiva, le scelte e la qualità progettuale rappresentata in fase di progetto definitivo, si chiede, inoltre, che sia garantito che tutti i percorsi ciclabili o ciclopedonali si trovino al di sopra delle linee di esondabilità dei fiumi e canali limitrofi, oltre alla verifica della disponibilità di spazio sufficiente (in senso verticale e orizzontale) per l’inserimento dei percorsi ciclabili o ciclopedonali. - Con riferimento al sottopassaggio ciclabile via Triumvirato, del quale si ribadisce l’importanza strategica trattandosi della connessione ciclabile fra la città di Bologna e il Polo Funzionale dell’Aeroporto Marconi, si prende atto della conferma della realizzazione di un sottopassaggio ciclabile integrato alla galleria del ponte, autoriparante e con il percorso stradale.	NON APPLICABILE	Superato dal parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS n.218 del 6 giugno 2021
3	Città Metropolitana Bologna	6) Questa amministrazione ribadisce quanto già richiesto con nota PG 56860 del 28/10/20 relativamente alla necessità di procedere alla realizzazione delle “opere di adduzione” contestualmente all’opera principale, in conformità agli impegni assunti nell’Accordo del 15/04/2016, sottoscritto tra Ministero, Regione, Comune, Città metropolitana e ASPI, che prevede il potenziamento in sede sia della A14 che della tangenziale, nonché la realizzazione da parte del concessionario delle opere sul territorio di adduzione al sistema autostradale/tangenziale (di cui alla lettera b dell’Art. 3 dell’Accordo stesso), secondo un cronoprogramma che ne preveda la realizzazione contestuale. Si evidenzia, infatti, che gli impegni condivisi nell’Accordo del 15/04/2016, successivamente ribaditi nell’Atto Aggiuntivo al precedente Accordo, sottoscritto tra gli stessi soggetti in data 06/11/2019, sono finalizzati al miglioramento dell’accessibilità al sistema autostradale/tangenziale nel suo complesso ed in mancanza delle contestuali opere di adduzione, si ritiene che il potenziamento del sistema autostrada-tangenziale non possa raggiungere la medesima efficacia, riducendo significativamente gli attesi impatti positivi sul traffico e sulla mobilità in generale rispetto al territorio attraversato. Prendendo atto del non accoglimento della prescrizione di cui sopra, motivato da ASPI dal fatto che “gli interventi in argomento non rientrano nel presente progetto” e specificando che “è possibile condividere un cronoprogramma degli interventi ma non vincolare reciprocamente le approvazioni dei progetti” (come riportato nell’elaborato 111465-0000-PD-DG-GEN-00000-00000-R-GEN2000-0 Riscontro osservazioni emerse in Conferenza di Servizi), si ribadisce la necessità, sulla base di quanto sopra motivato, di approvare contestualmente all’approvazione del Progetto Definitivo del Passante un cronoprogramma degli interventi complessivi (Passante e c.d. opere di adduzione) che garantisca quanto precedentemente richiesto in merito alla contestuale realizzazione delle cosiddette “opere di adduzione”.	NON ACCOGLIBILE	Si ribadisce la disponibilità a condividere un cronoprogramma generale degli interventi ma non è possibile vincolare reciprocamente le approvazioni dei progetti in quanto afferenti ad iter separati
4	Comune di Bologna	predisposizione lungo i tratti individuabili dal Comune di ulteriori coperture per la riduzione delle emissioni e l’abbattimento delle stesse attraverso “elettrofiltri” ovunque possibile e attraverso le migliori tecnologie disponibili; ove ci fossero impedimenti oggettivi, la garanzia di compatibilità per nuove coperture da finanziare , progettare e realizzare in un iter nuovo appositamente dedicato;	NECESSARIA VALUTAZIONE APPROFONDITA - FASE 2	FASE 1: solo predisposizione fondazioni
5	Comune di Bologna	Predisposizione dell’applicazione di sistemi a base di materiali fotoattivi in grado di rimuovere ossidi di azoto, inquinanti e particolato e altri inquinanti, da applicare sui diversi elementi dell’infrastruttura (corsie di emergenza, barriere anti rumore, superfici di tunnel e semitunnel e carreggiate), ove tecnicamente possibile già nella prima fase di intervento;	ACCOGLIBILE	FASE 1
6	Comune di Bologna	Predisposizione e realizzazione di sistemi di ricarica dinamica per incrementare l’uso dei veicoli a zero emissione, in particolare un sistema a pantografo per l’alimentazione e la ricarica dei mezzi del trasporto pesante ed un sistema di ricarica ad induzione (wireless) per tutti i tipi di veicoli, compatibilmente con lo sviluppo di tecnologie omologate e impiegate con successo in condizioni operative reali;	NECESSARIA VALUTAZIONE APPROFONDITA - FASE 1	La tecnologia a pantografo non risulta applicabile al progetto per limiti geometrici e tecnologici. Per quanto riguarda il sistema di ricarica induttiva dei veicoli in pavimentazione, considerato che ad oggi non esistono applicazioni omologate e industrializzate di tali tecnologie e che il settore di riferimento è in continua e rapida evoluzione, si propone di eseguire, prima del completamento della pavimentazione stradale, un’analisi di benchmarking internazionale delle migliori tecnologie che saranno disponibili e di testarle in un campo prove di idonea lunghezza. In seguito a tali sperimentazioni ed al nuovo contesto normativo, si valuterà l’implementazione di tale tecnologia nella pavimentazione del Passante previa approvazione di opportuna perizia di variante da parte del Ministero Concedente
7	Comune di Bologna	installazione, nelle aree di servizio adiacenti al tracciato ed in altre aree limitrofe potenzialmente idonee, di punti di ricarica “fast” per veicoli elettrici, anche adibiti a trasporti pesanti,oltre a stazioni di rifornimento con carburanti puliti;	ACCOGLIBILE	
8	Comune di Bologna	digitalizzazione dell’opera per renderla compatibile alle future sfide anche connesse alla guida automatica, attraverso il dialogo in tempo reale tra veicoli ed infrastruttura (ad esempio sistemi IoT, V2I veicle to infrastructure, V2v), oltre all’arricchimento di portali e pannelli a messaggio variabile che permettano il monitoraggio del traffico in tempo reale ed a sistemi che consentano la fluidificazione del traffico;	ACCOGLIBILE	
9	Comune di Bologna	piantagione degli alberi fin dalle prime fasi, compatibilmente con le lavorazioni dei cantieri, per abbattere da subito sensibilmente le emissioni garantendo che il contributo emissivo del sistema autostradale/tangenziale non superi l’attuale quota del 41% sul totale ;	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Si conferma, come da cronoprogramma di progetto, che l'avvio attività delle opere a verde è contestuale alle opere civili
10	Comune di Bologna	reimpiego dei fondi di compensazione delle alberature abbattute nei quartieri attraversati dal tracciato;	NON APPLICABILE	Si riferisce ad attività non oggetto del presente progetto
11	Comune di Bologna	incremento della potenza di energie rinnovabili di oltre 50 MW attraverso l’individuazione di pertinenze idonee all’installazione dentro e fuori il tracciato autostradale per l’inserimento di pannelli fotovoltaici;	ACCOGLIBILE	FASE 1 - previa individuazione e messa a disposizione di idonee aree da parte del Comune di Bologna
12	Comune di Bologna	individuazione di ulteriori superfici da desigillare per bilanciare il consumo di suolo indotto dall’infrastruttura;	NON APPLICABILE	Si riferisce ad attività non oggetto del presente progetto
13	Comune di Bologna	finanziamento con un fondo ad hoc di 300.000 euro all'anno per l'Osservatorio ambientale in modo da garantirne il funzionamento per 8 anni dotandolo altresì di strumenti e centraline che permettano il monitoraggio ambientale integrato con la rete di monitoraggio della qualità dell'aria di Arpa e che consentano, in caso di sforamento dei parametri, di sospendere temporaneamente l'opera fino all'individuazione e alla rimozione della causa con il rientro nei parametri di sostenibilità	ACCOGLIBILE	
14	Comune di Bologna	avvio dell'attività dell'osservatorio e del monitoraggio (ambientale e sanitario) appena approvata l'opera in Conferenza dei servizi;	NON APPLICABILE	L'istituzione dell'Osservatorio non rientra tra le competenze della scrivente
15	Comune di Bologna	rafforzamento della comunicazione in tutte le fasi della realizzazione dell'opera;	ACCOGLIBILE	
16	Comune di Bologna	certificazione “ENVISION” dell'infrastruttura per attestarne la sostenibilità;	ACCOGLIBILE	
17	HERA Bologna	1) spostamento di organi di manovra e pozzetti fognari ricadenti laddove gli stessi dovessero rimanere ubicati in aree intercluse e difficilmente raggiungibili;	ACCOGLIBILE	
18	HERA Bologna	2) l’identificazione delle eventuali interferenze tra le reti gestite e la realizzazione dei plinti a sostegno delle barriere fono assorbenti e dei plinti relativi alla posa dei manufatti per l’allargamento della sede autostradale necessita dell’esecuzione di saggi in campo. Occorrerà pertanto approfondire puntualmente le eventuali interferenze con sopralluoghi dedicati e mirati alla loro risoluzione;	ACCOGLIBILE	
19	HERA Bologna	3) in merito alla demolizione e al rifacimento dei cavalcavia, qualora la tubazione interessata sul ponte oggetto delle lavorazioni sia di tipo “ad antenna”, rappresentando quindi l’unica fonte di approvvigionamento per le utenze interessate, occorrerà pianificare i lavori in modo tale da permettere la realizzazione anticipata delle opere di risoluzione delle interferenze in modo tale da garantire sempre	ACCOGLIBILE	
20	HERA Bologna	4) durante l’esecuzione dei lavori il Soggetto Attuatore dovrà adottare tutti gli accorgimenti necessari al fine di evitare danneggiamenti e/o rotture delle tubazioni in esercizio; eventuali interventi che si renderanno necessari per il ripristino del corretto funzionamento delle condotte saranno posti a carico dell’impresa esecutrice;	ACCOGLIBILE	

N.	ENTE	PRESCRIZIONE	RISCONTRO	NOTE
21	HERA Bologna	5) si evidenzia che gli elaborati pervenuti presentano il censimento delle potenziali interferenze delle reti gas, acqua e fognatura con le opere di progetto, ma non riportano dettagli relativi alle potenziali interferenze delle reti gestite nelle diverse fasi di lavorazione. Si rimanda a successivo approfondimento tecnico la definizione dei casi in questione, per i quali saranno necessari maggiori dettagli sulle fasi di lavorazione dell'opera in oggetto;	ACCOGLIBILE	
22	HERA Bologna	6) per evitare che gli apparati radicali degli alberi di cui è prevista la piantumazione nelle aree verdi di progetto possano arrecare danni alle tubazioni esistenti, occorrerà sempre mantenere una distanza dalle condotte in esercizio di almeno 4 metri.	ACCOGLIBILE	
23	HERA Bologna	Tuttavia, non essendo pervenuta la comunicazione di accettazione dei costi, essendo il progetto ancora da approvare in Conferenza dei Servizi, si precisa che le tempistiche indicate nella nota di febbraio 2021, che si ponevano l'obiettivo di concludere le lavorazioni nel giugno 2022, dovranno essere riaggiorate quando sarà inviata conferma di accettazione di spesa da parte di Autostrade per l'Italia.	SI PRENDE ATTO	
24	HERA Bologna	Si segnala che la risoluzione delle interferenze "ACQ_033", "FOG_028/1" e "GAS_027" dovrà essere condivisa con la Regione Emilia-Romagna per l'attraversamento dell'argine del fiume Reno.	ACCOGLIBILE	
25	HERA Bologna	In merito alle immissioni di progetto in fognatura mista dei recapiti delle acque di origine meteorica derivanti dalle nuove piattaforme stradali, indicati nell'elaborato "111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-R-IDR0025-2 - Relazione idraulica", non si evidenziano particolari criticità. Si segnala che i recapiti identificati dai codici 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 111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0059-2).	ACCOGLIBILE	
26	HERA Bologna	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.	ACCOGLIBILE	Da definire con specifici atti convezionali
27	HERA Bologna	Inoltre, come indicato all'interno del "Disciplinare tecnico quadro per la gestione del servizio delle acque meteoriche", l'attività di gestione di tale servizio è limitata ai soli elementi infrastrutturali di proprietà pubblica comunale ricadenti all'interno del perimetro dell'agglomerato.	ACCOGLIBILE	Da definire con specifici atti convezionali
28	HERA Bologna	I recapiti delle acque meteoriche non dovranno avvenire negli scaricatori degli scolmatori esistenti, come previsto per i punti di scarico 005, 030 e 035 (rif. elaborati "111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0041-2" e "111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0043-2"), si prescrive di identificare in fase di progettazione esecutiva gli idonei punti di recapito da condividere con il gestore	ACCOGLIBILE	
29	HERA Bologna	per i punti di scarico 080, 085 e 090 (rif. elaborato "111465-0000-PD-AU-IDR-DP000-00000-D-IDR0049-2") occorrerà ottenere anche il parere di competenza dalla Regione Emilia-Romagna.	ACCOGLIBILE	
30	HERA Bologna	AUA: si rammenta, che nel caso di nuove urbanizzazioni o di interventi interessanti gli agglomerati esistenti di cui alla DGR 201/2016, che prevedano, tra l'altro, la realizzazione di nuove reti bianche, gli eventuali scarichi in corpo idrico superficiale (a cielo aperto o tombati) di queste ultime dovranno essere autorizzati prima della loro messa in esercizio anche al fine di consentire all'Autorità competente di fornire preventivamente le prescrizioni tecnico-gestionali alle quali gli scarichi dovranno essere soggetti. In questo caso l'autorizzazione dovrà essere rilasciata direttamente al Soggetto Attuatore responsabile della realizzazione degli interventi per il tempo strettamente necessario alla realizzazione degli stessi in vista del successivo trasferimento della titolarità dell'autorizzazione al Gestore del SII.	SI PRENDE ATTO	
31	HERA Bologna	la possibilità di ripermire le aree di esproprio al fine di comprendere anche le condotte di progetto TLR di futura posa nella nuova strada di collegamento tra via San Donato e viale Europa, oltre alla fascia di asservimento che dovrà avere una larghezza di 5 metri rispetto all'asse della condotta;	NON ACCOGLIBILE	
32	HERA Bologna	di garantire, a seguito dei lavori previsti per il Passante, una viabilità di accesso alla Camera di Spinta ad ovest dell'Autostrada per poter accedere per le attività di manutenzione, come riportato nella tavola allegata;	ACCOGLIBILE	
33	HERA Bologna	di mantenere la futura eventuale piantumazione di nuovi alberi nelle aree verdi/terreni di campagna adiacenti l'attraversamento delle reti TLR di progetto alla distanza di almeno 4 metri dal filo esterno delle condotte di teleriscaldamento;	ACCOGLIBILE	
34	HERA Bologna	di ricevere eventuali analisi e considerazioni in merito alla bonifica di ordigni bellici predisposte per il "Passante Evoluto".	NON ACCOGLIBILE	
35	MINISTERO DELLA DIFESA	1) venga osservato quanto prescritto dal Comando per le Operazioni in Rete con la lettera n. 0000802 del 18 gen. 21;	SI PRENDE ATTO	
36	MINISTERO DELLA DIFESA	2) venga osservato quanto prescritto dal Comando 2° Reggimento di Sostegno AVES "ORIONE" con la lettera n. M_D E24035 REG2021 0005077 del 9 giu. 21;	ACCOGLIBILE	La barriera FO01 è stata potenziata. Per ragioni geometriche il prolungamento si arresta alla piazzola del PMV . La barriera prevista è opaca. L'altezza della barriera è tale da impedire la vista di una palazzina di 2/3 piani.
37	MINISTERO DELLA DIFESA	3) venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art. 22 del Decreto Legislativo n. 66 del 15 marzo 2010 - modificato dal decreto legislativo n. 20 del 24 febbraio 2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto Infrastrutture (Ufficio B.C.M. del 5° Reparto Infrastrutture in Padova). Una copia del Verbale di Constatazione, rilasciato dal predetto Reparto, dovrà essere inviata anche al Comando Militare Territoriale competente;	ACCOGLIBILE	
38	MINISTERO DELLA DIFESA	4) siano rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato Maggiore della Difesa n. 146/394/4422 del 9 agosto 2000, "Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica", la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere: di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati); di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60 KV;	ACCOGLIBILE	
39	MINISTERO DELLA DIFESA	5) sia osservato quanto disposto dal Decreto Ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990, per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri;	ACCOGLIBILE	
40	MINISTERO DELLA DIFESA	6) sia osservato il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.	NON APPLICABILE	Allo stato attuale il progetto non interessa immobili soggetti al D.Lgs. 42/2004
41	MATTM	Esaminata la Lista di controllo e la documentazione fornita dalla Società, ai sensi di quanto disposto dall'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, e come più diffusamente illustrato nell'allegata nota tecnica prot. MATTM-35186 del 06/04/2021, predisposta dalla competente Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale di questa Direzione Generale, considerate le finalità dell'intervento come descritte dalla Società proponente di recepimento delle richieste avanzate dagli Enti, nel corso della prima seduta della Conferenza dei Servizi, di integrazione del progetto definitivo valutato in sede di V.I.A. con alcune ottimizzazioni delle opere complementari e considerate le caratteristiche dell'intervento proposto, con riferimento agli aspetti ambientali, si ritiene che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio della soluzione progettuale presentata.	ACCOGLIBILE	
42	MATTM	Pertanto, sulla base delle analisi e valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, è ragionevole sostenere che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), nel rispetto delle condizioni ambientali di cui al decreto di compatibilità ambientale D.M. 133 del 30/03/2018.	ACCOGLIBILE	
43	MATTM	Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, n. 218 del 6 aprile 2021. Il proponente è tenuto a presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di Verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere.	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Si accolgono tutte le prescrizioni a meno della VIAD 10
44	MATTM	Alla verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali di cui all'articolo 1 si provvederà con oneri a carico del soggetto proponente laddove le attività richieste ai soggetti a tal fine individuati ed agli enti coinvolti non rientrino tra i compiti istituzionali dei predetti.	ACCOGLIBILE	
45	MATTM	Permane l'obbligo da parte del soggetto Proponente di ottemperare alle condizioni ambientali di cui al decreto DEC/VIA n. 133 del 30 marzo 2018 con cui è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale del progetto "Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto Tratto Bologna Borgo Panigale-Bologna San Lazzaro - Potenziamento in sede del sistema autostradale e Tangenziale di Bologna" di cui l'intervento oggetto del presente decreto direttoriale costituisce modifica progettuale.	ACCOGLIBILE	
46	MATTM	Esaminata la Lista di controllo e la documentazione fornita dalla Società, ai sensi di quanto disposto dall'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, e come più diffusamente illustrato nell'allegata nota tecnica prot. MATTM-93666 del 16/11/2020, predisposta dalla competente Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale di questa Direzione Generale, considerate le finalità dell'intervento, come descritte dalla Società proponente, di rendere compatibile l'assetto stradale con l'inserimento lungo la Via San Donato della nuova linea Tramviaria, prevista negli strumenti di pianificazione comunale, agevolandone la realizzazione con i conseguenti benefici sul traffico locale ed, inoltre, garantire il collegamento dello svincolo di San Donato allo svincolo 8bis attraverso un percorso più breve ed ottimizzato rispetto a quanto previsto nel progetto definitivo approvato in sede di V.I.A., e considerate le caratteristiche dell'intervento proposto, con riferimento agli aspetti ambientali, si ritiene che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio della soluzione progettuale presentata.	ACCOGLIBILE	
47	RER	La prescrizione n. 47 si considera parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva. motivazioni: si ritengono condivisibili le ottimizzazioni progettuali proposte che consentono di eliminare le manovre pericolose e garantire la percorribilità ciclopedonale 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 ciclopedonale promiscuo. Nelle successive fasi progettuali dovrà essere integrata la segnaletica orizzontale in corrispondenza degli attraversamenti inserendo la simbologia di attraversamento ciclabile. Come richiesto sono state inserite le quote nelle sezioni trasversali degli elaborati progettuali.	ACCOGLIBILE	
48	RER	La prescrizione n. 51 si considera parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva. motivazioni: si valuta positivamente la ridefinizione delle 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; si valuta, altresì, positivamente che in recepimento delle osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 19 e la n. 47), nel progetto del 2020 sono stati previsti il completamento del marciapiede a sud della rotatoria Madre Teresa di Calcutta, la rialqualifica della fermata del trasporto pubblico e la messa in sicurezza dell'intersezione. Non risultano invece adeguate alla normativa vigente le dimensioni trasversali dei percorsi ciclabili a nord del cavalcavia fino a Via Protche, e se ne chiede un adeguamento dimensionale (1,50 m per marciapiede + 1,50 m per corsia ciclabile monodirezionale). Per la completa ottemperanza della prescrizione n. 51 si chiede quindi di adeguare la larghezza dei percorsi promiscui ciclo-pedonali monodirezionali nel tratto nord di Via del Terrapieno a 3,00 metri, senza prevedere ulteriori espropri, ma un eventuale lieve restringimento di corsie di marcia e banchine della carreggiata.	ACCOGLIBILE	
49	RER	La prescrizione n. 54 si considera parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva. motivazioni: si valuta positivamente l'aggiornamento degli elaborati e la modifica progettuale che, in considerazione degli spazi disponibili e in recepimento delle ulteriori osservazioni emerse in sede di CdS (in particolare la n. 53), ha previsto il prolungamento del solo marciapiede tra il civico 20 e il marciapiede esistente del sottopasso di via Bentivoglio per non impattare eccessivamente sulle proprietà private in affaccio su via Stradelli Guelfi. In analogia agli altri percorsi ciclabili di progetto, si chiede di prevedere anche su quello di Via Stradelli Guelfi uno specifico impianto di illuminazione.	ACCOGLIBILE	

N.	ENTE	PRESCRIZIONE	RISCONTRO	NOTE
50	RER	La prescrizione n. 12 si considera parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva. motivazioni: si valutano positivamente le modifiche progettuali, nello specifico: – l’area del Parco pubblico Frisi Sostegnazzo che è stata ampliata fino a Via dell’Arcoveggio; – è stato ridefinito l’assetto complessivo di Parco Nord, secondo accordi presi con l’amministrazione comunale di Bologna; – nel progetto si prevede la sostituzione di tutti gli arredi di Parco Tanara e di Parco Campagna Via Larga. Si concorda che per il Parco della Birra, per motivazioni tecniche, non è stato possibile recepire la richiesta di prevedere un nuovo percorso ad anello, peraltro ritenuto ridondante; il nuovo percorso risulterebbe, infatti, una ripetizione della parallela Via del Triumvirato, riqualficata 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. Il Comune di Bologna si riserva di inviare, successivamente, specifiche indicazioni in merito alla realizzazione degli interventi in fase esecutiva.	ACCOGLIBILE	In attesa di specifiche indicazioni per la fase esecutiva dal Comune di Bologna che non modifichino il costo complessivo dell'intervento
51	RER	La prescrizione n. 2 si ritiene parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva. motivazioni: si prende atto che nell’attuale progettazione definitiva il proponente si è limitato a valutare la fattibilità tecnico ed economica di dotare l’infrastruttura di un impianto di pannelli fotovoltaici. Sono stati individuati gli elementi progettuali che potrebbero eventualmente essere integrati con pannelli fotovoltaici, ossia: barriere acustiche tipo 6 con sbraccio 5,50 m. esposte a sud, presenti in tre tratti: Massarenti (tratto A), Castelmaggiore (tratto B) e Via Benazza (tratto C); Copertura Semi-galleria fonica Croce del Bianco; Copertura galleria fonica San Donnino tratto C. Si ritiene che tali interventi debbano essere realizzati Si valuta positivamente che il proponente ritiene valida l’indicazione di “partecipazione in quota parte alla costruzione di nuovi impianti alimentati da fonti rinnovabili installati su altre infrastrutture esistenti del territorio metropolitano”. Con riferimento all’elaborato “Analisi emissione di CO2 della rete stradale e definizione potenza di riferimento per energia da fonti rinnovabili per compensazione incremento diCO2 di cui alla prescrizione A5- C2 del DECVIA n. 133 del 30/03/2018”, si ritiene che per “l’incremento delle emissioni di CO2 rispetto allo stato di fatto” si debba ritenere l’incremento generato dall’ampliamento dell’infrastruttura, senza tenere conto degli effetti migliorativi sull’intero bacino bolognese. Si prende atto del calcolo effettuato per la CO2 da compensare e si condivide la modalità scelta, da Società autostrade, per l’ottemperanza di tale prescrizione. Si ritiene, altresì, necessario che sia prevista la realizzazione di parte degli interventi previsti nel Comune di San Lazzaro, con modalità da concordare con il Comune in fase di progettazione esecutiva.	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Si conferma che è prevista l'installazione di sistemi fotovoltaici sulle coperture delle gallerie foniche, mentre non è prevista l'installazione sulle barriere acustiche per infattibilità tecnica
52	RER	La prescrizione n. 19 si considera parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva. motivazioni: si prende atto che i recapiti degli scarichi del nuovo sistema di drenaggio autostradale, sono tutti elencati nell'allegato G dell'elaborato IDR0025-2. Per ciascun recapito sono specificati l'ubicazione planimetrica, il trattamento qualitativo, ove presente, e il corpo idrico ricettore. Per le aree di laminazione per cui non si prevede l'impermeabilizzazione deve comunque essere verificato il livello massimo della falda superficiale che dovrà essere ad almeno 1 metro dal fondo del bacino al fine di potere escludere lo scarico in falda di portate di acque meteoriche. Relativamente alle varie immissioni, l'Autorizzazione/Concessione deve essere richiesta al gestore del corpo idrico ricettore (per le reti pubbliche, miste e bianche separate, si deve fare riferimento ad Hera S.p.A.).	ACCOGLIBILE	
53	RER	La prescrizione n. 20 si considera parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva. motivazioni: si prende atto che l’elaborato IDR0332-2 descrive le reti di drenaggio previste per le aree di cantiere. Tuttavia i contenuti dello stesso si ritengono non esaustivi e non pienamente in linea con i principi della normativa regionale (es: alcune aree impermeabili di deposito terre e rocce e materiali da demolizione necessitano di trattamenti in continuo per la gestione dei solidi che invece non sono previsti; le superfici delle aree uffici invece non necessitano di sistemi di gestione, le superfici per la frantumazione inerti necessitano di sistemi di gestione diversi da quelle adibite alla produzione del cemento, ecc..). Per la definizione dei sistemi di trattamento idonei ai sensi della normativa regionale necessita un livello di dettaglio maggiore relativo al lay-out dei cantieri, pertanto si ritiene che la definizione debba essere rinviata alla fase di progettazione esecutiva. Sulla base del lay-out dettagliato dei cantieri dovrà essere valutata anche la necessità di sistemi di laminazione delle portate di acque meteoriche rispetto alle portate massime ammissibili definite dai gestori dei corpi idrici recettori, ed alla necessità di prevedere una modalità di controllo delle portate in uscita, da concordare, con l’Agenzia Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile – Bologna.	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Da definire con l'Ente di riferimento la portata di recapito
54	RER	Le prescrizioni n. 25 e n. 32 si ritengono – nel territorio del comune di San Lazzaro completamente ottemperate; – nel territorio del comune di Bologna ottemperata la n. 25, mentre la n. 32 è parzialmente ottemperata con segnalazioni di errori. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva. motivazioni: si prende atto che il proponente conferma che la gestione degli svincoli della tangenziale sarà completamente in capo ad Autostrade per l'Italia. Per tale motivo le fasce di pertinenza autostradale comprendono al loro interno lo sviluppo complessivo dei rami di svincolo fino all'intersezione con le viabilità esistenti (limite competenza ASPI). Si prende atto che il proponente conferma la chiusura circolare del buffer, invece della chiusura rettilinea, ritenendo che “una chiusura rettilinea del buffer comporterebbe anche una riduzione significativa dei ricettori considerati nello studio acustico”. Si prende atto che si è proceduto ad aggiornare il censimento ricettori, al fine di scongiurare eventuali imprecisioni relativamente al numero di piani. Si prende atto che si è proceduto ad estendere “ove necessario” le barriere acustiche lungo i rami di svincolo del sistema tangenziale, mentre non sono state previste barriere acustiche in corrispondenza delle rotatorie. Si prende atto che si è proceduto a potenziare ove possibile le barriere acustiche precedentemente previste, in modo da mitigare i livelli sonori presso diversi ricettori ove veniva stimato il superamento dei limiti normativi. Non sempre sono state tuttavia puntualmente specificate le motivazioni tecniche che hanno impedito l’implementazione delle mitigazioni acustiche per quei ricettori su cui permangono superamenti dei limiti. Si ribadisce la specifica prescrizione già espressa nella verifica di assoggettabilità dei viadotti Reno e Savena, in relazione al potenziamento delle barriere acustiche FO008, FO010 e FO012 per i ricettori n. 155 e n. 188 e FO014, FO018, FO022, FO024 e FO026 per i ricettori n. 318, n. 322, n. 330 e n. 333, al fine di ricondurre i livelli al di sotto del limite stesso.	ACCOGLIBILE	
55	RER	La prescrizione n. 5 si considera parzialmente ottemperata. Si ritiene necessario siano attuate specifiche indicazioni da realizzarsi nella fase esecutiva. motivazioni: sono stati previsti interventi di rimboschimento nelle le aree richieste e con incremento di ulteriori aree come prescritto nella CdS del 6 giugno 2020. Nel prosieguo della CdS verranno fornite dal Comune di San Lazzaro prescrizioni puntuali da recepire in fase di progettazione esecutiva.	ACCOGLIBILE	Cfr. Parere Comune San Lazzaro
56	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	Gli scavi necessari alla realizzazione delle opere localizzate, come da elenco sotto riportato, sono da sottoporre ad assistenza archeologica: - area 1 (km 8+100 – 9+500) - bacini idrici, viadotto opera 60T, sottovia del Triumvirato e relativi svincoli e riqualfica stradale (61T, VL01, 4-4bis); - area 3 (km 11+000 – 12+000) - cavalcavia via Benazza (CV75T), corpo stradale in trincea e cavalcavia 76T e 77T; - area 4 (km 12+000 – 13+000) – corpo stradale in trincea e vasca di laminazione; - area 5 (km 13+000 – 14+000) – sottovia via Erbosa (83T), via dell’Arcoveggio (84T), via Corticella (86T); - area 6 (km 14+000 – 16+000) – sottovia rampe interconnessione e relativa rampa (89T-93T), sottovia via Ferrarese (95T), sottovia via Zambellini – Stalingrado (97T), sottovia via Zambeccari e relativo monolite a spinta (98T e 98aT), corpo stradale in trincea, cavalcavia CV101a; - area 7 (km 16+000 – 18+000) – a partire dalla progressiva 16+400 tutti gli interventi, anche quelli di scotico superficiale; - area 8 (km 18+000 – 19+000) – prolungamento Ponticello (108T), sottovia dir. via Scandellara (109T), muro di sottoscarpa MS17, muro di sostegno MS18, sottovia via Scandellara (111T), riqualfica via Scandellara (VL12), muri di sostegno MS19 e 20; - area 9 (km 19+000 – 20+000) - tutti gli interventi, anche quelli di scotico superficiale; - area 10 (km 20+000 – 22+330) - tutti gli interventi, anche quelli di scotico superficiale; - area 11 (collegamento via Agurchi - asse attrezzato) – scavi profondi (vasca di laminazione e sollevamento e paratie di pali).	ACCOGLIBILE	
57	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	Controllo archeologico in corso d’opera a tutte le attività di modifica del sottosuolo relative alle interferenze Hera, Terna, E-Distribuzione e Snam, compresi i pozzetti di spinta e di uscita per le attività di posa mediante Trivellazione Orizzontale Controllata (interferenze Snam ed E-Distribuzione) e le opere di dismissione mediante rimozione con scavo a cielo aperto (interferenze Snam).	ACCOGLIBILE	
58	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	Le indagini archeologiche dovranno essere eseguite con oneri non a carico di questo Ufficio, da parte di personale specializzato (archeologi), secondo le indicazioni fornite da questa Soprintendenza, che assumerà la Direzione scientifica, nella figura dei funzionari archeologi indicati in calce, competenti per comparto territoriale. Tali indagini dovranno essere effettuate mediante l'utilizzo di benna liscia, dovranno comprendere la documentazione grafica (georeferenzata) e fotografica, nonché la redazione di una relazione finale; i materiali eventualmente recuperati dovranno essere lavati, sistemati in idonei contenitori e conservati temporaneamente in locali appositamente predisposti. Si precisa che nel caso in cui durante la sorveglianza archeologica si rilevi la presenza di depositi e/o strutture di interesse archeologico, questo Ufficio si riserva di formulare ulteriori prescrizioni di tutela, che potranno consistere anche in indagini archeologiche in estensione delle emergenze individuate.	ACCOGLIBILE	
59	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	Per ciò che attiene le aree di cantiere ricadenti in area paesaggisticamente tutelata, si chiede che al termine dei lavori venga sgombrata l’area da materiali ed attrezzature di cantiere e che venga ripristinato lo stato originario dei luoghi;	ACCOGLIBILE	
60	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	I piloni siano maggiormente distanti dall’alveo.	NON ACCOGLIBILE	Si allega una relazione che descrive l'impossibilità di modificare l'attuale configurazione dell'opera a causa dei numerosi vincoli al contorno di natura idraulica, geometrica e normativa. Si allegano altresì i pareri ricevuti in occasione della precedente Verifica di assoggettabilità a VIA dei Viadotti Reno e Savena.
61	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	Inoltre, l’orografia del terreno, a seguito del cambio di sedime del fiume, dovrà mantenere un andamento riconducibile a quello dello stato attuale senza creare notevoli rilevati e riprofilature con conseguenti opere di sostegno. In ogni caso, le opere in programma dovranno essere oggetto di un progetto di livello esecutivo, da sottoporre preventivamente a questa Soprintendenza;	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	L’intervento sul fiume Reno prevede la risagomatura dell’alveo di magra in coerenza con il nuovo layout progettuale dei viadotti e in coerenza con il Decreto 173/2021 del MATTM

N.	ENTE	PRESCRIZIONE	RISCONTRO	NOTE
62	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	L'utilizzo di massi sciolti da collocare sulle pile dei viadotti di materiale locale o riconducibile ad esso a livello cromatico e materico;	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Non essendo presente materiale autoctono, si prevede l'utilizzo di massi sciolti da cava con caratteristiche cromatiche e materiche il più possibile simili al materiale d'alveo esistente.
63	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	per quanto riguarda i nuovi interventi a carico della vegetazione per cui si prevede la realizzazione di due aree lungo le sponde del Reno di Inverdimenti Arbustivi Fluviali per un totale di 2074 mq, si chiede l'utilizzo di essenze autoctone;	ACCOGLIBILE	
64	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	A seguito della comunicazione di avvio del procedimento di dichiarazione di interesse culturale ai sensi dell'art 1, comma 3, lettera d) afferente alla Chiesa di San Donnino, ns. prot. N 17714 del 26/07/2021 si chiede di effettuare un approfondimento con le interferenze dell'intervento proposto con la nuova perimetrazione del vincolo. Si ritiene che il progetto di intervento, inoltre, vada presentato in scala architettonica 1:100, e con elaborati rispondenti alla richiesta di autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. In via preliminare in merito al progetto proposto di sistemazione dell'area antistante la Chiesa si ritiene che l'intervento sia troppo a ridosso del bene vincolato, in special modo con la rampa di accesso alla piazza attrezzata e al viadotto, e risulti troppo impattante rispetto al bene vincolato.	ACCOGLIBILE	Si allegano elaborati di maggior dettaglio rispetto al Progetto Definitivo ed una proposta progettuale per il sistema di collegamento verticale tra la Chiesa e la piazza attrezzata sopra alla galleria.
65	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	In merito alle Rimesse Caprara vincolate ai sensi del D.D.R 520 del 27.12.2005, si chiede di approfondire l'intervento che verrà effettuato in quanto non è specificato l'ambito da rilasciare in concessione d'uso e l'ambito interessato dalle lavorazioni.	ACCOGLIBILE	Si allegano elaborati di maggior dettaglio rispetto al Progetto Definitivo
66	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	In merito agli elementi di illuminazione puntuale e di arredo nelle aree paesaggisticamente vincolate si chiede di relazionare i nuovi elementi proposti a quelli esistenti in modo da creare continuità con le situazioni in essere cogliendo l'occasione per agire in ordine ad una riqualificazione paesaggistica complessiva.	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	<p>Il progetto dell'illuminazione e degli arredi, in accordo con il Comune, è stato pensato per dare una caratterizzazione architettonica unitaria lungo tutto l'intervento del Passante anche se diverso dalle aree limitrofe.</p> <p>In merito alle aree vincolate:</p> <p>Area vincolata fiume Reno Non sono previsti elementi di illuminazione e arredo.</p> <p>Area vincolata canale Navile Battiferro</p> <p>- Sottovia autostradale: si prevede l'utilizzo di nuovi elementi di illuminazione in linea con il progetto generale degli spazi urbani in quanto non sono presenti elementi di illuminazione esistenti.</p> <p>- Giardini Frisi-Sostegnazzo (AP03): si prevede l'utilizzo di elementi di illuminazione e di arredo in continuità con l'esistente e con il progetto generale dei parchi redatto secondo le linee guida del Comune di Bologna.</p> <p>- Percorso ciclopedonale Colombo (BK03): si prevede l'utilizzo di elementi di illuminazione in continuità con l'esistente.</p> <p>Area vincolata fiume Savena Abbandonato</p> <p>- Percorso ciclopedonale Michelino (BK07): si prevede l'utilizzo di elementi di illuminazione in continuità con l'esistente.</p> <p>- Percorso ciclopedonale Ferrarese (BK13): l'illuminazione stradale è garantita dai pali esistenti (o loro sostituzione con nuovi pali dello stesso tipo) mentre per l'illuminazione della pista ciclabile, quando separata dalla strada carrabile da una fascia verde, sono stati inseriti nuovi pali di altezza inferiore in linea con il progetto generale degli spazi urbani;</p> <p>Area vincolata fiume Savena</p> <p>- Parco Savena (AP20): essendo il parco di nuova realizzazione si prevede l'utilizzo di nuovi elementi di illuminazione e di arredo in continuità con il progetto generale dei parchi redatto secondo le linee guida del Comune di Bologna.</p> <p>- Porta Savena (SA12): verificare se l'illuminazione e gli arredi scelti sono in continuità con</p>
67	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	Si raccomanda di analizzare le interferenze delle sistemazioni urbane e delle piste ciclabile proposte a completamento e servizio del tracciato dell'autostrada con il tracciato della linea tranviaria di Bologna soprattutto nei tratti di Via San Donato e di Via di Corticella.	ACCOGLIBILE	
68	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	I beni di interesse storico-artistico sottoposti a tutela ai sensi della Parte seconda del D. Ls. 42/2004 e s.m.i. non dovranno essere in alcun modo interessati dagli interventi in progetto né dalle aree di cantiere. A tal fine, il bene denominato chiesa di Santa Maria Assunta e pertinenze di Caselle, tutelato con D.D.R. del 8.02.2021, censito al FG.2, p.lle 22, 86,121,155,758 parte ovest, non dovrà essere oggetto di modifiche.	ACCOGLIBILE	Saranno rimossi gli interventi precedentemente richiesti dal Comune di San Lazzaro
69	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	Analogamente, si sottolinea che Villa Bonfiglioli parco e pertinenze detta Villa Rorà, sottoposta a tutela con D.M. del 06.02.1981 e del 26.03.1997, non dovrà essere interessata né da eventuali interventi né da aree di cantiere;	ACCOGLIBILE	Il Progetto Passante non interferisce con l'area vincolata.
70	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	Le aree aventi le caratteristiche di area boscata ai sensi del D. Lgs. 34/2018 e quindi tutelate ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. g), dovranno mantenere, in ogni caso, tali peculiarità anche a seguito delle modifiche delle piantumazioni in programma;	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	<p>Nell'elaborato di sovrapposizione del progetto ai vincoli (111465-0000-PD-DG-URB-00000-00000-D-AUA0041-0) sono riportate le aree boscate ai sensi del D.Lgs. 34/2018 interessate dal progetto e quindi soggette parzialmente al taglio.</p> <p>Nell'elaborato 111465-0000-PD-IT-S00-GE000-00000-D-SUA0069-2 sono riportate le nuove aree boscate che assumeranno le caratteristiche ai sensi del D.Lgs. 34/2018.</p>
71	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	I muri di sostegno e le opere in terra in rilevato, dovranno essere oggetto di un progetto di mitigazione con sistemazioni a verde, da illustrare con elaborati di livello progettuale esecutivo, da sottoporre preventivamente a questa Soprintendenza.	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	<p>A livello paesaggistico (quadri percettivi) l'intervento è mitigato da parchi e fasce di mitigazione lungo l'asse autostradale. A livello di dettaglio il muro non può essere mascherato da siepe o altri elementi per necessità di ispezioni periodiche.</p> <p>Negli elaborati dei prospetti territoriali è possibile osservare l'inserimento dell'infrastruttura nel paesaggio.</p> <p>Le opere di mitigazione sono osservabili negli elaborati specifici delle opere a verde.</p>
72	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	Il parapetto della passerella pedonale sul Savena sia in cor-ten. In generale, le aree verdi in programma, i percorsi, le pavimentazioni pedonali dovranno essere oggetto di approfondimenti progettuali di dettaglio;	ACCOGLIBILE	Si allega proposta progettuale aggiornata.

N.	ENTE	PRESCRIZIONE	RISCONTRO	NOTE
73	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	Si chiede l'uso di barriere acustiche trasparenti nei tratti paesaggisticamente tutelati quali, ad esempio, le zone di attraversamento dei corsi d'acqua; in tali zone non dovrà essere previsto l'elemento terminale inclinato verso la sede stradale;	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	In corrispondenza dell'attraversamento dei corsi d'acqua (fiume Savena, canale Navile Battiferro, fiume Savena Abbandonato) sono previste barriere trasparenti. La sezione trasversale delle barriere non è modificabile in quanto lo sbraccio ed il relativo punto sommitale della barriera sono definiti dallo studio acustico al fine di temperare alla normativa vigente ed alle prescrizioni VIA. Alcune barriere trasparenti, esterne alle aree vincolate, per motivazioni acustiche sono dotate di sbraccio opaco.
74	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA	I tralicci e i supporti metallici della segnaletica siano di colore verde analogo a quello individuato per le barriere acustiche.	ACCOGLIBILE	Si allegano fotoinserimenti con le diverse proposte
75	TPER	Mantenere attuale franco del sottovia di Via Due Madonne	ACCOGLIBILE	
76	TPER	Prevedere un importo per la perturbazione dei servizi pubblici	ACCOGLIBILE	Si rimanda a quanto già dichiarato in sede di CDS: l'eventuale inserimento della somma nel quadro economico della commessa è subordinato all'eventuale approvazione da parte del Ministero Concedente
77	CHIUSA CASALECCHIO	Si resta in attesa di conoscere i particolari i costruttivi per esprimersi definitivamente, sin d'ora comunque si anticipa parere favorevole qualora venga rispettata la principale clausola inerente la continuità e la salvaguardia della capacità dei condotti.	ACCOGLIBILE	
78	RFI	Verifica recepimento prescrizioni di cui alla nota RFI-DOI.T.BO.ING\A0011\P\2020\0002700	ACCOGLIBILE	vedere i 7 punti elencati nelle celle sottostanti
		"1. Interventi propedeutici relativi alle spalle dei viadotti CV01 e CV02: - dagli elaborati forniti alla Scrivente non si ha evidenza di interventi di consolidamento/sostegno dei rilevati su cui andranno posizionati gli appoggi prefabbricati (larghezza 3,03 m e lunghezza 3,30 m) sui quali saranno varati i ""ponti Bologna""; - dagli elaborati si evince che la quota di estradosso del manufatto è pari a -0.85 m rispetto al piano del ferro (p.f.). L'ingombro reale del ""ponte Bologna"", a meno di tolleranze legate al montaggio dello stesso, è pari a 0.85 m, pertanto non è possibile prevedere la perfetta adiacenza tra l'opera provvisoria ed il manufatto definitivo; a tal proposito si raccomanda di prevedere la quota di estradosso pari a -1,00 m dal p.f.; - dagli elaborati relativi alle carpenterie e fondazioni delle spalle si ha evidenza della realizzazione di doppia fila di pali di grande diametro (111500 e L=57 m), facenti parte del sistema di fondazione profonda	SI PRENDE ATTO	
		"2. Gestione attività di assemblaggio dei viadotti CV01, CV02 e CV03: - nell'elaborato ""Piano generale delle fasi costruttive"" viene rappresentata la realizzazione dei nuovi viadotti CV01, CV02 e CV03 a fianco delle attuali opere d'arte; durante la fase realizzativa di tali nuovi viadotti dovrà essere sempre garantito il rispetto delle distanze di sicurezza dalle linee ferroviarie in esercizio. Si ritiene che tale criticità sia principalmente legata alle attività di varo ed assemblaggio dei viadotti, con particolare attenzione al viadotto CV03 la cui realizzazione è prevista nelle immediate vicinanze del viadotto ""bretella per Venezia AV"" e dell'opera da sostituire."	SI PRENDE ATTO	
		"3. Larghezza camminamenti: - nello sviluppo del progetto dovrà essere considerata la ""larghezza minima dei camminamenti"" prevista da normativa pari a cm 50, nonché il rispetto della distanza minima dell'asse del camminamento stesso rispetto al bordo interno della rotaia più vicina in funzione della velocità di linea, conformemente a quanto previsto dall'art. 8 della Legge 191/1974, nonché dall'art. 6 del DPR 469/1979 di cui si mostra un estratto. [...]"	ACCOGLIBILE	
		"4. Cronoprogramma attività interferenti con l'esercizio ferroviario: - tra gli elaborati forniti alla Scrivente manca uno specifico elaborato di progetto relativo al cronoprogramma delle attività interferenti con l'esercizio ferroviario. A tal proposito si ritiene necessario specificare la successione cronologica delle lavorazioni ed i tempi di ciascuna attività/fase, al fine di poter determinare il periodo di soggezione delle stesse con l'esercizio ferroviario e quantificarne i relativi oneri."	ACCOGLIBILE	
		"5. Nuovo viadotto bretella per Venezia AV: - nell'elaborato ""Pianta generale di inserimento delle opere"" si nota che le pile del nuovo viadotto della ""bretella per Venezia AV"" coincidono con il limite del futuro ampliamento della sede stradale. Si ritiene pertanto necessario fornire indicazioni circa sistemi di protezione da urti delle pile stesse."	ACCOGLIBILE	
		"6. Viadotto CV02 (linea di cintura BO-PD), spalla A - dall'elaborato ""Pianta generale di inserimento delle opere"" si evince che il nuovo cavalcavia avrà una lunghezza pari a 85,00 m, circa 30,00 m in più rispetto all'opera esistente (circa 15 m per ogni lato). Con questa soluzione progettuale, il tracciato ferroviario di ambedue i binari, in corrispondenza della spalla A (lato città) risulterebbe all'interno della nuova travata metallica in raccordo parabolico per circa 20,00 m, con una sopraelevazione max di 40 mm. L'opera dovrà pertanto risultare calcolata anche in relazione alle sollecitazioni dovute al tracciato in curva dato che non sarà possibile effettuare alcuna modifica planimetrica del tracciato poiché questa comporterebbe la traslazione dell'attuale bivio (demolizione e ricostruzione) lato sud-ovest."	ACCOGLIBILE	Si conferma che dal punto di vista planimetrico non è stata fatta alcuna modifica rispetto all'attuale tracciato. La variazione sulla spalla, a livello di scostamento planimetrico rispetto al rettilineo e di sovrallzo,non determina modifiche all'opera, ma verranno comunque aggiornati i carichi a valle della definizione finale del profilo altimetrico del piano del ferro (attualmente in fase di affinamento).
		"7. Trazione Elettrica e Impianti di Segnalamento: - da una prima analisi degli elaborati forniti, data la larghezza dei ponti, sembrerebbe che non sia stata valutata in sede progettuale la possibilità di installare i sostegni per gli impianti di Trazione Elettrica, che devono essere posizionati ad una distanza di almeno 2,25 m dall'interno della più vicina rotaia. Si chiede pertanto un approfondimento sulla questione evidenziata e la redazione di specifici elaborati progettuali che riportino il posizionamento di tali opere di sostegno. Ik necessario inoltre prevedere, in corrispondenza dei nuovi ponti ferroviari, la posa di nuovi cunicoli per cavidotti a tre gole separate, idonei per il passaggio di cavi di segnalamento e di energia."	ACCOGLIBILE	RFI ha trasmesso la posizione, i carichi e le geometrie dei pali TE e le geometrie dei cunicoli. Siamo in attesa di una conferma sui carichi ricevuti e sul posizionamento dei cunicoli sull'impalcato. Si potrà poi procedere alle verifiche e all'aggiornamento degli elaborati inserendo tali dettagli. Attualmente nelle tavole è presente un dettaglio tipologico di attacco dei pali TE che verrà quindi aggiornato coerentemente con quanto
79	RFI	Per quanto riguarda gli oneri RFI, si riporta agli allegati 2 e 3 la stima degli importi che dovranno essere sostenuti a carico del progetto in parola. A tal proposito, si fa presente in Allegato 3 sono riportati i costi del rallentamento per giornata ed il costo delle interruzioni per "evento". Tali importi dovranno essere pertanto calati sull'operatività del cantiere (durata dei rallentamenti, numero di interruzioni necessarie...).	SI PRENDE ATTO	
80	RFI	Si sottolinea che gli oneri sopra citati, già comunicati alla Società Autostrade per le vie brevi, non comprendono i costi relativi all'allargamento del sottopasso di Via Cristoforo Colombo, anch'essi da computare a carico del progetto in oggetto. La Società scrivente comunicherà direttamente ad Autostrade per l'Italia tale importo entro 30 giorni dalla data odierna.	SI PRENDE ATTO	
81	RFI	Si ribadisce nuovamente che per regolamentare la realizzazione e successiva manutenzione delle opere in progetto si dovrà procedere con la sottoscrizione di apposita convenzione, a titolo oneroso, che regolerà la gestione delle diverse interferenze.	SI PRENDE ATTO	
82	SNAM	Recepimento osservazioni e indicazioni di cui alle note: - DICEOR-BER prot. n. 0701 del 21/10/2020; - DICEOR-BER prot. n. 0538 del 12/08/2020; - DICEOR-BER prot. n.2021:0320 AINT MASTER 11848 del 26/04/2021;	ACCOGLIBILE	
83	SNAM	per quanto attiene l'interferenza censita come ASPI 131-1 (opere di abbassamento della via Stalingrado), avendo ricevuto da ASPI l'indicazione che è ipotizzabile l'utilizzo di mezzi d'opera con un peso massimo operativo di 30 tonnellate, sarà necessario prevedere, a protezione del cunicolo già esistente sulla ns. tubazione, la posa in opera, a cura e spese del Soggetto interferente, di opportuni ripartitori di carico come indicato nella "soluzione 2" della tabella GASD C13.40.80.07, allegata alla presente;	ACCOGLIBILE	
84	SNAM	per quanto attiene l'interferenza censita come ASPI 122/3, dovranno essere previsti tutte le soluzioni di sicurezza necessarie (armatura pareti di scavo – palancolatura – recinzione impianto) per evitare l'interessamento del ns. gasdotto nelle operazioni di scavo del nuovo basamento del ponte; dovrà inoltre essere prevista la posa di idonei ripartitori di carico nei punti di transito, sulla ns. tubazione, delle macchine operatrici;	ACCOGLIBILE	
85	SNAM	nei casi di percorsi paralleli fra condotte non drenate ed altre canalizzazioni non in pressione adibite ad usi diversi (cunicoli per cavi elettrici e telefonici, fognature e simili) la distanza minima tra le superfici affacciate non deve essere inferiore alla profondità di interramento adottata per la condotta del gas, salvo l'impiego di diaframmi continui di separazione o manufatti di protezione chiusi drenanti;	ACCOGLIBILE	
86	SNAM	nei casi di parallelismi e di attraversamenti con altre tubazioni in pressione (acquedotti, gasdotti, oleodotti e simili) dovrà essere assicurata una distanza minima tra le superfici affacciate non inferiore a 0,5 metri. E' ammessa una distanza inferiore purchè si mettano in atto soluzioni che impediscano il contatto metallico tra le condotte e che non interferiscano con le operazioni di manutenzione;	ACCOGLIBILE	
87	SNAM	nei casi di attraversamenti di condotte non drenate ed altre canalizzazioni non in pressione adibite ad usi diversi (cunicoli per cavi elettrici e telefonici, fognature e simili), la distanza misurata in senso verticale fra le due superfici affacciate non deve essere inferiore a 1,5 metri. Qualora non sia possibile osservare tale distanza, la condotta del gas deve essere collocata, a cura della scrivente Società ed onere del Soggetto interferente, entro un manufatto di protezione chiuso drenante che deve essere prolungato da una parte all'altra dell'incrocio per almeno 1 metro nei sovrappassi e 3 metri nei sottopassi, misurati a partire dalle tangenti verticali alle pareti esterne della canalizzazione, evitando in ogni caso il contatto metallico tra le superfici affacciate. Quando tecnicamente fattibile il manufatto di protezione chiuso drenante, di cui sopra, può essere invece realizzato a protezione della canalizzazione interferente, a cura e spese del Soggetto interferente.	ACCOGLIBILE	
88	FER	La luce libera tra l'intradosso dell'impalcato del "Viadotto Scandellara" e l'attuale piano del ferro della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore NON dovrà per nessuna ragione essere diminuita rispetto al valore minimo attuale, quindi potrà essere mantenuta allo stesso valore attuale o meglio se aumentata;	ACCOGLIBILE	
89	FER	in considerazione del notevole allargamento della sezione del viadotto ed in presenza di difficoltà al mantenimento delle pendenze, dei franchi di sicurezza e delle quote del filo di contatto entro le tolleranze previste dalle norme, questa FER potrà provvedere all'aggrappamento delle sospensioni della linea di trazione elettrica direttamente all'impalcato del viadotto medesimo;	ACCOGLIBILE	

N.	ENTE	PRESCRIZIONE	RISCONTRO	NOTE
90	FER	la realizzazione dei lavori dovrà essere subordinata ad un preventivo verbale nel quale saranno definite le fasce orarie degli intervalli liberi da treni e le eventuali sospensioni con autosostituzioni a carico di Autostrade della circolazione ferroviaria;	ACCOGLIBILE	
91	FER	il nuovo viadotto Scandellara così modificato, tutti gli attraversamenti di sottoservizi, gli impianti tecnologici ed i manufatti di nuova realizzazione o che dovranno essere modificati in virtù dei lavori di che trattasi, che ricadono nell'ambito di applicazione del DPR 753, prima della loro esecuzione dovranno essere contemplati in apposite convenzioni tra FER e gli Enti proprietari al fine di regolarne la costruzione, l'uso e la successiva manutenzione.	ACCOGLIBILE	
92	MARCONI EXPRESS	Essendo il Marconi Express un sistema a guida automatica senza operatore a bordo, tutte le opere attinenti all'intervento in oggetto dovranno garantire la massima sicurezza nei confronti dell'infrastruttura "People Mover" anche in caso di eventi imprevedibili, come ad esempio urti dovuti a veicoli fuori sagoma, incidenti autostradali, fenomeni meteorologici, sismici ecc... Una possibile soluzione potrebbe essere quella di confinare la viabilità interferente all'interno di un tunnel con copertura accessibile.	ACCOGLIBILE	In fase di Progetto Esecutivo sarà inserito un apposito portale per la verifica dei veicoli fuori sagoma sulla rampa di ingresso, in modo da prevenire l'ingresso accidentale di mezzi di altezza superiore a 5 metri.
93	MARCONI EXPRESS	Tutte le eventuali modifiche e adeguamenti all'attuale configurazione del sistema "People Mover" che si rendessero necessari per garantire la sicurezza sia del Marconi Express sia della nuova viabilità autostradale a seguito degli interventi in oggetto (allargamento sede attuale e nuova viabilità di accesso) dovranno essere oggetto di specifico approfondimento e i relativi costi dovranno essere a carico di Autostrade.	NON ACCOGLIBILE	Si precisa che l'attraversamento del nastro autostradale dal c.d. People Mover è regolato da una convenzione sottoscritta dalla scrivente, dal Comune di Bologna e da codesta rispettabile società in data 12/11/2015. Nell'ambito di tale convenzione, segnatamente all'art. 3, vengono definite le responsabilità ed i relativi oneri per eventuali modifiche che si dovessero rendere necessarie alle strutture. Ciò premesso, dalle verifiche congiuntamente condotte, non emerge la necessità di modifica alle strutture in parola, in quanto è già presente un grigliato di servizio che si estende anche nell'area di sedime autostradale oggetto di allargamento;
94	MARCONI EXPRESS	Gli interventi in oggetto dovranno comunque garantire sempre, sia in fase di cantiere che successivamente, il normale accesso alla infrastruttura da parte del Gestore e di eventuali soggetti terzi sia per attività ordinarie di esercizio, sia per interventi manutentivi, sia per eventi in emergenza. Si evidenzia che lo scotolare di spalla B è interferente con l'attuale viabilità sottostante di servizio al "People Mover" (vedi	ACCOGLIBILE	Si conferma che sarà previsto nel Progetto Esecutivo un accesso dedicato alle strutture sia durante la fase di cantiere sia in fase definitiva di esercizio dell'opera;
95	MARCONI EXPRESS	Il progetto dell'infrastruttura autostradale dovrà essere congruente e non interferente con le opere di eventuale raddoppio della via di corsa del People Mover.	NON ACCOGLIBILE	Fermo restando quanto disciplinato nella suddetta convenzione e nei relativi verbali, si evidenzia che l'attuale impalcato del "People Mover" è già predisposto per un eventuale raddoppio delle vie di corsa. Parimenti, si rappresenta che le eventuali future opere di approccio all'attraversamento non sono interferenti con il sistema autostradale-tangenziale;
96	MARCONI EXPRESS	L'esercizio del Marconi Express è vincolato al rispetto di tolleranze millimetriche dell'infrastruttura esistente che costituisce piano di rotolamento. Ne consegue che né in fase transitoria durante i lavori né a conclusione degli stessi si dovranno manifestare cedimenti del terreno che comportino spostamenti dell'impalcato. Ne consegue che si ritiene opportuno un monitoraggio topografico in continuo da parte di Autostrade con attivazione di specifica procedura da condividere con il Concessionario per la gestione di eventi imprevedibili.	ACCOGLIBILE	Si conferma che nell'ambito del Progetto Esecutivo sarà prevista l'attivazione della procedura come richiesto;
97	MARCONI EXPRESS	Il progetto dell'infrastruttura autostradale relativo al tratto interferente con il "People Mover" dovrà essere sottoposto all'approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi e per gli effetti del DPR 753/80, in quanto trattasi di attraversamento superiore di un sistema ad impianto fisso già esistente.	NON APPLICABILE	Si specifica che la piattaforma autostradale-tangenziale manterrà l'attuale configurazione che la vede sottopassante la linea del "People Mover", pertanto non sono previsti dei sovrappassi dell'infrastruttura;
98	MARCONI EXPRESS	Relativamente a tutte le opere che possano avere un impatto sull'aspetto architettonico dell'attuale infrastruttura dovranno essere oggetto di apposito studio di dettaglio da sottoporre e condividere con Marconi.	ACCOGLIBILE	Si invia in allegato alla presente una sezione specifica in corrispondenza dell'infrastruttura, con indicazione circa le barriere acustiche e la cartellonistica stradale prevista, dalla quale si evince il franco minimo tra le opere in progetto rispetto al People
99	MARCONI EXPRESS	Ogni nuova costruzione e comunque ogni intervento civile ed impiantistico ricadente in una fascia plani-altimetrica di 6 metri dall'elemento più esterno del sistema People Mover, deve essere oggetto di preventiva valutazione e autorizzazione del Concessionario Marconi Express.	NON ACCOGLIBILE	Tale aspetto è già normato dalla vigente convenzione richiamata in precedenza;
100	MARCONI EXPRESS	Tutte le distanze dell'infrastruttura autostradale dovranno essere valutate rispetto agli elementi di finitura e completamento dell'infrastruttura del People Mover. Al riguardo ad esempio la tavola A2-U54-PO003-00000-D-STR-131-0-"Carpenteria generale" sembra riportare l'ingombro della sola carpenteria principale.	ACCOGLIBILE	Si rimanda all'elaborato grafico di cui alla prescrizione n.98.
101	MARCONI EXPRESS	Il progetto dovrà dare evidenza dell'eventuale previsione, nell'impalcato di progetto, di condutture ed impianti di qualunque tipo, con particolare riguardo sia alle condutture utilizzate per gas e carburanti di origine fossile, sia alla presenza di reti per trasmissione dati, di terra, ecc...	NON APPLICABILE	Si specifica che non è prevista l'installazione di impianti nel tratto interferito
102	MARCONI EXPRESS	Il progetto dell'infrastruttura autostradale dovrà dare evidenza che non sono previste sorgenti o antenne trasmissive di onde elettromagnetiche potenzialmente impattanti con le quattro frequenze dell'impianto di comunicazione Wi-Fi del People Mover;	ACCOGLIBILE	Si richiede di fornire il dettaglio di tali frequenze. Si conferma in ogni caso che quanto richiesto sarà sottoposto ad opportuna verifica e valutazione nello sviluppo del Progetto Esecutivo;
103	MARCONI EXPRESS	Le opere di sostegno dell'impalcato autostradale non devono interferire con la viabilità di accesso alla via di corsa per garantire l'assistenza ai passeggeri in caso di emergenza, sia in fase di costruzione che di esercizio;	ACCOGLIBILE	Sarà sviluppata nell'ambito del Progetto Esecutivo un'apposita planimetria con l'indicazione degli accessi all'infrastruttura ed alle vie di emergenza che saranno sempre disponibili sia in fase di cantiere sia in fase definitiva di esercizio dell'opera;
104	MARCONI EXPRESS	Il sistema di trazione "People Mover" è costituito da conduttori non isolati alimentati a 750Vcc denominati bus bar. tutte le opere e le lavorazioni da eseguirsi dovranno essere conformi alle norme CEI/EN e quindi a una distanza comunque non inferiore a 350 cm e nel rispetto del D.Lgs. 81/08;	ACCOGLIBILE	Tali aspetti saranno valutati nel Piano di Sicurezza e Coordinamento redatto nell'ambito del Progetto Esecutivo. In ogni caso, le opere e le lavorazioni previste saranno conformi alle norme vigenti;
105	MARCONI EXPRESS	Premesso che le opere in oggetto e i lavori per realizzarle non dovranno in alcun modo interferire con il normale esercizio del Marconi Express, gli impatti economici derivanti dalle eventuali interruzioni del servizio "People Mover" per la realizzazione e la posa dell'infrastruttura autostradale, saranno totalmente a carico della società Autostrade, unitamente ai costi interni di struttura e di gestione, e dovranno essere regolate da specifica convenzione da sottoscrivere tra MEX, Comune di Bologna e Società Autostrade. Tale Convenzione: - Dovrà dare atto che gli interventi dell'infrastruttura autostradale siano realizzati nel rispetto delle normative vigenti ed a perfetta regola d'arte; - Dovrà fare riferimento agli elaborati progettuali "As Built" dell'infrastruttura "People Mover"; - Dovrà dare evidenza di uno stato di consistenza tra MEX, Comune di Bologna e Società Autostrade delle opere realizzate prima dell'apertura dell'impianto autostradale; Prima dell'apertura dell'infrastruttura autostradale, Società Autostrade dovrà consegnare a MEX ed al Comune di Bologna un atto unilaterale d'obbligo, registrato alla conservatoria, che assicuri la rimozione/spostamento delle opere realizzate da Società Autostrade stessa, a semplice richiesta di MEX; - Società Autostrade si dovrà impegnare a mantenere in ordine ed in perfetta efficienza l'infrastruttura di "People Movere" in prossimità al cantiere e a tal fine si dovrà impegnare per eseguire un'idonea sorveglianza e guardiania per l'intera durata dei lavori; - I lavori di manutenzione dell'infrastruttura autostradale, in corrispondenza dell'infrastruttura del "People Mover", dovranno essere realizzati a cura e spese di Società Autostrade e gli stessi dovranno essere preventivamente autorizzati da MEX; - Dovrà prevedere risarcimenti economici per il mancato rispetto della Convenzione; - Dovrà prevedere un compenso per l'istruttoria della pratica di Convenzione; - Dovrà prevedere un canone concessorio annuo per l'attraversamento	NON ACCOGLIBILE	Si precisa che è già vigente la convenzione tra ASPI, Comune di Bologna e Marconi Express citata in precedenza
106	Società Reti e Mobilità S.r.l. SRM	L'ing. Giuseppe Meleleo della Società Reti e Mobilità S.r.l. SRM, per la definizione della progettazione esecutiva chiede di porre attenzione particolare all'altezza libera tra piano stradale e intradosso autostradale nel sottopasso di via Due Madonne. Non si deve assolutamente ridurre l'altezza libera rispetto a quella attuale, perché nel sottopasso di via Due Madonne è già minore di quanto previsto come minimo dalla norma CEI EN 50122 e cioè < di 4,70 metri ed è stata concessa specifica deroga dall'USTIF.	ACCOGLIBILE	
107	Società Reti e Mobilità S.r.l. SRM	sui costi necessari alla risoluzione delle interferenze con le infrastrutture filoviarie di proprietà della SRM, richiama la nota ASPI n. 16737 dell'8/10/2020, che confermava come a carico del progetto ASPI la risoluzione delle interferenze delle infrastrutture filoviarie con le opere non correlate strettamente all'ampliamento del sistema autostradale/tangenziale (ma che sono lavori di modifica del canale sottostante e sono opere accessorie di compensazione all'allargamento autostradale), e a carico della TPER /SRM la risoluzione delle interferenze con le infrastrutture filoviarie fissate all'impalcato autostradale, per le quali si fa riferimento al regime convenzionale in essere. Ad integrazione di quanto espresso in tale nota, chiede che per l'individuazione e relativa quantificazione delle opere a carico del progetto si faccia riferimento alla specifica tecnica di TPER (gestore dell'infrastruttura) e alla stima dei costi per tali modifiche filoviarie allegata alla nota SRM prot. n. 114 del 12.02.2020, già agli atti della 1ª seduta della C.d.S. e che riassume anche la posizione della TPER. Quindi, secondo tale nota, gli importi a carico del progetto sono di circa 590.000 euro (pari al 90% del totale dei lavori necessari per risolvere le interferenze filoviarie). SRM chiede che di questo importo venga tenuto conto espressamente nelle voci di costo del progetto.	ACCOGLIBILE	
108	Comune di San Lazzaro	Rilevata, per effetto del progetto, una più difficile accessibilità autostradale dallo svincolo 13, si evidenzia la necessità di valutare l'impatto che tale assetto provoca sulla viabilità urbana del territorio comunale e sulle condizioni ambientali del contesto locale. Si chiede dunque, attraverso uno specifico studio di traffico, la quantificazione dei flussi che utilizzano percorsi alternativi per poter accedere al sistema autostradale e la quantificazione delle maggiori percorrenze che si verificano lungo l'infrastruttura e delle conseguenti maggiori emissioni di CO2. Lo studio di traffico dovrà quantificare la differenza dei flussi sulla rete, confrontando l'assetto del traffico nello scenario progettuale senza Passante e nello scenario progettuale con Passante, con un dettaglio specifico sulla viabilità che interessa il territorio di San Lazzaro. Infatti lo studio di traffico di progetto(elaborato111465-0000-PD-DG-STU-00000- 00000-R-ATR0001-2),nel confrontare lo scenario programmatico con quello progettuale, non evidenzia gli aspetti richiesti sopra citati, in quanto non è possibile valutare l'impatto indotto dalla sola realizzazione del Passante. Qualora risulti un peggioramento sensibile dei flussi previsionali di traffico sull'infrastruttura, sulla viabilità urbana e sul territorio, dovranno essere individuate ulteriori soluzioni di fluidificazione e di tutela delle componenti deboli della mobilità e per la compensazione delle specifiche conseguenti maggiori emissioni di CO2sul contesto locale	ACCOGLIBILE	

N.	ENTE	PRESCRIZIONE	RISCONTRO	NOTE
109	Comune di San Lazzaro	<p>Si prescrive di adeguare/integrare il progetto in fase di redazione dell'esecutivo come segue:</p> <p>2.2 In relazione alle opere di realizzazione dei due sottopassi per la sicurezza dei pedoni e ciclisti tutti gli elaborati del progetto esecutivo (versione dicembre 2020) dovranno essere resi coerenti con la soluzione planimetrica sviluppata nelle integrazioni di febbraio 2021.</p> <p>2.4 In relazione alla passerella ciclopedonale sul torrente Savena, si prescrive di sviluppare la soluzione progettuale concordata informalmente con ASPI nel mese di marzo 2021, che prevede una più idonea collocazione della passerella trasladola verso ovest (tavole allegate n.10 e 0.1), al fine di rendere più funzionale e accessibile il percorso, ridurre gli abbattimenti di alberature, salvaguardare l'ecosistema fluviale e limitare le interferenze con le proprietà private, anche per l'accoglimento delle osservazioni inviate dalla proprietà del foglio 2 mappale 7. Tale soluzione progettuale è stata condivisa in via informale con ASPI e ha ottenuto parere favorevole dalla COAP nella seduta n.6 del 21 aprile 2021.</p>	ACCOGLIBILE	
110	Comune di San Lazzaro	<p>Si prescrive di adeguare/integrare il progetto come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integrare gli impianti arborei a margine del percorso ciclabile, preferibilmente lungo il margine meridionale dello stesso, per l'intero sviluppo della ciclabile. Nel prospetto allegato (tavole n.7 e n.9) si evidenziano i tratti in cui risulta necessario integrare il filare alberato. • Dovrà essere rimossa la piazzola di sosta prevista nel tratto del percorso immediatamente a nord dell'autostrada, in quanto poco fruibile per la sua collocazione a ridosso dell'infrastruttura viaria. • Dovrà essere verificato il profilo altimetrico di progetto della pista ciclabile per la risoluzione della differenza di quota agli imbocchi del sottopassaggio con il terreno agricolo limitrofo al corpo autostradale/tangenziale. • Il progetto dovrà prevedere, per l'illuminazione del percorso ciclabile, quanto prescritto ovvero un sistema di rilevamento della presenza, in modo da mantenere un'illuminazione minima da aumentare solo al passaggio delle persone. (si veda quanto più in generale quanto prescritto al punto n.18) 	ACCOGLIBILE	
111	Comune di San Lazzaro	<p>Si prescrive di adeguare/integrare il progetto secondo le seguenti indicazioni di cui non è stato trovato riscontro:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nell'ambito della generale riqualificazione della via Zucchi, pur essendo escluso dall'intervento a carico di ASPI, il progetto dovrà rappresentare il marciapiede sul lato nord della strada (di larghezza minima di 1,50 m.) al fine di cercare di perseguire un ridisegno omogeneo degli spazi stradali; - nel caso in cui l'intervento di realizzazione della pista ciclo-pedonale comporti uno spostamento dell'asse stradale dovrà essere risagomata la sezione stradale posizionando la mezzzeria della carreggiata in corrispondenza dell'asse stradale; - dovranno essere progettate e realizzate adeguate opere per la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche sia della strada che della pista ciclopedonale, ciò in quanto viene meno l'attuale naturale recapito delle acque sulla banchina lato sud oggi non pavimentata, di fatto eliminata con la realizzazione del percorso ciclo-pedonale, il quale costituisce barriera allo scorrimento delle acque; - dovrà essere progettato un collettore di raccolta e smaltimento delle acque stradali provenienti dalle caditoie posizionate in progetto e dovrà essere dimensionato e indicato il corretto recapito delle acque: si ricorda che in caso di recapito nel rio demaniale "Zinella", dovrà essere acquisita autorizzazione idraulica da parte del servizio preposto della Regione Emilia Romagna; - per ragioni di sicurezza stradale e per omogeneizzare l'intervento in progetto con l'adiacente intervento previsto nell'ambito delle opere di urbanizzazione del nuovo insediamento residenziale, i pali dell'illuminazione dovranno essere posizionati sul lato interno del marciapiede (lato sud) in aderenza al confine con le proprietà private (vedi tavola 10.2 allegata-sezione tipo via Zucchi): in conseguenza del nuovo posizionamento dei pali dell'illuminazione, potrà essere adottato un unico proiettore, opportunamente dimensionato, in sostituzione degli attuali due previsti; - dovrà essere prodotta in fase di progettazione esecutiva specifica relazione di calcolo illuminotecnico ed elettrico conforme alla normativa regionale vigente (L.19/2003- DGR1732/2015), ricordando che il territorio comunale attraversato dall'intervento ricade all'interno del perimetro di rispetto dell'Osservatorio astronomico di Granarolo dell'Emilia che impone specifiche restrizioni illuminotecniche (DGR 1732/2015). - nelle tavole è fatto riferimento, per la progettazione dei punti luce, alla convenzione CONSIP con ENEL <p>Sole e al regolamento del Comune di Bologna: tali norme non trovano validità nel Comune di San Lazzaro di Savena, che non ha aderito a suddetta convenzione CONSIP; dovranno essere adottati corpi illuminanti della medesima tipologia o analoghi a quelli installati dal Comune di San Lazzaro di Savena (tipo ITALO 1 della ditta AEC); i dispositivi di telecontrollo dovranno essere pienamente compatibili e tele-</p>	ACCOGLIBILE	
112	Comune di San Lazzaro	<p>Si prescrive di adeguare/integrare il progetto secondo le seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si ribadisce quanto richiesto in sede di conferenza dei servizi circa l'organizzazione degli spazi stradali; - "prevedere un percorso ciclo-pedonale sul lato ovest della strada, di larghezza non inferiore a 3,00 m, per consentire il transito promiscuo di pedoni e ciclisti, ... ridefinizione degli spazi stradali di via Caselle, coerenti con quelli di una strada extraurbana di tipo C2. Sul lato opposto della strada si mantiene un marciapiede di larghezza non inferiore a 1,50 m."; - In riferimento ai materiali si prescrive l'impiego nella riqualificazione di via Caselle di cordoli tipo C.1.1. anziché C.1.2. per bordatura marciapiedi; - In riferimento alle opere stradali all'intersezione a rotatoria tra via Caselle, la S.P.31 e il ramo di adduzione al sistema tangenziale a nord dell'infrastruttura autostradale, si richiede di sviluppare la soluzione progettuale con cordata informalmente con ASPI nel mese di marzo 2021 (tavolan.2.1 elaborato grafico ALLEGATO B.2) che prevede opere di riqualifica delle aree stradali e del verde sul bordo esterno dell'anello della rotatoria. - Si ribadisce che tutti gli interventi a verde dovranno essere provvisti di impianto di irrigazione. Per quanto riguarda gli elementi di arredo si riportano le indicazioni nel prospetto allegato (tavolan.14). In particolare: - le tipologie di cestini per la raccolta dei rifiuti dovranno essere coerenti con gli indirizzi della DG 204/2020, ovvero: <ul style="list-style-type: none"> • previsione di conferimento separato almeno delle frazioni di rifiuto: vetro-alluminio, carta, plastica e indifferenziato • riconoscibilità del prodotto e del suo uso corretto da parte dell'utenza; • previsione di coperchio e/o imboccatura piccola per evitare l'intrusione di corvidi, l'ingresso di acque meteoriche e l'improprio conferimento di rifiuti domestici od i grandi dimensioni; • facilità di svuotamento; • facilità di manutenzione; • robustezza; • possibilità di apposizione, sul contenitore, di messaggi informativi volti a promuovere la corretta differenziazione dei rifiuti e a disincentivare il ricorso al monouso; - i portabici dovranno essere costituiti da elementi in acciaio pieno infissi al suolo idonei a legare il telaio, esteticamente simili a quelli già presenti sul territorio di San Lazzaro; 	ACCOGLIBILE	
113	Comune di San Lazzaro	<p>Si richiede di adeguare il progetto secondo le seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spostamento dell'accesso carrabile situato in via Caselle al centro tra la curva e l'intersezione con Via Zinella con contestuale allungamento della strada bianca di accesso alle proprietà private (Tavola 1 elaborato grafico ALLEGATO B.2); • Ampliare la piattaforma rialzata dell'attraversamento ciclo-pedonale sul tratto di via Caselle che conduce alla Stazione SF Maduna larghezza minima paria 5,50m. più rampe di pendenza 8%. (Tavola 1 elaborato grafico ALLEGATO B.2); • Per la continuità del percorso pedonale realizzare un tratto di marciapiede per la connessione con il percorso ciclo-pedonale in corrispondenza della rampa del sottovia (Tavola 1 elaborato grafico ALLEGATO B.2); • Ampliare la piattaforma rialzata dell'attraversamento ciclo-pedonale sul tratto di via Caselle senza uscita a nord dell'infrastruttura autostradale ad una larghezza minima pari a 5,50 m. più rampe di pendenza 8%. (Tavola 4 elaborato grafico ALLEGATO B.2). • Si prescrive per la sicurezza pedonale di adeguare il progetto in corrispondenza dell'attraversamento pedonale situato su via Paolo Poggi in prossimità della rotatoria con via Caselle (A3), prevedendo l'adeguamento dell'isola spartitraffico e la realizzazione di un'isola salvagente con eventuale modifica della geometria dei rami stradali in attestamento all'intersezione a rotatoria (Tavola 2 elaborato grafico ALLEGATO B.2); <p>Si ribadiscono le seguenti prescrizioni di adeguamento degli elaborati grafici, avanzate in sede di Conferenza Servizi giugno 2020 delle quali non si trova riscontro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nel tratto di via Caselle compreso fra le due rotatorie di svincolo dovranno essere risolte le incongruenze tra le varie tavole che descrivono l'intervento, più precisamente: • Nella tavola STR 1089 l'estradosso della ciabatta di fondazione delle spalle del ponte è indicato a quota 48.42m ; nella tavola STD 2041 la quota minima del profilo stradale è indicata a quota 48.38 m. Occorre pertanto uno studio delle sezioni trasversali atto a verificare che le opere in progetto (pacchetto di pavimentazione, rete di drenaggio delle acque meteoriche) non interferiscano con le strutture di fondazione. • Nella tavola STR1089-2 "Sottovia via Caselle" la sezione che rappresenta l'organizzazione della sede stradale riporta una larghezza di 9,00 m con a lato pista ciclabile su sede stradale protetta da spartitraffico e marciapiede, diversamente da quanto rappresentato in tavola AUA 0410-3. • Nella tavola STD2042 "Riqualifica di via Caselle planimetria di progetto e sezioni tipo" la sezione tipo di via Caselle riporta una organizzazione della sede stradale con percorso ciclo-pedonale di 2,70 m di larghezza e marciapiede sul lato opposto di 1,80 m. diversamente da quanto indicato nella planimetria di progetto AUA 0410-3 "Riqualifica di via Caselle P12 Porta S. Lazzaro" in cui è rappresentata la larghezza 	ACCOGLIBILE	

N.	ENTE	PRESCRIZIONE	RISCONTRO	NOTE
114	Comune di San Lazzaro	<p>Si richiede di adeguare/integrare il progetto in fase di redazione dell'esecutivo secondo le seguenti ulteriori indicazioni condivise nel corso degli incontri con Aspi:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Un sistema di dissuasiona per evitare accessi di auto sul sagrato mantenendo però la possibilità di accesso carrabile per alcune funzioni religiose; •prevedere un cancello carrabile sulla recinzione lato sud (TAVOLA 3 elaborato grafico ALLEGATO B.2); <p>Si chiede inoltre di integrare il progetto secondo le richieste dalla Commissione per la Qualità Architettonica e il Paesaggio (CQAP) nella seduta n. 5 del 31 marzo 2021 di seguito riportate:</p> <ul style="list-style-type: none"> •“In merito alla soluzione proposta, condividendo l'utilizzo della parte pavimentata in cotto, si chiede di incrementarne la dimensione per garantire una migliore protezione dei fedeli alla sosta in entrata ed uscita dalla chiesa, contemplando di inquadrare l'intera facciata della struttura ecclesiale; •Si chiede inoltre di introdurre una siepe perimetrale lungo il Rio Zinella.” 	NON ACCOGLIBILE	Come da richiesta della Soprintendenza risulta necessario stralciare l'intervento dal Progetto.
115	Comune di San Lazzaro	<p>Si richiede di adeguare/integrare il progetto secondo le richieste formulate in sede di Conferenza Servizi, ovvero di prevedere il ripristino dell'allestimento a verde delle rotatorie in conseguenza delle rimozioni dei pali esistenti e delle torri faro. Per la parte relativa alla pubblica illuminazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dovrà essere prodotta in fase di progettazione esecutiva specifica relazione di calcolo illuminotecnico ed elettrico conforme alla normativa regionale vigente(L.19/2003– DGR1732/2015), ricordando che il territorio comunale attraversato dall'intervento ricade all'interno del perimetro di rispetto dell'Osservatorio astronomico di Granarolo dell'Emilia che impone specifiche restrizioni illuminotecniche (DGR 1732/2015). - nelle tavole è fatto riferimento, per la progettazione dei punti luce, alla convenzione CONSIP con ENEL Sole e al regolamento del Comune di Bologna: tali norme non trovano validità nel Comune di San Lazzaro di Savena, che non ha aderito a suddetta convenzione CONSIP; dovranno essere adottati corpi illuminanti della medesima tipologia o analoghi a quelli installati dal Comune di San Lazzaro di Savena (tipo ITALO 1 della ditta AEC); i dispositivi di telecontrollo dovranno essere pienamente compatibili e telecontrollabili attraverso il sistema attualmente in uso all'Amministrazione. della ditta REVERBERI. 	ACCOGLIBILE	
116	Comune di San Lazzaro	<p>Si prescrive di sviluppare/adeguare il progetto secondo le seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Si osserva che per l'accesso al vano pompe e al vano valvole sono previsti 2 chiusini in lamiera nervata carrabile 2.00x1.50 con maniglie per chiusura lucchettata, non indicati nella planimetria di dettaglio STD 2042. Nella posizione attualmente prevista si trovano parzialmente all'interno della pista pedonale – ciclabile, per la quale potrebbero causare pericolo o disturbo. Si chiede nell'esecutivo di spostare tali botole nella parte di superficie del manufatto posta esternamente alla pista. •Dovranno essere posizionati idonei pozzetti di ispezione adeguati (150x150m con scala marinara) da porsi ad un interasse massimo di 50 m nel tratto che va dal sottovia al rio Zinella da porsi ad un interasse massimo di 50m lungo il collettore DN1000 (HERA) esistente nel tratto che va dal sottovia al rio Zinella; •Dovrà essere indicato e progettato l'allaccio elettrico degli impianti di sollevamento e dovrà essere indicato il recapito delle acque sollevate, adottando gli opportuni accorgimenti (pozzetti o vasche di laminazione adeguati) per evitare che la pressione del getto proveniente dalle pompe possa danneggiare il sistema di recapito o sversare l'acqua sul suolo. <p>Si ribadisce la seguente prescrizione di CDS e si chiede di comunicare l'esito della verifica richiesta all'Amministrazione comunale.</p>	ACCOGLIBILE	
117	Comune di San Lazzaro	<p>Rete fognaria: è necessario verificare congiuntamente con i tecnici di HERA la compatibilità dell'allargamento della sede stradale con i manufatti e gli sfioratori posti sia a monte che a valle dello Scatolare TS13B (Rio Zinella, alla pk. 21+832, erroneamente denominato Zanella nel progetto).</p>	ACCOGLIBILE	
118	Comune di San Lazzaro	<p>Si richiede di sviluppare/adeguare il progetto in fase di redazione dell'esecutivo secondo la seguente indicazione:</p> <p>Dovrà essere modificato lo scarico delle acque del parcheggio realizzato dal Comune come da schema indicato alla TAV.16</p>	ACCOGLIBILE	
119	Comune di San Lazzaro	<p>Si prescrive di sviluppare/adeguare il progetto come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - integrare le alberature nel parcheggio anche sul lato ovest dello stesso al fine di garantire un adeguato ombreggiamento. - le finiture (cordoli, parapetti, illuminazione stradale) dovranno essere identiche a quelle previste nel progetto del nuovo parcheggio presso la stazione SFM nord in modo da perseguire un disegno unitario 	ACCOGLIBILE	
120	Comune di San Lazzaro	<p>Si richiede di sviluppare/adeguare ilprogetto le seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gli elaborati grafici non riportano piantumazioni all'interno delle aiuole predisposte nel parcheggio. - Si richiede di prevedere, in ciascuna di esse la piantumazione di un'alberatura di prima grandezza; - la pavimentazione del parcheggio dovrà essere opportunamentecalcolataeprogettatatenendo conto dei carichi di progetto, in particolare per la presenza di mezzi pesanti in manovra che produconotevolisollecitazioniidicarattere tangenziale oltre che verticale. 	ACCOGLIBILE	
121	Comune di San Lazzaro	<p>La presente prescrizione ha valore anche ai fini della Verifica di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA 133/2018 di cui alla parte II della presente tabella (Prescrizione n. 2)</p> <p>Dovranno essere individuati interventi di realizzazione di nuovi impianti fotovoltaici anche nel territorio comunale di San Lazzaro di Savena, direttamente sulla infrastruttura o in aree individuate dal Comune (sia coperture di edifici che a terra mediante realizzazione di idonei supporti), anche al fine di favorire la costituzione di comunità energetiche o l'autoconsumo da parte di strutture pubbliche. Dall'esame degli elaborati di progetto (TAV GEN 2000) non vi è una quantificazione dell'intervento compensativo richiesto. Si quantifica fin d'ora in almeno 170KW la dotazione minima sul territorio comunale sulla base della “Analisi emissione di CO2 dalla rete stradale e definizione potenza di riferimento per energia da fonti rinnovabili per compensazione incremento CO2 di cui alla Prescrizione A5 – C2 del DECVIA n. 133 del 30/03/2018” presentata dal proponente.</p>	ACCOGLIBILE	
122	Comune di San Lazzaro	<p>La presente prescrizione ha valore anche ai fini della Verifica di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA 133/2018 di cui alla parte II della presente tabella (Prescrizione n. 5)</p> <p>In sede di progettazione esecutiva, dovranno essere recepite le seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Relativamente al Parco Savena si chiede di sviluppare la soluzione concordata informalmente con ASPI nel mese di aprile 2021 e valutata positivamente dalla Commissione CQAP nella seduta del 21 aprile 2021, che riduce l'estensione della radura centrale e il relativo anello ciclopedonale(tavola n.12.1 allegata). Nella progettazione del Parco dovranno essere recepite le seguenti prescrizioni: -prevedere un filare alberato sul lato interno dell'anello ciclabile(in modo che lo stesso sia sempre ombreggiato nel periodo estivo pur non precludendo la visuale sul prato centrale); - Incrementare le macchie arbustive e arboree nella radura centrale; - Ridurre la dimensione delle aree di sosta e della superficie pavimentata in corrispondenza dell'intersezione a nord del percorso ciclopedonale. <p>Ulteriori prescrizioni relativamente al Parco Savena:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prevedere la collocazione di rifugi per la fauna (cumuli di pietrame e legna da abbattimenti, cassette nido, bat-box, ecc.); -nella fascia sotto l'elettrodotto prevedere la piantumazione di arbusti anziché lasciare solo il prato; -nella zona a prato prevedereuna porzione da non sfalcare, indicata con apposita cartellonistica; - la semina del prato dovrà essere di tipo polifita, con presenza di diverse essenze erbacee autoctone e utili agli insetti pronubi; - prevedere un collegamento ciclo-pedonale in direzione sud-est, verso il parcheggio SFM Nord; -sui percorsi ciclopedonali occorrerà prevederela predisposizione (cavidotti e pozzetti) per l'eventuale futuro inserimento di impianti di pubblica illuminazione; - le tipologie di cestini per la raccolta dei rifiuti dovranno essere coerenti con gli indirizzi della DG 204/2020; -i portabici dovranno essere costituiti da elementi in acciaio pieno infissi al suolo idonei a legare il telaio, esteticamente simili a quelli già installati sul territorio; -per le panchine sono preferibili modelli semplici, facilmente manutenibili e con componenti sostituibili; <p>2) relativamente alla fascia boscata di via Poggi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nella fascia sotto l'elettrodotto prevede la piantumazione di arbusti anziché lasciare solo il prato; -avendo l'area la funzione di fascia boscata di schermatura e assorbimento, si dovrà prevedere una copertura arborea completa di tutta l'area, prevedendo vegetazione arbustiva nelle fasce interne alle distanze previste dal codice della strada, del codice civile e sotto l'elettrodotto; <p>3) relativamente alle opere di mitigazione a verde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per quanto riguarda l'area di proprietà ASPI posta a norddell'infrastruttura su un ex-sedime di svincolo, considerato lo stato della vegetazione spontanea, si richiede di lasciare tale area alla libera evoluzione, prevedendo solo interventi puntuali di rimozione delle infestanti, sostituzione di esemplari e rinnovazione spontanea; -sull'area posta all'incirca alla medesima progressiva, ma sul lato sud dell'infrastruttura (tra la stessa e via Zinella), dove è previsto un intervento di rimboschimento solo arbustivo, si richiede di prevedere una fascia alberata ad alto fusto per una profondità di almeno 20 m. <p>4)relativamente a tutte le opere a verde si riportano le seguenti prescrizioni espresse dalla CQAP nella seduta n.6 del 21/04/2021:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nelle fasi di impianto si chiede di impostare un sesto di impianto a quinconce su tutti gli interventi proposti e di seguito specificati: - nella tipologia GAM si chiede di sostituire le seguenti specie non idone e con il territorio in esame, Cornus kousa, Cornus florida, Arbustus unedo e Amelanchier lamarckii con le seguenti: Cornus sanguinea e Viburnum opulus; - nella tipologia RIRI si chiede di sostituire la Quercus ilex con il Fraxinus angustifolia; 	ACCOGLIBILE	
123	Comune di San Lazzaro	<p>In fase di approvazione del progetto esecutivo 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.</p>	ACCOGLIBILE	

N.	ENTE	PRESCRIZIONE	RISCONTRO	NOTE
124	Comune di San Lazzaro	<p>In sede di progettazione esecutiva, dovranno essere recepite le seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dovrà essere prodotta in fase di progettazione esecutiva specifica relazione di calcolo illuminotecnico ed elettrico conforme alla normativa regionale vigente (L.19/2003– DGR1732/2015), ricordando che il territorio comunale attraversato dall'intervento ricade all'interno del perimetro di rispetto dell'Osservatorio astronomico di Granarolo dell'Emilia che impone specifiche restrizioni illuminotecniche (DGR 1732/2015). - nelle tavole è fatto riferimento, per la progettazione dei punti luce, alla convenzione CONSIP con ENEL Sole e al regolamento del Comune di Bologna: tali norme non trovano validità nel Comune di San Lazzaro di Savena, che non ha aderito a suddetta convenzione CONSIP; dovranno essere adottati corpi illuminanti della medesima tipologia o analoghi a quelli installati dal Comune di San Lazzaro di Savena (tipo ITALO 1 della ditta AEC); i dispositivi di telecontrollo dovranno essere pienamente compatibili e telecontrollabili attraverso il sistema attualmente in uso all'Amministrazione, della ditta REVERBERI. <p>Conferimento alle tavole OPT0480-2 e OPT0481-2 si osserva quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ non è specificata in planimetria la posizione del nuovo quadro elettrico NQE10 e il suo collegamento con la rete; ☒ si rileva un'incongruenza con la tavola OPT0053 in cui il nuovo quadro NQE10 è ubicato in sinistra Savena, in comune di Bologna, presso la centrale di Cogenerazione, mentre a servizio di via Caselle è indicato il quadro esistente in corrispondenza del centro della rotatoria con via Poggi; ☒ non sono considerati i tre impianti di sollevamento né nel quadro elettrico né come polifora per la sua alimentazione; anzi, è indicato un pozzetto che sembra interferire con la vasca di accumulo dell'impianto di via Caselle. <p>Dovranno pertanto essere redatti nel progetto esecutivo elaborati di sviluppo e approfondimento delle tematiche sopra indicate.</p>	ACCOGLIBILE	
125	Comune di San Lazzaro	<p>Il progetto esecutivo dovrà approfondire gli aspetti della verifica idraulica richiesti. Per il tombino TC035 alla progressiva 21+580, così come per tutti gli altri tombini, non è presente un elaborato specifico, ma solamente uno tipologico relativo a tutti e 22 i tombini DN1000/1200; pertanto per essi dovrà essere fornito un elaborato specifico riportante il profilo longitudinale, senza il quale non è possibile verificare la compatibilità delle quote di ingresso e di uscita con il piano di campagna. Si ribadisce che “tutti i tombini idraulici di attraversamento dell'A14 dovranno garantire, sempre, il regolare deflusso delle acque da nord a sud dell'asse autostradale, con pendenze adeguate e senza che amonte o a valle del rilevato stradale si formino "accumuli" di acqua a causa di eventuali dislivelli, agli imbocchi, tra la quota di fondo dei tombini e la quota di fondo dei fossi esistenti”.</p>	ACCOGLIBILE	
126	Comune di San Lazzaro	<p>Si ribadisce, data la particolare complessità e articolazione del progetto, la necessità che venga sviluppato in fase di progettazione esecutiva un dettagliato piano di cantierizzazione, per tutte le opere in ambito urbano, con indicazione delle aree di occupazione temporanea, segnaletica di cantiere, tempi, fasi di lavoro, individuazione dei percorsi alternativi nei casi di chiusure temporanee di tratte stradali. Tale progettazione dovrà tenere in particolare considerazione gli impatti che in fase di realizzazione delle opere si genereranno sul contesto urbano, cercando, per quanto possibile, di minimizzarli. In relazione agli interventi sul sottovia di via Caselle, viabilità che presenta già forti criticità per le condizioni di congestione nell'ora di punta relativamente all'accesso al sistema tangenziale/autostradale, visti gli interventi di progetto e il loro impatto sulle condizioni della circolazione, si renderà necessario concertare/valutare con i competenti Settori dell'Amministrazione comunale un nuovo assetto della viabilità attuato ad esempio mediante modifica della disciplina della circolazione sulla via Caselle e tramite deviazioni del traffico in ingresso uscita al/dal centro abitato verso viabilità alternative quale quella di adduzione allo svincolo n.12 della tangenziale nel Comune di Bologna. Nella tavola ESC 0014 Piano particellare di esproprio viene individuata un'area di cantiere a sud del corpo stradale/tangenziale in prossimità del torrente Savena. Si chiede di meglio chiarire come si preveda di accedere alle diverse aree oggetto di intervento, e di espropriazioni, qualora ciò non dovesse avvenire direttamente dall'infrastruttura stradale della tangenziale, non essendo previste in progetto occupazioni temporanee delle aree limitrofe ma essendo indicate puramente le aree da espropriare (aree di sedime nuove infrastrutture).</p> <p>La presente prescrizione ha valore anche ai fini della verifica di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA 133/2018 di cui alla parte II della presente tabella (Prescrizioni n. 42)</p> <p>Si ribadisce la necessità, a cura di ASPI, di trasmettere, successivamente all'approvazione del progetto definitiva, gli elaborati di sovrapposizione dello stato di progetto sulla cartografia di PSC (ambiti e vincoli) e RUE vigenti, comprensivi delle fasce di rispetto stradale, anche in formato shp, la cui georeferenziazione deve coincidere con quella degli strumenti comunali. Per una migliore comprensione delle tipologie di esproprio, nella legenda del relativo elaborato, dovrà essere indicata la distinzione tra le due voci principali del piano particellare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aree ad occupazione temporanea; - aree di esproprio con le rispettive opportune articolazioni. <p>Entrambe devono trovare corrispondenza in quanto indicato nella colonna denominata "titolo occ." per ogni mappale nell'elaborato ELENCO DITTE "11114520002-PD-SD-ESP-00000-00000-T-ESC-0013-0". Dovrà essere aggiornato il Piano particellare in funzione delle modifiche alle aree oggetto di esproprio o di occupazione temporanea, in funzione delle modifiche progettuali concordate tra febbraio e giugno 2021 e che verranno richieste formalmente dal Comune nella Conferenza dei Servizi. Allo scopo si richiama l'art.12 comma 2 de IDPR 327/20002: “2. Le varianti derivanti dalle prescrizioni della conferenza di servizi, dell'accordo di programma o di altro atto di cui all'articolo 10, nonché le successive varianti in corso d'opera, qualora queste ultime non comportino variazioni di tracciato al di fuori delle zone di rispetto previste ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n.753, nonché 'ai sensi del decreto ministeriale 1 aprile 1968, sono approvate dall'autorità espropriante ai fini della dichiarazione di pubblica utilità e non richiedono nuova apposizione del vincolo preordinato all'esproprio”</p>	ACCOGLIBILE	
127	Comune di San Lazzaro	<p>Si ribadisce la necessità, a cura di ASPI, di trasmettere, successivamente all'approvazione del progetto definitiva, gli elaborati di sovrapposizione dello stato di progetto sulla cartografia di PSC (ambiti e vincoli) e RUE vigenti, comprensivi delle fasce di rispetto stradale, anche in formato shp, la cui georeferenziazione deve coincidere con quella degli strumenti comunali. Per una migliore comprensione delle tipologie di esproprio, nella legenda del relativo elaborato, dovrà essere indicata la distinzione tra le due voci principali del piano particellare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aree ad occupazione temporanea; - aree di esproprio con le rispettive opportune articolazioni. <p>Entrambe devono trovare corrispondenza in quanto indicato nella colonna denominata "titolo occ." per ogni mappale nell'elaborato ELENCO DITTE "11114520002-PD-SD-ESP-00000-00000-T-ESC-0013-0". Dovrà essere aggiornato il Piano particellare in funzione delle modifiche alle aree oggetto di esproprio o di occupazione temporanea, in funzione delle modifiche progettuali concordate tra febbraio e giugno 2021 e che verranno richieste formalmente dal Comune nella Conferenza dei Servizi. Allo scopo si richiama l'art.12 comma 2 de IDPR 327/20002: “2. Le varianti derivanti dalle prescrizioni della conferenza di servizi, dell'accordo di programma o di altro atto di cui all'articolo 10, nonché le successive varianti in corso d'opera, qualora queste ultime non comportino variazioni di tracciato al di fuori delle zone di rispetto previste ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n.753, nonché 'ai sensi del decreto ministeriale 1 aprile 1968, sono approvate dall'autorità espropriante ai fini della dichiarazione di pubblica utilità e non richiedono nuova apposizione del vincolo preordinato all'esproprio”</p>	ACCOGLIBILE	
128	Comune di San Lazzaro	E' necessario prevedere la realizzazione di parte dell'intervento nel Comune di San Lazzaro, con modalità da concordare con il Comune in fase di progettazione esecutiva, secondo quanto già riportato nella PARTE I della presente tabella, al punto “14- COMPENSAZIONE EMISSIONI CLIMALTERANTI” .	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Si conferma la disponibilità ad eseguire parte dell'intervento previa messa a disposizione di idonee aree da parte del Comune di S.Lazzaro di Savena
129	Comune di San Lazzaro	Le prescrizioni puntuali da recepire da recepire in fase di progettazione esecutiva sono riportate al punto 16 della PARTE I della presente tabella.	ACCOGLIBILE	
130	Comune di San Lazzaro	Per le aree di laminazione per cui non si prevede l'impermeabilizzazione, dovrà in sede di progettazione esecutiva essere verificato il livello massimo della falda superficiale, che dovrà essere ad almeno 1 metro dal fondo del bacino, al fine di potere escludere lo scarico in falda di portate di acque meteoriche. Relativamente alle varie immissioni, l'Autorizzazione/Concessione deve essere richiesta al gestore del corpo idrico recettore (per le reti pubbliche, miste e bianche separate, si deve fare riferimento ad Hera S.p.A.)	ACCOGLIBILE	
131	Comune di San Lazzaro	Per la definizione dei sistemi di trattamento idonei, ai sensi della normativa regionale, è necessario un livello di dettaglio maggiore relativo al layout dei cantieri; pertanto si ritiene che la definizione debba essere rinviata alla fase di progettazione esecutiva. Sulla base del layout dettagliato dei cantieri dovrà essere valutata anche la necessità di sistemi di laminazione delle portate di acque meteoriche rispetto alle portate massime ammissibili definite dai gestori dei corpi idrici recettori, ed alla necessità di prevedere una modalità di controllo delle portate in uscita, da concordare, con l'Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile – Bologna.	ACCOGLIBILE	
132	Comune di San Lazzaro	Si veda quanto già riportato nella PARTE I della presente tabella, al punto “17 - RUMORE” . (prescrizione n. 123 della presente tabella)	ACCOGLIBILE	
133	Comune di San Lazzaro	Si veda quanto già riportato nella PARTE I della presente tabella, al punto “21 - CONFORMITA' URBANISTICA E PIANO PARTICELLARE” . (prescrizione n. 127 della presente tabella)	ACCOGLIBILE	