

**autostrade** // *per l'italia*

Società per azioni

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A.  
Capitale Sociale € 622.027.000,00 interamente versato  
Codice Fiscale e n. di iscrizione al Registro delle Imprese di Roma 07516911000  
C.C.I.A.A. ROMA n. 1037417 - P.IVA 07516911000 - Sede Legale: Via A. Bergamini, 50 - 00159 Roma

LETTERE : VIA A. BERGAMINI, 50 - 00159 ROMA  
TELEGR. : AUTOSTRADE ROMA  
TELEX : AUTOSPA N. 612235  
TELEF : 06.4363.1  
TELEFAX : 06.4363.4315  
EMAIL : info@autostrade.it  
WEBSITE : www.autostrade.it  
PEC : autostradeperitalia@pec.autostrade.it

NS. RIF. DINF/VMG/MC

ROMA

Spett.li

**Ministero dell'Ambiente e della  
Tutela del Territorio e del Mare**  
Direzione generale per le valutazioni e  
autorizzazioni ambientali  
Divisione II - Sistemi di Valutazione  
Ambientale  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 Roma  
Fax 06/57225994  
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

e, p.c.:

**Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale VIA/VAS**  
ctva@pec.minambiente.it

OGGETTO: AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO  
POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA AUTOSTRADALE E  
TANGENZIALE DI BOLOGNA  
- Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ID\_VIP 3527  
- Rif. MATTM - PEC n. 11841 del 22/05/2017  
Controdeduzioni osservazioni

Con riferimento alla procedura di cui all'oggetto, come richiesto dalla CTVA con nota prot.: 1597 del 19/05/2017, con la presente si trasmettono le controdeduzioni alle osservazioni pervenute alla data del 22/05 u.s. ai fini della conclusione della procedura approvativa in corso.

Distinti saluti.

**autostrade** // *per l'italia*  
Società per azioni  
Il Responsabile del Procedimento  
*Mariisa Cortesi*

All.: c.s.

OSSERVAZIONI DEI CITTADINI				
	codice	Soggetto richiedente	Sintesi richiesta	CONTRODEDUZIONI
1	DVA-2017-000684	Gabriella Bravi	Recepimento delle richieste dei cittadini nel dibattito pubblico, con particolare riferimento al quartiere di San Donato: chiusura uscita 9 sud San Donato e prolungamento copertura con galleria antifonica fino all'uscita 8.	Il progetto definitivo prevede la chiusura della rampa sud dello svincolo 9 così come richiesto dai cittadini. Relativamente invece al prolungamento della galleria antifonica, si specifica che le mitigazione acustica prevista nel PD unitamente alla chiusura delle rampe di cui sopra consentono di raggiungere il rispetto dei limiti vigenti per tutto l'abitato di San Donino, garantendo sempre un significativo miglioramento del clima acustico dell'area e di ricucire il quartiere grazie alle aree a verde progettate, allo spazio pubblico di connessione sopraelevato (consente di ricucire il territorio modificandone il paesaggio) e alla riqualificazione di Via San Donato con marciapiedi e pista ciclopedonale.
2	DVA-2017-0004732	Gabriella Bravi	1) chiusura rampe svincolo 9 lato sud 2) prolungamento galleria antifonica fino a svincolo 8, o in alternativa realizzazione FOA tipo 6 (AUA 0685) h6m con gradevole aspetto estetico come da progetto; 3) realizzazione allo svincolo 8 bis sud di una collina green con alberature di dimensioni apprezzabili ed essenze che assorbono inquinanti 4) destinazione d'uso cappio dismesso svincolo 9 lato sud (no parcheggio e cementificazione) 5) asfalto con prodotti tecnologici innovativi 6) sezione di Via san Donato con mantenimento di due corsie per senso di marcia  RICHIESTE DELL'ALLEGATO 3	1) Il progetto definitivo prevede la chiusura della rampa sud dello svincolo 9 così come richiesto dai cittadini; 2) la mitigazione acustica prevista nel progetto definitivo nel tratto tra lo svincolo 8 e svincolo 9, unitamente alla chiusura delle rampe di cui sopra, consentono già di raggiungere il rispetto dei limiti acustici vigenti e sono state progettate in linea con lo stile architettonico dell'intervento; 3) nella duna verde prevista in progetto in corrispondenza della rampa dello svincolo 8 bis sud, è prevista una fascia di rimboscimento in cui verranno impiantati alberi di dimensioni adeguate e compatibili con quanto previsto dal codice della strada, anche in coerenza con le indicazioni tipologiche fornite dall'amministrazione comunale; 4) il Comune di BO nell'ambito delle integrazioni progettuali ha richiesto la realizzazione di un parcheggio per una porzione di spazio ricadente nel cappio da dismettere; 5) Lo strato di usura impiegato nell'ambito dell'intervento sarà di tipo drenante. Inoltre dal punto di vista acustico, le barriere fonoassorbenti in progetto garantiscono il rispetto dei limiti normativi vigenti in tutta l'area interessata e viene garantito il generale mantenimento del clima acustico attuale negli ambiti già adeguatamente protetti 6) il progetto della sezione di via san Donato potrà essere modificato e integrato in coerenza con le indicazioni fornite dal Comune di Bologna  Alle richieste e indicazioni dell'Allegato 3 è stato dato riscontro nell'ambito del progetto definitivo pubblicato e delle successive integrazioni progettuali che accolgono, laddove condiviso con gli Enti, le richieste formulate durante il Confronto Pubblico e negli specifici tavoli tecnici.
3	DVA-2017-0005360	Gabriella Bravi	vedi n. 2 DVA-2017-0004732	vedi n. 2 DVA-2017-0004732
4	DVA-2017-0002484	Andrea Treggia	Critica il nuovo limite di velocità di 80 km/h in luogo dei 90 km/h attuali.	La limitazione della velocità 80km/h in tangenziale unitamente alle misure di regolamentazione del traffico, sulla base anche dei risultati conseguiti con l'applicazione in contesti nazionali del tutto comparabili, consentono la fluidificazione dei traffici attuali con l'eliminazione dei colli di bottiglia e l'annullamento dei fenomeni di stop and go. Ciò è comprovato anche dai modelli trasportistici eseguiti per lo studio di traffico del progetto definitivo. La fluidificazione inoltre permette il contenimento delle emissioni atmosferiche e il conseguimento di una generale riduzione delle stesse nello scenario di progetto rispetto a quello programmatico (evoluzione attesa)
5	DVA-2017-0002583	Giuseppe Guarino	Richiesta di totale banalizzazione del sistema autostradale/tangenziale e decentramento dell'autostrada.	Nello SIA è riportata l'analisi delle alternative progettuali analizzate nel corso degli ultimi anni in merito alla risoluzione del Nodo di Bologna. Nello specifico sono state riportate le valutazioni dal punto di vista trasportistico, ambientale e strategico in merito alla soluzione del Passante Nord con banalizzazione del sistema autostradale/tangenziale esistente, studiata da ASPI, e del Passante Sud, come ipotizzato dagli studi della Città Metropolitana. Dagli studi sono emerse le notevoli criticità strutturali sulla soluzione complessiva del previsto sistema tangenziale/autostradale e la non risoluzione della problematica trasportistica della tangenziale di Bologna. Al fine di risolvere le criticità trasportistiche di livello nazionale e di migliorare l'accessibilità viaria di livello metropolitano è stato stipulato un nuovo accordo nell'aprile del 2016 che prevede il potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza sia dell'A14 che della tangenziale, prevedendo per quest'ultima altresì un tratto a quattro corsie per senso di marcia più emergenza. Inoltre nell'ambito delle integrazioni progettuali, è stata predisposta un approfondimento delle analisi delle alternative (AMB2006) tra la soluzione del Passante Nord e il potenziamento in sede del sistema tangenziale, dalla quale si evince chiaramente come dal punto di vista ambientale e trasportistico, quest'ultima soluzione sia largamente preferibile a quelle di un eventuale decentramento dell'autostrada.
6	DVA-2017-0002635	avv. Nicodemo per A.MO. Bologna Onlus	Diffida al MATTM, MIBACT, REGIONE e Comune di Bologna al procedimento di VIA per i seguenti motivi: 1) il progetto sul quale è stata avviata la procedura di VIA è di fatto in contrasto con il PMP che prevede la realizzazione del "Passante Nord"; 2) è carente la coerenza del progetto con il PRIT sia perché non prevede il progetto di potenziamento sia perché il PRIT è tuttora sotto procedura VAS; 3) non emergono particolari elementi tecnici tali da giustificare la realizzazione dell'intervento anche dal punto di vista economico; 4) non risultano i monitoraggi previsti dal vecchio DEC/VIA del 2000; 5) non risultano studi epidemiologici	1) L'intervento seppur non previsto negli strumenti urbanistici è oggetto di uno specifico accordo sottoscritto nell'aprile 2016 tra RER, Città Metropolitana, Comune di BO, Ministero Infrastrutture e ASPI. Inoltre si fa presente che, come previsto dalla normativa nazionale per le opere pubbliche, una volta ottenuta la compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e successivamente l'approvazione in sede di Conferenza dei Servizi, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti potrà sancire l'Intesa Stato-Regione che approva la localizzazione dell'iniziativa, e di conseguenza dovranno essere aggiornati tutti i piani territoriali e comunali; 2) vedi punto precedente; 3) negli elaborati del progetto definitivo e nel SIA emergono chiaramente gli elementi tecnici e trasportistici che giustificano l'intervento. Il progetto oltre a migliorare notevolmente la fluidificazione del traffico in tangenziale, consentirà di ricucire e mitigare il territorio attraversato anche grazie all'inserimento in progetto di molte richieste pervenute dai cittadini nell'ambito del dibattito pubblico. 4) gli esiti delle attività di monitoraggio svolte nell'ambito della realizzazione della terza zorsia dinamica sono stati trasmessi al Comune di Bologna. Inoltre tali dati sono stati riproposti anche nel SIA del "Passante di Bologna" ai fini delle ricostruzioni dello stato dell'ambiente attuale e pregresso 5) Il tema della Salute Pubblica è trattato all'interno del SIA secondo quanto previsto dalla norma italiana vigente (DPCM 27/12/88). Peraltro il quadro conoscitivo del capitolo sulla Salute Pubblica, sviluppato sulla base di dati ufficiali pubblicati dagli Enti competenti, è stato ricostruito seguendo anche le indicazioni delle Linee Guida del Ministero della Salute (giugno 2016), seppure esse non costituiscono un riferimento cogente in materia. Si evidenzia in proposito che la bozza di nuovo decreto in materia di VIA, in fase di emanazione, NON prevede l'esecuzione della Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) per le infrastrutture stradali e di trasporto né tanto meno l'analisi epidemiologica. Tale valutazione è richiesta solo per interventi riconosciuti come maggiormente impattanti quali: raffinerie di petrolio greggio, impianti di gassificazione e di liquefazione di almeno 500 tonnellate al giorno di carbone o di scisti bituminosi, terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto e impianti di combustione con potenza termica superiore a 300 MW. Ciononostante nell'ambito delle integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale sono stati sviluppati approfondimenti relativi agli impatti indiretti sulla salute, come da linee guida VIS, e alla stima dei decessi correlabili alle emissioni atmosferiche.
7	DVA-2017-0003250	avv. Nicodemo per A.MO. Bologna Onlus	integrazione alla diffida al MATTM, MIBACT, REGIONE e Comune di Bologna al procedimento di VIA per il seguente motivo: Mancano gli elaborati relativi al piano particellare di esproprio	Premesso che il progetto definitivo allegato all'istanza di VIA è da intendersi esaustivo ai fini delle valutazioni ambientali connesse all'intervento, la documentazione espropriativa richiesta afferisce a specifiche procedure autorizzative che, per gli interventi di interesse nazionale, sono autonome rispetto alla procedura di VIA, pur confluendo nel medesimo strumento approvativo finale. Ciononostante, considerata la sensibilità su tale tematica, la scrivente ha provveduto immediatamente ad integrazione della documentazione agli atti con il piano particellare di esproprio e il censimento delle interferenze con lettera prot. ASPI n. 5003 del 2/03/17.
8	DVA-2017-0004834	A.MO.Bologna	Documento Comitati (Galli, Faggioli, Fantazzini, Bucchi, Vai, Tornatore)	Con riferimento alle varie tematiche riportate nel documento, si rimanda all'elaborato AMB2002 trasmesso dalla scrivente nell'ambito delle integrazioni progettuali in risposta alla richiesta di integrazioni della Regione Emilia Romagna.
9	DVA-2017-0005167	Cittadini quartiere San Donato  Raffaella Narciso, Angelo Narciso, Giovanni Sanfilippo, Oneglia Serra, Gianluca Sanfilippo, Claudia Caselli, Ettore Greco, Maria Altomare Casamassima, Angela Benassi, Giancarlo Cocchi, Roberto Ravizza, Carla Razzaboni, Raffaele Ceruolo, Massimo Benedetti Sartorini	1) Prolungamento galleria antifonica fino allo svincolo 8 e realizzazione di pannellature arredate con giardino verticale auto-sostenibile 2) piantumazione area del cappio rampe dismesse dello svincolo 9 sud; 3) realizzazione allo svincolo 8 bis di opere di mitigazione acustica (colline alberate, asfalti particolari, pannellature antirumore sulle rampe) 4) specie arboree consigliate 5) Smog free tower al posto del murales sulla galleria antifonica  RICHIESTE DELL'ALLEGATO 3	1) la mitigazione acustica prevista nel PD nel tratto tra lo svincolo 8 e svincolo 9, unitamente alla chiusura delle rampe in direzione sud dello svincolo 9, consentono di raggiungere il rispetto dei limiti acustici vigenti. Relativamente alle chiusure verticali della galleria, sono in corso degli approfondimenti sull'inserimento architettonico e paesaggistico dei muri previsti per rendere maggiormente gradevole la vista dei prospetti dall'esterno; 2) il Comune di BO nell'ambito delle integrazioni progettuali ha richiesto la realizzazione di un parcheggio per una porzione di spazio ricadente nel cappio da dismettere; 3) in corrispondenza della rampa dello svincolo 8 bis sud è prevista in progetto una duna verde provvista di fascia di rimboscimento in cui verranno impiantati alberi di dimensioni adeguate e compatibili in termini dimensionali con le indicazioni del codice della strada. Lo strato di usura impiegato nell'ambito dell'intervento sarà di tipo drenante. Inoltre dal punto di vista acustico, le barriere fonoassorbenti previste in progetto nel tratto compreso fra lo svincolo 8 e lo svincolo 9, non solo garantiscono il rispetto dei limiti normativi vigenti, ma garantiscono il generale mantenimento del clima acustico attuale negli ambiti già adeguatamente protetti 4) le specie arboree previste sono coerenti con le indicazioni tipologiche fornite dall'amministrazione comunale; 5) il murales completa e integra l'inserimento paesaggistico e architettonico della galleria antifonica. Si fa presente che l'intervento di potenziamento dell'infrastruttura si pone l'obiettivo di fluidificare il traffico e quindi ridurre le emissioni.  Alle richieste e indicazioni dell'Allegato 3 è stato dato riscontro nell'ambito del progetto definitivo pubblicato e delle successive integrazioni progettuali che accolgono, laddove condiviso con gli Enti, le richieste formulate durante il Confronto Pubblico e negli specifici tavoli tecnici.
10	DVA-2017-0005174	Antonio Panza	In generale viene criticata la scelta degli Enti di procedere a un potenziamento in sede dell'autostrada, senza potenziare il trasporto pubblico, soprattutto per il quartiere di Croce del Biacco. Chiede di rivalutare la possibilità di far passare più a nord l'autostrada per preservare la città di Bologna da azioni che saranno poi irreversibili sia sotto il profilo ambientale, urbano, sanitario che trasportistico dal momento che in futuro non si potrebbero realizzare ulteriori ampliamenti.	Nello SIA è riportata l'analisi delle alternative progettuali analizzate nel corso degli ultimi anni in merito alla risoluzione del Nodo di Bologna. Nello specifico sono state riportate le valutazioni dal punto di vista trasportistico, ambientale e strategico in merito alla soluzione del Passante Nord con banalizzazione del sistema autostradale/tangenziale esistente, studiata da ASPI, e del Passante Sud, come ipotizzato dagli studi della Città Metropolitana. Dagli studi è emersa la non risoluzione della problematica trasportistica della tangenziale di Bologna. Al fine di risolvere le criticità trasportistiche di livello nazionale e di migliorare l'accessibilità viaria di livello metropolitano è stato stipulato un nuovo accordo nell'aprile del 2016 che prevede il potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza sia dell'A14 che della tangenziale, prevedendo per quest'ultima altresì un tratto a quattro corsie per senso di marcia più emergenza.  Inoltre nell'ambito delle integrazioni progettuali, è stato predisposto un approfondimento delle analisi delle alternative (AMB2006) tra la soluzione del Passante Nord e il potenziamento in sede del sistema tangenziale, dalla quale si evince chiaramente come, dal punto di vista ambientale e trasportistico, quest'ultima soluzione sia largamente preferibile a quelle di un eventuale decentramento dell'autostrada.
11	DVA-2017-0005504	Marini Chiara per A.Mo. Bologna	vd. DVA-2017-0004834	Con riferimento alle varie tematiche riportate nel documento, si rimanda all'elaborato AMB2002 trasmesso dalla scrivente nell'ambito delle integrazioni progettuali in risposta alla richiesta di integrazioni della Regione Emilia Romagna.

12	DVA-2017-0005588	Simona Scanavacca	<p>- Spiegazioni in merito al vecchio DEC/VIA del 2000 che prevedeva la terza corsia dell'A14 che poi è stata ritenuta non fattibile sotto i profili ambientali e di sicurezza degli utenti dell'infrastruttura.</p> <p>- Non compatibilità con piani urbanistici.</p> <p>- impatti ambientali in fase di cantiere</p> <p>- impatti sulla salute nello scenario progettuale 2025</p> <p>Chiede al MATTM:</p> <p>- istituzione dell'O.A.</p> <p>- validità prescrizioni vecchio DEC/VIA 2000;</p> <p>- mitigazione sulle sorgenti;</p> <p>- estensione FOA e utilizzo materiali fotocatalitici</p> <p>Si richiede che il Ministero dell'Ambiente:</p> <p>- si faccia promotore della realizzazione di un osservatorio ambientale che segua e controlli gli impatti di tutte le fasi di costruzione;</p> <p>- che mantenga valide le prescrizioni indicate nel Decreto di VIA n.5370, tra cui le centraline fisse di monitoraggio e la fascia boscata di 30 metri;</p> <p>- che proponga ulteriori misure prescrittive che riguardino interventi di mitigazione (e non di sola compensazione) sulle sorgenti affinché vengano poste in essere le buone pratiche di gestione lavori, le linee guida ministeriali nonché tutte le migliori tecnologie disponibili per l'abbattimento degli impatti sulle matrici ambientali;</p> <p>- che richieda al Proponente, data la presenza di numerose aree residenziali a ridosso del tracciato, di prevedere interventi di mitigazione del rumore e degli inquinanti atmosferici estendendo le barriere acustiche e utilizzando materiali fotocatalitici</p>	<p>- Con riferimento al DecVIA n.5370 del 2000, riferito alla soluzione progettuale di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A14 nel tratto tra Borgo Panigale e S. Lazzaro, si evidenzia che le successive valutazioni di opportunità in merito all'approfondimento progettuale del Passante Nord eseguite all'epoca hanno ricondotto il potenziamento dell'A14 a una soluzione meno vincolante per gli assetti infrastrutturali futuri, ossia la "3a corsia dinamica". Le dinamiche del traffico, soprattutto locale, cioè quello che interessa le carreggiate della tangenziale, e l'abbandono dell'ipotesi Passante Nord, anche in seguito a motivazione di impatto ambientale dettagliate nelle integrazioni al SIA, hanno reso necessario lo sviluppo del progetto del "Passante di Bologna" per ottenere un adeguamento definitivo della capacità dell'A14 e della tangenziale. Inoltre si specifica che l'intervento, seppur non previsto negli strumenti urbanistici, è oggetto di uno specifico accordo sottoscritto nell'aprile 2016 tra RER, Città Metropolitana, Comune di BO, Ministero Infrastrutture e ASPI. Come previsto dalla normativa nazionale per le opere pubbliche, il progetto sarà sottoposto alla Conferenza di Servizi a cui parteciperanno tutti gli Enti coinvolti nel procedimento e, una volta approvata l'iniziativa, gli Enti dovranno procedere all'adeguamento dei piani urbanistici</p> <p>- nel SIA e nelle integrazioni sono stati studiati e approfonditi gli impatti ambientali della fase di cantiere e definiti i sistemi di mitigazione da realizzare nel corso dei lavori: durante le fasi di cantiere si adotteranno tutte le misure possibili (reti antipolvere, barriere acustiche mobili, etc.) e compatibili con gli esigui spazi a disposizione per mitigare gli impatti dovuti alle lavorazioni;</p> <p>- nello SIA si evidenzia come l'intervento e le mitigazioni inserite in progetto portino a un miglioramento della situazione attuale per l'esposizione dei cittadini al rumore e agli agenti atmosferici</p>
13	DVA-2017-0005624	HERA	<p>- dovranno essere realizzate tutte le opere necessarie affinché le acque di origine meteorica confluiscono previo parere Enti in adeguato corpo idrico superficiale</p> <p>- in caso di recapito in fognatura ogni singola immissione andrà concordata con Hera che esprimerà apposito parere</p> <p>- rispettare invarianza idraulica al fine di non incrementare la portata delle acque meteoriche da recapitare in fognatura</p> <p>- gli invasi di laminazione non dovranno rimanere a carico a Hera</p> <p>- valutazione puntuale delle interferenze i cui progetti di risoluzione andranno valutati da Hera</p>	<p>Il progetto rispetta il principio di invarianza idraulica laminando le acque di piattaforma relative alle nuove superfici impermeabilizzate in ottemperanza alle Norme tecniche del Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico che impongono il recupero di 500m<sup>3</sup>/(ha) di nuova superficie impermeabilizzata.</p> <p>Trattandosi di un intervento di ampliamento dell'infrastruttura esistente, la scelta progettuale perseguita è stata quella di mantenere e confermare gli attuali recapiti del sistema di drenaggio esistente che nel tratto in esame recapita sia in corpi idrici naturali sia nelle reti fognarie.</p> <p>Per i recapiti in fognatura è stato riservato un trattamento quantitativo spinto oltre i limiti previsti (laminazione superiore ai 500 m<sup>3</sup> per ettaro di nuova pavimentazione) tendente a ridurre la portata scaricata, compatibilmente con le aree di laminazione disponibili, al fine di renderla minore o tutt'al più uguale a quella che attualmente la rete riceve perseguendo così la compatibilità idraulica tra scarico e ricettore.</p> <p>Si conferma, infine, che la manutenzione degli invasi di laminazione rimarrà a carico di ASPI.</p>
14	DVA-2017-0005673	Studio legale associato Corinaldesi-Mischi per Filiberto, Nicola e Giovanni Vaccari	<p>1) mancanza del piano particellare di esproprio</p> <p>2) incompatibilità con gli strumenti urbanistici vigenti</p> <p>3) richieste relative agli espropri (esproprio in toto AREA 1 o modifica del progetto dello Svincolo di Lazzaretto - esproprio in toto AREA 2)</p> <p>4) tutela ambientale dei suoli agricoli in base al piano urbanistico vigente</p> <p>6) violazione del principio di parità del trattamento ex art. 3 Cost.</p> <p>7) Violazione del principio di buona fede e tutela del legittimo affidamento</p> <p>Chiedono alle Amministrazioni (MATTM, MiBACT, RER e Comune di BO):</p> <p>a) di non approvare la VIA e di eliminare lo svincolo di Lazzaretto;</p> <p>b) desistere dal procedimento espropriativo e di rinunciare allo svincolo;</p> <p>c) in subordine trovare una diversa configurazione dello svincolo che non interessi le proprietà dei signori Vaccari;</p> <p>d) di instaurare in contraddittorio con i proprietari delle aree interessate dall'esproprio, di individuare una soluzione alternativa e di addivenire a una definizione bonaria della questione</p> <p>Chiedono alle Amministrazioni qualora si vada avanti col progetto di:</p> <p>a) usufruire delle misure compensative per ottenere un aumento degli indici di edificabilità per gli immobili di proprietà dei signori Vaccari per tenere conto del danno subito dagli espropri</p> <p>b) addivenire ad un accordo che sia soddisfacente per entrambe le parti</p>	<p>1)Premesso che il progetto definitivo allegato all'istanza di VIA è da intendersi esaustivo ai fini delle valutazioni ambientali connesse all'intervento, la documentazione espropriativa richiesta afferisce a specifiche procedure autorizzative che, per gli interventi di interesse nazionale, sono autonome rispetto alla procedura di VIA, pur confluendo nel medesimo strumento approvativo finale. Ciononostante, considerata la sensibilità su tale tematica, la scrivente ha immediatamente provveduto ad integrare la documentazione agli atti con il piano particellare di esproprio e il censimento delle interferenze acon lettera prot. ASPI n. 5003 del 2/03/17;</p> <p>2)l'intervento seppur non previsto negli strumenti urbanistici è oggetto di uno specifico accordo sottoscritto nell'aprile 2016 tra RER, Città Metropolitana, Comune di BO, Ministero Infrastrutture e ASPI. Inoltre si fa presente che come previsto dalla normativa nazionale per le opere pubbliche, il progetto sarà sottoposto alla Conferenza di Servizi a cui parteciperanno tutti gli Enti coinvolti nel procedimento e, una volta approvata l'iniziativa, gli Enti dovranno procedere all'adeguamento dei piani urbanistici;</p> <p>3) Le richieste relative agli espropri saranno valutate nell'ambito della successiva procedura espropriativa.</p> <p>4) Lo svincolo di Lazzaretto è stato inserito in progetto a seguito delle richieste pervenute dagli Enti locali e dai cittadini nell'ambito del dibattito pubblico ed è confluito nel verbale conclusivo del Comitato di Monitoraggio istituito in merito all'iniziativa, sottoscritto tra RER, Comune di BO, Città metropolitana di BO, MIT e ASPI. In ogni caso come già evidenziato al punto 2), gli strumenti urbanistici verranno adeguati a seguito dell'approvazione in CdS dell'intervento;</p> <p>Le richieste formulate in merito agli aspetti espropriativi potranno essere oggetto di specifiche valutazioni, per quanto di competenza della scrivente, nell'ambito del procedimento espropriativo ai sensi del DPR 327/2001 e s.m.i., che verrà avviato prima dell'apertura della Conferenza di Servizi.</p>
15	DVA-2017-0005728	Studio legale associato Corinaldesi-Mischi per Filiberto, Nicola e Giovanni Vaccari	vedere DVA-2017-5673	vedere DVA-2017-5673
16	DVA-2017-0005759	Studio legale associato Corinaldesi-Mischi per Filiberto, Nicola e	vedere DVA-2017-5673	vedere DVA-2017-5673
17	DVA-2017-0005730	Dott. Ing. Marcello Bormioli Bonalcorsi	<p>Viene richiesta una diversa soluzione progettuale per spostare l'asse autostradale, auspicando la soluzione del Passante Sud in galleria</p> <p><b>Aspetti trasportistici</b></p> <p>Lo studio trasportistico" non è aderente alla realtà e che nel futuro si verificherà un significativo aumento del traffico sul nodo di Bologna" e che non c'è lo spazio materiale per l'allargamento della sede (piattaforma)senza creare altri colli di bottiglia</p> <p><b>Atmosfera</b></p> <p>Criticità del territorio Bolognese dove in pianura Padana ed il particolare carenza di piovosità e ventilazione si registrano, sempre più frequenti sforamenti consistenti dei parametri e tali da comportare la sospensione del traffico urbano per contenere i disagi.</p> <p><b>Rumore</b></p> <p>Chiede che le barriere acustiche garantiscano il rispetto dei limiti acustici vigenti interni ed esterni ex D.PR 142/2004, e il mantenimento del clima acustico attuale negli ambiti già adeguatamente protetti e il miglioramento delle prestazioni laddove risultato necessario.</p> <p><b>Vibrazioni</b></p> <p>Ritiene che le vibrazioni difficilmente potranno essere contenute nei limiti di 77 dB per il periodo diurno e 71 dB per il periodo notturno</p> <p><b>Salute Pubblica</b></p> <p>Ritiene che l'inquinamento è al limite di sopportabilità considerando il flusso di traffico utilizzato per il Progetto Definitivo</p> <p><b>Cantierizzazione</b></p> <p>impatto importante in fase di cantiere, anche per tale motivo auspica la scelta di un tracciato fuori sede</p>	<p>Nel SIA è riportata l'analisi delle alternative progettuali analizzate nel corso degli ultimi anni in merito alla risoluzione del Nodo di Bologna. Nello specifico sono state riportate le valutazioni dal punto di vista trasportistico, ambientale e strategico in merito alla soluzione del Passante Nord con banalizzazione del sistema autostradale/tangenziale esistente, studiata da ASPI, e del Passante Sud, come ipotizzato dagli studi della Città Metropolitana. Dagli studi sono emerse le notevoli criticità strutturali sulla soluzione complessiva del previsto sistema tangenziale/autostradale e la non risoluzione della problematica trasportistica della tangenziale di Bologna. Al fine di risolvere le criticità trasportistiche di livello nazionale e di migliorare l'accessibilità viaria di livello metropolitano è stato stipulato un nuovo accordo nell'aprile del 2016 che prevede il potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza sia dell'A14 che della tangenziale, prevedendo per quest'ultima altresì un tratto a quattro corsie per senso di marcia più emergenza. Inoltre nell'ambito delle integrazioni progettuali, è stata predisposta un'approfondimento delle analisi delle alternative (AMB2006) tra la soluzione del Passante Nord e il potenziamento in sede del sistema tangenziale, dalla quale si evince chiaramente come dal punto di vista ambientale e trasportistico, quest'ultima soluzione sia largamente preferibile a quelle di un eventuale decentramento dell'autostrada.</p> <p><b>Aspetti trasportistici</b></p> <p>Il layout infrastrutturale affinato e migliorato nella fase della progettazione definitiva è stato sottoposto ad uno stress test prevedendo il raddoppio dei tassi di crescita annui al 2025 e 2035 applicati nello studio di traffico della progettazione definitiva. I modelli di traffico evidenziano, in termini di traffico giornaliero, un incremento in autostrada e in tangenziale. Tali incrementi di traffico non comportano conseguenze critiche sulle performance di rete. In riferimento all'ora di punta del mattino sia al 2025 che al 2035 si riscontrano ancora buone performance in autostrada; solo al 2035 si verifica un puntuale e isolato fenomeno di congestione tra l'immissione dello svincolo Fiera e la diversione verso l'A13 in carreggiata nord.</p> <p>In tangenziale le condizioni di deflusso si mantengono accettabili sia al 2025 che al 2035 con l'unica eccezione per il tratto compreso fra lo svincolo 4 e lo svincolo 5 in carreggiata nord.</p> <p>I risultati dello stress test mettono in evidenza la sostanziale stabilità del sistema nel suo complesso.</p> <p><b>Atmosfera</b></p> <p>Nel capitolo 2 dello studio atmosferico allegato al SIA, è rappresentato un quadro dello stato attuale della qualità dell'aria dal quale emerge un trend di miglioramento negli anni. Lo scenario di progetto presenta un miglioramento a livello atmosferico per il contesto territoriale interessato dal potenziamento dell'infrastruttura, grazie alla fluidificazione del traffico transiente oltre che al rinnovo del parco auto circolante.</p> <p><b>Rumore</b></p> <p>I limiti indicati nel DPR 142/2004 sono assicurati per tutti i ricettori interessati dall'intervento; per circa il 96% dei ricettori sono rispettati i limiti esterni in facciata e per il restante 4%, data l'impossibilità tecnica di conseguire i limiti suddetti, si procederà, come previsto dalla stessa normativa, previa verifica strumentale, ad interventi diretti sui ricettori, garantendo il rispetto dei limiti interni. Come ulteriore obiettivo di qualità, le mitigazioni sono state dimensionate non solo per il rispetto dei limiti normativi ma anche per garantire il non peggioramento della situazione attuale. Si evidenzia infatti che la verifica dello studio acustico con riferimento ai limiti del decreto di VIA 5370 del 4 ottobre 2000, evidenzia il sostanziale rispetto di tali limiti, risultando conforme per il 95% dei ricettori. Anche con riferimento alle prime classi, ovvero ai ricettori sensibili quali scuole, ospedali, case di cura e di riposo presenti nell'area, il progetto si è posto come obiettivo il rispetto dei limiti normativi del DPR 142/04, mettendo in campo il massimo sforzo mitigativo con barriere di tipologie fuori standard che arrivano in alcuni casi ad altezze di 8 m con 5 m di sbarraccio; laddove i limiti in facciata non siano tecnicamente conseguibili si procederà ad interventi diretti sui ricettori, assicurando i limiti previsti dall'art. 6 dello stesso DPR 142/04.</p> <p><b>Vibrazioni</b></p> <p>L'impatto è riscontrabile durante le lavorazioni di cantiere che in ogni caso non verranno generalmente eseguite nel periodo notturno se non in limitati casi particolari (necessità di chiusura o parzializzazione delle carreggiate autostradali/tangenziali). Questi impatti, temporanei e reversibili, saranno gestiti in fase di cantiere tramite specifiche procedure di comunicazione/informazione e contenimento delle emissioni. Le valutazioni condotte nel SIA evidenziano il rispetto dei limiti diurni riferiti al disturbo, mentre i valori limite per il danno sono sempre rispettati.</p> <p><b>Salute Pubblica</b></p> <p>vedi. punto precedente Atmosfera - vedere gli approfondimenti eseguiti nelle integrazioni progettuali AMB2002 richieste dalla Regione.</p> <p><b>Cantierizzazione</b></p> <p>La cantierizzazione è stata aggiornata nell'ambito dei documenti trasmessi per le integrazioni progettuali. Allo scopo i cantieri mobili lungo l'infrastruttura verranno mitigati, laddove possibile, da barriere mobili con funzione di mitigazione dagli impatti acustici, atmosferici e di visuali dall'esterno. Inoltre verrà garantito il mantenimento, nella quasi totalità, delle barriere acustiche esistenti fino all'installazione di quelle nuove a seguito dell'ampliamento dell'infrastruttura.</p>
18	DVA-2017-0005744	Elena Fanti	Richiesta chiarimenti sull'esproprio nelle sue proprietà, sul rudere da demolire e sulla fascia alberata impiantata da loro proprio sulla striscia di esproprio.	Tale richiesta sarà oggetto di specifiche valutazioni nell'ambito del procedimento espropriativo ai sensi del DPR 327/2001 e s.m.i., che verrà avviato prima dell'apertura della Conferenza di Servizi.
19	DVA-2017-0005836	Elena Fanti	Integrazione alle osservazioni già inviate in data 10/03/17. Segnala rilievo NON corretto in quanto compare la dicitura "fabbricati non presenti sui luoghi". Si tratta infatti di aree edificabili, ora ruderi, di cui sono conservati i muri perimetrali e di cui possiedo rilievi e planimetrie precedenti al crollo e di cui detengo il diritto riedificatorio, accatastati come unità collabenti.	Tale richiesta sarà oggetto di specifiche valutazioni nell'ambito del procedimento espropriativo ai sensi del DPR 327/2001 e s.m.i., che verrà avviato prima dell'apertura della Conferenza di Servizi.

20	DVA-2017-0005752	Enrico Postacchini	Richiesta di mantenere le rampe dello svincolo 9 in dir. Sud o in alternativa la realizzazione di una bretella di collegamento tra svincoli 8 bis e 9 a nord, così come previsto nel progetto preliminare.	La configurazione dello svincolo, anche a seguito delle richieste degli Enti nell'ambito del dibattito pubblico, prevede la chiusura delle rampe dello svincolo 9 in carreggiata sud e l'inserimento di tre rotatorie di diametro pari a 50 m di cui una su via Europa e due su via San Donato al fine di potenziare il collegamento della circonvallazione esistente tra Viale Europa e Via San Donato a Nord della tangenziale. Si ritiene che l'accessibilità alla via San Donato da/per la carreggiata sud della Tangenziale mantenga adeguate funzionalità grazie al limitrofo svincolo 8/8 bis su viale Europa. La chiusura parziale dello svincolo alleggerisce via San Donato da parte degli spostamenti di attraversamento non legati alla mobilità del quartiere. Si fa presente che l'eliminazione della bretella di collegamento a cui fa riferimento l'osservazione ha consentito di creare una continuità paesaggistica e naturale tra il parco di San Donnino e le aree a nord del sistema tangenziale, creando una vasta area a verde a beneficio dell'abitato di San Donato.
21	DVA-2017-0005758	Comune di Bologna	Le richieste del Comune di Bologna sono confluite interamente nelle richieste di integrazione della Regione Emilia Romagna PEC PG/2017/304982 del 21/04/2017.	Si rimanda alla documentazione integrativa inviata in data 21/6/17 prot. 12138 ed in particolare all'elaborato AMB2002 "Relazione di Accompagnamento - RER".
22	DVA-2017-0005764	Consorzio della Chiesa di Casalecchio e del Canale di Reno	Sulla base dell'operatività e sulla reale azione compensativa che il Passante potrebbe generare sul processo "Contratto di Fiume" si richiede l'apertura con il Proponente e MATM (che patrocina il Contratto di Fiume) di un tavolo di coordinamento per generare il PARCO PROGETTI DEL CONTRATTO DI FIUME DEL RENO E BOLOGNA CITTA' D'ACQUA. Azione sinergica alla riduzione degli effetti del cambiamento climatico e vero, ragionato e condiviso investimento compensativo.	In base alla documentazione disponibile in merito al contratto di fiume "Chiusa di Casalecchio e Bologna Città d'Acqua" non risultano ambiti di sovrapposizione o interazione tra il sistema autostradale/tangenziale e il sistema dei canali derivati dal Reno e regolamentati dalla Chiesa di Casalecchio. Il sistema mitigativo e compensativo del progetto del Passante di Bologna nasce da un confronto serrato con gli enti locali che hanno individuato gli ambiti prioritari di intervento (parchi, fasce boscate, piste ciclabili, attrezzature urbane), andando persino oltre i 130 ha, definiti nell'Accordo di aprile 2016. Il progetto di inserimento ambientale prevede, a compensazione e mitigazione degli impatti ambientali e dell'abbattimento di bosco previsti dal progetto, i seguenti interventi vegetazionali: - Aree di potenziamento/ampliamento dei parchi urbani: 56,50ha - Aree per la forestazione urbana (Aree comunali + aree ASPi): 39,80ha - Aree vegetate per la riqualifica di svincoli e rampe: 44,62ha - Filari arborei e arbustivi per la mitigazione dell'infrastruttura: 2,55ha <b>Totale aree di intervento 143,46ha</b> Il progetto prevede ha 43,45 di bosco come compensazione della superficie di 16ha di bosco abbattuto.
23	DVA-2017-0005804	Comune di San Lazzaro di Savena	Le richieste del Comune di San Lazzaro sono confluite interamente nelle richieste di integrazione della Regione Emilia Romagna PEC PG/2017/304982 del 21/04/2017.	Si rimanda alla documentazione integrativa inviata in data 21/6/17 prot. 12138 ed in particolare all'elaborato AMB2002 "Relazione di Accompagnamento - RER".
24	DVA-2017-0005817	Sara Marchi	Richieste quartiere San Donnino: 1) prevedere una valida mitigazione acustica che dal cavalcavia della via San donato si allunghi fino allo svincolo 8 bis 2) indispensabile rinaturalizzare l'area interclusa del cappio dello svincolo 9 sud, terreno agricolo, per la quale in progetto è prevista la dismissione. Potenziare il verde piantumando alberi di congrue dimensioni e specie volte a tamponare al meglio i fumi mefistici e concentrati che fuoriescono dallo sbocco lato sud-est del cavalcavia san donato così da avere una zona cuscinetto a mitigazione degli inquinanti veicolari, acustici e visivi.	1) le mitigazioni acustiche previste nel progetto nel tratto tra lo svincolo 8 e il cavalcavia di via San Donato, unitamente alla chiusura delle rampe sud dello svincolo 9, consentono di raggiungere il rispetto dei limiti acustici vigenti e sono state progettate in linea con lo stile architettonico dell'intervento 2) nell'ambito delle integrazioni progettuali il Comune di Bologna ha richiesto la realizzazione di un parcheggio per una porzione di spazio ricadente nel cappio da dismettere - vedere AMB2002 richiesta n. 3.17.2 Si evidenzia inoltre che il sistema mitigativo e compensativo del progetto del Passante di Bologna nasce da un confronto serrato con gli enti locali che hanno individuato gli ambiti prioritari di intervento (parchi, fasce boscate, piste ciclabili, attrezzature urbane), andando oltre i 130 ha definiti nell'Accordo con gli Enti di aprile 2016. Il progetto di inserimento ambientale prevede, a compensazione e mitigazione degli impatti ambientali e dell'abbattimento di bosco previsti dal progetto, i seguenti interventi vegetazionali: - Aree di potenziamento/ampliamento dei parchi urbani: 56,50ha - Aree per la forestazione urbana (Aree comunali + aree ASPi): 39,80ha - Aree vegetate per la riqualifica di svincoli e rampe: 44,62ha - Filari arborei e arbustivi per la mitigazione dell'infrastruttura: 2,55ha <b>Totale aree di intervento 143,46ha</b>
25	DVA-2017-0005842	Cittadini quartiere San Donato Raffaella Narciso, Angelo Narciso, Giovanni Sanfilippo, Oneglia Serra, Gianluca Sanfilippo, Claudia Caselli, Ettore Greco, Maria Altomare Casamassima, Angela Benassi, Giancarlo Cocchi, Roberto Ravizza, Carla Razzaboni, Raffaele Ceruolo, Massimo Benedetti Sartorini	Quartiere San Donnino - osservazioni alla chiusura dello svincolo 9. La soluzione del progetto preliminare di creare due rotatorie a ridosso della uscita 8 bis e 9 (unite da una strada di collegamento a "S"), non farebbe altro che aumentare il disagio ai residenti, avvicinando altre carreggiate all'abitato, portando ulteriore traffico, smog e rumore, quindi in opposizione a quanto si sta cercando di porre parzialmente rimedio. Se deve essere fatto un ulteriore collegamento tra via San Donato e Viale Europa si cerchino alternative differenti (bretella a nord, sottopasso di collegamento tra uscita 8bis e nuova rotonda di progetto fronte Hotel Savoia).	La configurazione dello svincolo inserita nel progetto definitivo, anche a seguito delle richieste degli Enti nell'ambito del confronto pubblico, prevede la chiusura delle rampe dello svincolo 9 in carreggiata sud e l'inserimento di tre rotatorie di cui una su via Europa e due su via San Donato al fine di potenziare il collegamento della circonvallazione esistente tra Viale Europa e Via San Donato a Nord della tangenziale. Si ritiene che l'accessibilità alla via San Donato da/per la carreggiata sud della Tangenziale mantenga adeguate funzionalità grazie al limitrofo svincolo 8/8 bis su viale Europa. La chiusura parziale dello svincolo alleggerisce via San Donato da parte degli spostamenti di attraversamento non legati alla mobilità del quartiere. Si fa presente che la chiusura dello svincolo sud ha inoltre consentito di creare una continuità paesaggistica e naturale tra il parco di San Donnino e le aree a sud del sistema tangenziale, creando una vasta area a verde a beneficio dell'abitato di San Donato
26	DVA-2017-0005843	Tesimi Enrico, Tesini Elena, Ferrari Luciana	Quartiere San Donnino Richiesta di mantenimento dello svincolo 9 sia per le rampe in dir. Sud che nord.	La configurazione dello svincolo inserita nel progetto pubblicato, anche a seguito delle richieste degli Enti nell'ambito del dibattito pubblico, prevede la chiusura delle rampe dello svincolo 9 in carreggiata sud e l'inserimento di tre rotatorie di diametro pari a 50 m di cui una su via Europa e due su via San Donato al fine di potenziare il collegamento della circonvallazione esistente tra Viale Europa e Via San Donato a Nord della tangenziale. Nell'ambito delle richieste di integrazione da parte del Comune il progetto è stato aggiornato - vedere AMB2002 richiesta 3.17.2. La chiusura parziale dello svincolo alleggerisce via San Donato da parte degli spostamenti di attraversamento non legati alla mobilità del quartiere. Si fa presente che l'eliminazione della bretella di collegamento ha inoltre consentito di creare una continuità paesaggistica e naturale tra il parco di San Donnino e le aree a nord del sistema tangenziale, creando una vasta area a verde a beneficio dell'abitato di San Donato.
27	DVA-2017-0005844	Gianguido Crovetti Gruppo Ciclozenith per conto di Consulta comunale delle Bicicletta del Comune di Bologna	Richieste e osservazioni alle piste ciclabili	Nell'elaborato AMB2002 e negli allegati richiamati ai punti da 3.6 a 3.6.13, trasmessi nell'ambito delle integrazioni progettuali inviate dalla scrivente in data 21/06/17, sono stati chiariti e integrati gli aspetti relativi alle piste ciclabili che saranno realizzate nell'ambito del Progetto del Passante di Bologna.
28	DVA-2017-0005845	Antonio Panza dell'Associazione Croce del Biacco e Associazione Il Parco - libera associazione di cittadini di via Larga-onlus	<b>Croce del Biacco</b> - misurazioni di qualità dell'aria attuale e futura - efficacia degli interventi per l'abbattimento acustico - rimboschimento e ampliamento delle zone a verde - realizzare le opere aggiuntive supplementari (complanare, ciclabili, etc..) prima dell'inizio dei lavori di ampliamento e potenziamento del servizio di trasporto pubblico - miglioramento circolazione stradale in zona Via Caselle incrocio con Via degli Stradelli Guelfi. realizzazione "zona 30". Richieste puntuali relative a: - mitigazioni acustiche - potenziamento del verde - piste ciclabili <b>Zona Massarenti-Scandellara:</b> - continuità di via Cellini verso via Scandellara - impatti della cantierizzazione - riqualifica sottopasso parco Campagna - assenza di FOA zona parco Campagna km 18,00-18,500 <b>Interferenze:</b> - raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Portamaggiore compromesso - preoccupazione per interferenze dei lavori con deposito antropico di rifiuti in via stradelli Guelfi attiguo al T.Savena	- Nel piano di monitoraggio ambientale sono previste misurazioni ante-in corso-post operam per monitorare la qualità dell'aria. I dati registrati potranno essere forniti agli enti di controllo qualora richiesti. Per quanto attiene la richiesta di spostamento della barriera di San Lazzaro, si fa presente che la presenza della barriera di estremità è indispensabile per il funzionamento e la connettività tangenziale. - Le mitigazioni acustiche previste nel progetto consentono di raggiungere il rispetto dei limiti acustici vigenti e di migliorare complessivamente il clima acustico dell'area. Nel piano di monitoraggio ambientale sono previste misurazioni ante-in corso-post operam per monitorare l'impatto acustico e l'efficacia delle mitigazioni inserite. Anche con riferimento alle prime classi, ovvero ai ricettori sensibili quali scuole, ospedali, case di cura e di riposo presenti nell'area, il progetto si è posto come obiettivo il rispetto dei limiti indicati dalla norma vigente (DPR 142/04), mettendo in campo il massimo sforzo mitigativo con barriere di tipologie fuori standard che arrivano in alcuni casi ad altezze di 8 m con 5 m di sbarrico e procedendo ad interventi diretti sui recettori per assicurare i limiti interni previsti dalla stessa norma. Si segnala che lo studio acustico è stato integrato, recependo le richieste puntuali della Regione - vedere AMB2002 ed in particolare l'elaborato PAC002 e le tavole AMB266-267. - Il sistema mitigativo e compensativo del progetto del Passante di Bologna nasce da un confronto serrato con gli enti locali che hanno individuato gli ambiti prioritari di intervento (parchi, fasce boscate, piste ciclabili, attrezzature urbane), andando persino oltre i 130 ha, definiti nell'Accordo di aprile 2016. Il progetto di inserimento ambientale prevede, a compensazione e mitigazione degli impatti ambientali e dell'abbattimento di bosco previsti dal progetto, i seguenti interventi vegetazionali: - Aree di potenziamento/ampliamento dei parchi urbani: 56,50ha - Aree per la forestazione urbana (Aree comunali + aree ASPi): 39,80ha - Aree vegetate per la riqualifica di svincoli e rampe: 44,62ha - Filari arborei e arbustivi per la mitigazione dell'infrastruttura: 2,55ha <b>Totale aree di intervento 143,46ha</b> Il progetto prevede ha 43,45 di bosco come compensazione della superficie di 16ha di bosco abbattuto. - il cronoprogramma della realizzazione delle opere di viabilità urbana sarà approfondito nell'ambito della successiva procedura di conferenza di servizi e condiviso con gli uffici competenti dei Comuni - Si rimanda alle integrazioni progettuali AMB2002 ed in particolare all'elaborato AUA0212 che recepisce le richieste del Comune di San Lazzaro. Con riferimento alle segnalazioni puntuali si rimanda alle integrazioni progettuali AMB2002 che recepiscono le richieste della Regione. In particolare per le piste ciclabili si rimanda alle richieste da 3.6 a 3.6.13; per le mitigazioni acustiche si rimanda alle richieste da 4.95 a 4.128.
29	DVA-2017-0005846	Tesini Chiara Aldovrandi Lorenzo	Critiche alla chiusura Svincolo di San Donnino con riferimento al traffico indotto agli abitanti della zona San Donnino - Pilastrò, perdite per le attività commerciali, maggior inquinamento acustico e maggior inquinamento atmosferico.	Dallo studio trasportico e dalle simulazioni ambientali eseguite nell'ambito in esame, riportate nello SIA pubblicato e aggiornate nelle integrazioni progettuali trasmesse dalla scrivente in data 21/06/17, non emergono le criticità evidenziate.
30	DVA-2017-0005854	Paola Fantazzini	Richiesta di valutazione del rischio sanitario e di un monitoraggio dello stato attuale del sistema tangenziale e autostradale.	Come richiesto nella Delibera Regionale, nell'elaborato AMB2002 trasmesso nell'ambito delle integrazioni progettuali trasmesse dalla scrivente in data 21/06/17 sono riportate le valutazioni sull'impatto sanitario nello specifico paragrafo Salute Pubblica, che integrano quanto già riportato nello SIA secondo quanto previsto dalla norma italiana vigente (DPCM 27/12/88) e che sono state concordate con la ASL di competenza.
31	DVA-2017-0005859	Alfio Perego	richiesta di barriere acustiche sul ponte del fiume Reno nel quartiere di Borgo Panigale/Birra	Il sistema di mitigazioni in progetto che integra le barriere già esistenti sia in termini di estensione, sia in termini di altezza che di elementi aggettanti, garantisce il rispetto dei limiti acustici vigenti esterni ed interni ex DPR 142/04 in tutta l'area interessata dall'intervento di potenziamento, il generale mantenimento del clima acustico attuale negli ambiti già adeguatamente protetti dagli interventi di mitigazione esistenti ed il miglioramento delle prestazioni laddove risultato necessario.
32	DVA-2017-0005869	Ordine provinciale dei medici chirurghi e odontoiatri di Bologna	Moratoria sui lavori di potenziamento e richiesta di valutazione dell'impatto sanitario dell'opera.	Come richiesto nella Delibera Regionale, nell'elaborato AMB2002 delle integrazioni progettuali trasmesse dalla scrivente in data 21/06/17, sono riportate le valutazioni sull'impatto sanitario nello specifico paragrafo Salute Pubblica, che integrano quanto già riportato nello SIA secondo quanto previsto dalla norma italiana vigente (DPCM 27/12/88) e che sono state concordate con la ASL di competenza.

33	DVA-2017-0005877	Daria Prandstraller	<p>Residente in via don Carlo Gnocchi (interconnessione A13), segnala:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>limiti di legge del rumore in fascia A sono superiori a quelli della zonizzazione comunale;</li> <li>provvedimenti del Comune sulle limitazioni di traffico urbano non vengono applicati alla tangenziale;</li> <li>rischio di rallentamenti del traffico nel tratto di passaggio da 4 a 3 corsie;</li> <li>richiesta di massime mitigazioni acustiche tecnicamente possibili (vd. galleria San Donino);</li> <li>richiesta di abbandonare nell'area ex Scarpai il progetto del "Nuovo Centro Ambientale di via Ferrarese" da parte del comune</li> <li>presenza di una fabbrica di vernici</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Il sistema di mitigazioni in progetto che integra le barriere già esistenti sia in termini di estensione, sia in termini di altezza o di elementi aggettanti, garantisce il rispetto dei limiti acustici vigenti esterni ed interni ex DPR 142/04 all'interno delle fasce di pertinenza autostradali (come previsto dalla normativa vigente), il generale mantenimento del clima acustico attuale negli ambiti già adeguatamente protetti dagli interventi di mitigazione esistenti ed il miglioramento delle prestazioni laddove risultato necessario.</li> <li>Il progetto prevede diversi accorgimenti atti a regolamentare il flusso di traffico su tutto il Sistema Tangenziale: l'applicazione di un limite di velocità pari a 80 km/h, per la fluidificazione del traffico con conseguente minori emissioni di inquinanti legati ai fenomeni di stop&amp;go, la regolamentazione con tutor su tutto il tratto e la realizzazione di un sistema di infomobilità che tramite i pannelli a messaggio variabile fornisca indicazioni sullo stato del traffico locale.</li> <li>Lo studio di traffico non evidenzia tali fenomeni.</li> <li>vedi pt. 1</li> <li>Non di competenza della scrivente</li> <li>Non si attendono modifiche al livello di sensibilità al rischio industriale dell'area indotte dal progetto in studio.</li> </ol>
34	DVA-2017-0005893	Beatrice Nicolai	<p>Chiede che venga stralciata dalla perimetrazione delle Aree oggetto di interventi di potenziamento o implementazione di parchi urbani - aree a verde aggiuntive: V23 Parco campo sportivo Croce Coperta, analogamento ai lotti adiacenti al limite settentrionale dell'area stessa, in quanto vi è prevista la realizzazione di un impianto di distribuzione di carburante.</p>	<p>Il progetto di inserimento ambientale è stato ampiamente discusso nell'ambito del Confronto Pubblico tenuto da luglio a dicembre 2016, durante il quale sono state valutate e accolte le richieste degli Enti di implementazione e riqualificazione delle aree a verde presenti nell'interno dell'infrastruttura, ritenute. Il parco V23 di Croce Coperta rientra tra gli interventi proposti dal Comune di Bologna e inseriti nel progetto di potenziamento del sistema tangenziale autostradale di Bologna. Si rimanda al Comune di Bologna l'eventuale valutazione della richiesta.</p>
35	DVA-2017-0005928	Claudio Busi Il cerchio Verde	<ol style="list-style-type: none"> <li>Indagine delle emissioni attualizzato al 2017 visto che sono in programma. L'indagine la si richiede prima che l'opera però venga deliberata.</li> <li>Si chiede un ente "super partes" e non direttamente coinvolto nell'opera come ASPI/Spa che sia titolare dell'indagine emissiva in modo tale da fugare ogni dubbio di liceità dei risultati stessi. Si suggerisce ENEA e ARPAE in quanto titolari di dati e su di calcolo sufficienti e necessarie al corretto inquadramento ambientale e sull'impatto sulla salute degli abitanti.</li> <li>In base ai risultati delle indagini e delle simulazioni si potrà decidere sulla idoneità dell'opera che si ribadisce essere inserita in un tessuto fortemente urbanizzato dove nei pressi ci sono 14.000 abitanti direttamente coinvolti oltre a scuole, case protette e centri sportivi.</li> <li>Si richiede il NON a procedere dell'attuale progetto poiché i dati del presente documento non mostrano alcun vantaggio in termini emissivi rispetto allo stato "programmatico" Anzi nel caso delle PM10 vi è addirittura un peggioramento</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Le indagini sono state eseguite nelle modalità, tempi e ubicazioni indicate nei tavoli tecnici da Comune e ARPAE. Inoltre si rimanda agli specifici elaborati del Piano di Monitoraggio Ambientale trasmessi con le integrazioni progettuali, in cui si prevede l'esecuzione di un monitoraggio che va dalla fase Ante Operam al Post Operam.</li> <li>La scrivente ha sempre palesato la disponibilità a rendere accessibili i risultati delle indagini agli Enti competenti. Si specifica che i dati ad oggi rilevati sono stati trasmessi a Comune di BO e ARPAE;</li> <li>I risultati delle simulazioni atmosferiche, tarate sulle indagini disponibili e proiettate agli scenari futuri di progetto, evidenziano livelli di concentrazione inferiori a quelli dello scenario programmatico, confermando quindi i benefici legati all'intervento in progetto.</li> <li>Oltre quanto riportato al punto 3, si specifica che per il PM10 si può evidenziare la sostanziale invarianza nelle concentrazioni tra lo stato di progetto e quello programmatico, coerentemente con i risultati del bilancio emissivo.</li> </ol>
36	DVA-2017-0005929	Claudio Busi Il cerchio Verde	<ol style="list-style-type: none"> <li>La NON realizzazione della terza corsia reale dell'autostrada poiché il corrente sistema dinamico "mostra l'adeguatezza del sistema autostradale nella sua configurazione attuale"</li> <li>La NON attuazione dell'allargamento delle complanari poiché rispetto al 1988 prima e fine anni 90 poi quando i lavori per l'allargamento in sede del nodo di Bologna fu subito interrotte su sollecitazione dei cittadini, al fine di trovare una soluzione che coniugasse in maniera soddisfacente le ragioni trasportistiche con le nuove esigenze derivanti da una mutata sensibilità ambientale"</li> <li>l'inadeguatezza dell'opera soprattutto in termini di riduzione di smog e traffico e di conseguenza della salute pubblica</li> <li>La NON realizzazione dell'allargamento della complanare poiché l'aumento di attrattività dell'infrastruttura che è ormai parte integrante del tessuto urbano di Bologna mal si coniuga con l'obiettivo di riduzione del 20% dei flussi di traffico verso il centro cittadino.</li> </ol>	<p>Con riferimento alla soluzione progettuale di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A14 nel tratto tra Borgo Panigale e S. Lazzaro studiata in passato, si evidenzia che successive valutazioni di opportunità in merito all'approfondimento progettuale del Passante Nord all'epoca hanno ricondotto il potenziamento dell'A14 a una soluzione meno vincolante per gli assetti infrastrutturali futuri, ossia la "3a corsia dinamica". Le dinamiche del traffico, soprattutto locale, cioè quello che interessa le carreggiate della tangenziale, e l'abbandono dell'ipotesi Passante Nord, anche in seguito a motivazione di impatto ambientale dettagliate nelle integrazioni al SIA, hanno reso necessario lo sviluppo del progetto del "Passante di Bologna" per ottenere un adeguamento definitivo della capacità dell'A14 e della tangenziale. Inoltre si specifica che l'intervento è oggetto di uno specifico accordo sottoscritto nell'aprile 2016 tra RER, Città Metropolitana, Comune di BO, Ministero Infrastrutture e ASPI. Come previsto dalla normativa nazionale per le opere pubbliche, il progetto sarà sottoposto alla Conferenza di Servizi a cui parteciperanno tutti gli Enti coinvolti nel procedimento e, una volta approvata l'iniziativa, gli Enti dovranno procedere all'adeguamento dei piani urbanistici. Nel SIA e nelle integrazioni sono stati studiati e approfonditi gli impatti ambientali della fase di cantiere e di esercizio dell'infrastruttura e definiti i sistemi di mitigazione da realizzare. Inoltre si evidenzia come l'intervento e le mitigazioni inserite in progetto portino a un miglioramento della situazione attuale per l'esposizione dei cittadini al rumore e agli agenti atmosferici.</p>
37	DVA-2017-0005930	Claudio Busi Il cerchio Verde	<ol style="list-style-type: none"> <li>La sospensione del procedimento per inadempienza alla normativa riguardante l'effettiva partecipazione del pubblico al processo decisionale e/o per la mendacità delle dichiarazioni fatte dalla proponente nell'elaborato AMB500 laddove si afferma che il progetto in esame è il risultato di un lungo confronto "a monte".</li> <li>La formulazione di alternative diverse all'allargamento per la soluzione del problema, Le differenti opzioni progettuali, compresa l'opzione zero, devono essere effettivamente e facilmente comparabili</li> <li>L'avvio di un processo partecipato per l'individuazione della soluzione migliore affinché gli abitanti dei quartieri interessati dal progetto (= "pubblico interessato") e coinvolti dagli effetti ambientali dell'opera possano comprendere e valutare opportunità e rischi delle opzioni presentate, e scegliere liberamente la più adatta.</li> <li>L'avvio di un processo partecipato per la progettazione delle opere di compensazione e mitigazione relativamente all'opzione scelta, attuato mediante il supporto effettivo e continuo dei tecnici comunali dei settori coinvolti</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Su iniziativa della scrivente e in base agli Accordi con le Istituzioni, il progetto è stato ampiamente discusso nell'ambito del Confronto Pubblico tenuto da luglio a dicembre 2016, durante il quale sono state accolte, laddove possibile, le richieste degli Enti e dei cittadini. Inoltre, come previsto dalla normativa vigente, nell'ambito della procedura di VIA il progetto è stato pubblicato, dandone avviso a mezzo stampa, per la consultazione e relative osservazioni dei cittadini e degli Enti interessati.</li> <li>Nello SIA è riportata l'analisi delle alternative progettuali analizzate nel corso degli ultimi anni in merito alla risoluzione del Nodo di Bologna. Nello specifico sono state riportate le valutazioni dal punto di vista trasportistico, ambientale e strategico in merito alla soluzione del Passante Nord con banalizzazione del sistema autostradale/tangenziale esistente, studiata da ASPI, e del Passante Sud, come ipotizzato dagli studi della Città Metropolitana. Dagli studi sono emerse le notevoli criticità strutturali sulla soluzione complessiva del previsto sistema tangenziale/autostradale e la non risoluzione della problematica trasportistica della tangenziale di Bologna. Al fine di risolvere le criticità trasportistiche di livello nazionale e di migliorare l'accessibilità viaria di livello metropolitano è stato stipulato un nuovo accordo nell'aprile del 2016 che prevede il potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza sia dell'A14 che della tangenziale, prevedendo per quest'ultima altresì un tratto a quattro corsie per senso di marcia più emergenza. Inoltre nell'ambito delle integrazioni progettuali, è stata predisposta un approfondimento delle analisi delle alternative (AMB2006) tra la soluzione del Passante Nord e il potenziamento in sede del sistema tangenziale, dalla quale si evince chiaramente come dal punto di vista ambientale e trasportistico, quest'ultima soluzione sia largamente preferibile a quelle di un eventuale decentramento dell'autostrada.</li> <li>vd. punto 1</li> <li>vd. punto 1</li> </ol>
38	DVA-2017-0005931	Claudio Busi Il cerchio Verde	<ol style="list-style-type: none"> <li>La sospensione del procedimento per incoerenza fra premesse, legislazione esistente e soluzione progettuale proposta.</li> <li>Una campagna di ascolto delle istanze e preoccupazioni delle comunità residenti nelle aree interessate</li> <li>Una campagna di monitoraggio dell'inquinamento ambientale ed acustico adeguata ed efficace</li> <li>Il pronunciamiento di incompatibilità e l'eventuale adozione di una soluzione alternativa all'allargamento qualora le campagne di monitoraggio mostrassero, come prevedibile, soglie di inquinamento già ora non sostenibili, o qualora le previsioni a esercizio del proponente fossero potenzialmente confutabili, da altri studi come da ipotesi di scenario alternative.</li> <li>Il pronunciamiento di incompatibilità e l'eventuale adozione di una soluzione alternativa all'allargamento qualora la campagna di ascolto rivelasse l'impossibilità per le comunità coinvolte di accettare il progetto.</li> <li>La formulazione di alternative diverse all'allargamento per la soluzione del problema, Le differenti opzioni progettuali, compresa l'opzione zero, devono essere effettivamente e facilmente comparabili.</li> <li>La seria valutazione di una soluzione alternativa all'allargamento, capace di fluidificare il traffico veicolare ma rispettosa dell'ambiente e della salute dei suoi abitanti. Una soluzione che sia maggiormente REVERSIBILE e con inferiore impatto ambientale.</li> <li>L'avvio di un processo partecipato per l'individuazione della soluzione migliore affinché gli abitanti dei quartieri interessati dal progetto (= "pubblico interessato") e coinvolti dagli effetti ambientali dell'opera possano comprendere e valutare opportunità e rischi delle opzioni presentate, e scegliere liberamente la più adatta.</li> <li>L'avvio di un processo partecipato per la progettazione delle opere di compensazione e mitigazione relativamente all'opzione scelta, attuato mediante il supporto effettivo e continuo dei tecnici comunali dei settori coinvolti</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>L'intervento è oggetto di uno specifico accordo sottoscritto nell'aprile 2016 tra RER, Città Metropolitana, Comune di BO, Ministero Infrastrutture e ASPI. Inoltre si fa presente che, come previsto dalla normativa nazionale per le opere pubbliche, una volta ottenuta la compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e successivamente l'approvazione in sede di Conferenza dei Servizi, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti potrà sancire l'Intesa Stato-Regione che approva la localizzazione dell'iniziativa, e di conseguenza dovranno essere aggiornati tutti i piani territoriali e comunali;</li> <li>Su iniziativa della scrivente e in base agli Accordi con le Istituzioni, il progetto è stato ampiamente discusso nell'ambito del Confronto Pubblico tenuto da luglio a dicembre 2016, durante il quale sono state accolte, laddove possibile, le richieste degli Enti e dei cittadini. Inoltre, come previsto dalla normativa vigente, nell'ambito della procedura di VIA il progetto è stato pubblicato, dandone avviso a mezzo stampa, per la consultazione e relative osservazioni dei cittadini e degli Enti interessati. Un ulteriore momento di partecipazione dei cittadini interessati dall'opera si svolgerà, come previsto dalla normativa, nella fase di avvio del procedimento espropriativo.</li> <li>Oltre alle indagini ambientali già eseguite per la redazione del progetto, nel progetto definitivo pubblicato e nelle successive integrazioni sono riportati specifici elaborati del Piano di Monitoraggio Ambientale, in cui si prevede l'esecuzione di un monitoraggio che va dalla fase Ante Operam al Post Operam.</li> <li>I risultati delle simulazioni atmosferiche, tarate sulle indagini disponibili e proiettate agli scenari futuri di progetto, evidenziano livelli di concentrazione inferiori a quelli dello scenario programmatico, confermando quindi i benefici legati all'intervento in progetto. Nello SIA e nelle integrazioni progettuali sono state valutate anche le alternative progettuali.</li> <li>vd. punto 2</li> <li>Nello SIA è riportata l'analisi delle alternative progettuali analizzate nel corso degli ultimi anni in merito alla risoluzione del Nodo di Bologna. Nello specifico sono state riportate le valutazioni dal punto di vista trasportistico, ambientale e strategico in merito alla soluzione del Passante Nord con banalizzazione del sistema autostradale/tangenziale esistente, studiata da ASPI, e del Passante Sud, come ipotizzato dagli studi della Città Metropolitana. Dagli studi sono emerse le notevoli criticità strutturali sulla soluzione complessiva del previsto sistema tangenziale/autostradale e la non risoluzione della problematica trasportistica della tangenziale di Bologna. Al fine di risolvere le criticità trasportistiche di livello nazionale e di migliorare l'accessibilità viaria di livello metropolitano è stato stipulato un nuovo accordo nell'aprile del 2016 che prevede il potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza sia dell'A14 che della tangenziale, prevedendo per quest'ultima altresì un tratto a quattro corsie per senso di marcia più emergenza. Inoltre nell'ambito delle integrazioni progettuali, è stata predisposta un approfondimento delle analisi delle alternative (AMB2006) tra la soluzione del Passante Nord e il potenziamento in sede del sistema tangenziale, dalla quale si evince chiaramente come dal punto di vista ambientale e trasportistico, quest'ultima soluzione sia largamente preferibile a quelle di un eventuale decentramento dell'autostrada.</li> <li>vd. punto 6</li> <li>vd. punto 2</li> <li>vd. punto 2</li> </ol>
39	DVA-2017-0005932	Claudio Busi Il cerchio Verde	<ol style="list-style-type: none"> <li>La sospensione del procedimento per incoerenza fra premesse, legislazione esistente</li> <li>La sospensione del procedimento per incompletezza delle analisi e macroscopici errori nelle stesse, con conseguente inadeguatezza delle soluzioni progettuali.</li> <li>Una campagna di monitoraggio dell'inquinamento acustico efficace</li> <li>Una campagna di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico di lungo periodo ed efficace</li> <li>Uno studio dei rischi dell'infrastruttura a regime in caso di incidenti e un piano della gestione degli stessi</li> <li>La seria valutazione di una soluzione alternativa all'allargamento, capace di fluidificare il traffico veicolare ma rispettosa dell'ambiente e della salute dei suoi abitanti. Una soluzione che sia maggiormente REVERSIBILE e con inferiore impatto ambientale.</li> <li>Il pronunciamiento di incompatibilità e l'eventuale adozione di una soluzione alternativa all'allargamento qualora le campagne di monitoraggio mostrassero, come prevedibile, soglie di inquinamento già ora non sostenibili, o qualora le previsioni a esercizio del proponente fossero potenzialmente confutabili, da altri studi come da ipotesi di scenario alternative.</li> <li>Il pronunciamiento di incompatibilità e l'eventuale adozione di una soluzione alternativa all'allargamento qualora lo studio dei rischi a regime rivelasse l'incompatibilità della soluzione progettuale complessiva o di qualsiasi suo elemento specifico (in particolare relativo alle misure di contenimento dell'inquinamento acustico) con la sicurezza dell'ambiente e dei suoi abitanti, costringendo il progetto a modifiche non concordate con le amministrazioni o segnalate ai cittadini.</li> </ol>	<p>vedere punti analoghi della DVA-2017-0005931 per quanto riguarda il punto 5 si fa presente che su tutto il territorio nazionale Autostrade per l'Italia ha procedure apposite per la gestione dei rischi in caso di incidente</p>

40	DVA-2017-0005933	Claudio Busi Il cerchio Verde	<p>1) La sospensione del procedimento per incoerenza fra premesse, legislazione esistente</p> <p>2) La sospensione del procedimento per incompletezza delle analisi e macroscopici errori nelle stesse, con conseguente inadeguatezza delle soluzioni progettuali.</p> <p>3) Una campagna di monitoraggio dell'inquinamento ambientale ed acustico adeguata ed efficace</p> <p>4) Il pronunciamiento di incompatibilità e l'eventuale adozione di una soluzione alternativa all'allargamento qualora le campagne di monitoraggio mostrassero, come prevedibile, soglie di inquinamento già ora non sostenibili, o qualora le previsioni a esercizio del proponente fossero potenzialmente confutabili, da altri studi come da ipotesi di scenario alternative.</p> <p>5) La formulazione di alternative diverse all'allargamento per la soluzione del problema, Le differenti opzioni progettuali, compresa l'opzione zero, devono essere effettivamente e facilmente comparabili</p> <p>6) La seria valutazione di una soluzione alternativa all'allargamento, capace di fluidificare il traffico veicolare ma rispettosa dell'ambiente e della salute dei suoi abitanti. Una soluzione che sia maggiormente REVERSIBILE e con inferiore impatto ambientale.</p> <p>7) L'avvio di un processo partecipato per l'individuazione della soluzione migliore affinché gli abitanti dei quartieri interessati dal progetto (= "pubblico interessato") e coinvolti dagli effetti ambientali dell'opera possano comprendere e valutare opportunità e rischi delle opzioni presentate, e scegliere liberamente la più adatta.</p>	vedere punti analoghi della DVA-2017-0005931
41	DVA-2017-0005937	Legambiente Bologna	<p>1-Il progetto è in contrasto con gli strumenti territoriali, di settore ed urbanistici</p> <p>2-Il progetto dovrebbe essere sottoposto a VAS insieme agli altri interventi sulla viabilità, in corso di valutazione, connessi al progetto del Passante</p> <p>3-opposizione all'allargamento a 4 corsie nel tratto compreso tra l'uscita 6 e l'uscita 8</p> <p>4-realizzare sistema di infomobilità per indirizzare la mobilità dei veicoli in rapporto ai flussi di traffico rilevati sulla Tangenziale</p> <p>5-riduzione permanente della velocità massima in tangenziale e in autostrada (80 km/h e 100km/h).</p> <p>6-si richiede monitoraggio per diversi mesi sui livelli di inquinamento dell'aria e delle emissioni acustiche nelle zone limitrofe all'asse tangenziale-autostrada</p> <p>7-monitoraggio quotidiano dei livelli di inquinamento dell'aria e delle emissioni acustiche nelle zone limitrofe all'asse tangenziale-autostrada</p> <p>8-riassaltatura con materiali in grado di abbattere, attraverso un processo di fotocatalisi, le emissioni dei veicoli in transito</p> <p>9-edificazione di tratti in galleria (Borgo Panigale, Croce Coperta, San Donnino e Croce del Bianco), installando all'interno di tali condotti impianti in grado di filtrare gli inquinanti senza diffonderli all'esterno</p> <p>10-il consolidamento delle barriere antirumore esistenti nei tratti non soggetti all'edificazione delle nuove gallerie indicate</p> <p>11-l'estensione o il consolidamento di una fascia di rinaturalizzazione ed ambientazione con adeguata piantumazione, selezionando le essenze vegetali</p>	<p>1- L'intervento è oggetto di uno specifico accordo sottoscritto nell'aprile 2016 tra RER, Citta Metropolitana, Comune di BO, Ministero Infrastrutture e ASPI. Inoltre si fa presente che, come previsto dalla normativa nazionale per le opere pubbliche, una volta ottenuta la compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e successivamente l'approvazione in sede di Conferenza dei Servizi, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti potrà sanzionare l'Intesa Stato-Regione che approva la localizzazione dell'iniziativa, e di conseguenza dovranno essere aggiornati tutti i piani territoriali e comunali;</p> <p>2-L'intervento non è assoggettato a Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ai sensi dell'art. 6, comma 12, del D. Lgs 152/06</p> <p>3-il progetto di allargamento a 4 corsie nel tratto centrale della tangenziale deriva dalle considerazioni trasportistiche riportate negli elaborati progettuali (ATRO001) e dalle necessità espresse dagli Enti;</p> <p>4-nel progetto è prevista la realizzazione di un sistema di infomobilità interattiva (OPT1501) mediante lo scambio di infomozioniche relative al traffico locale e ai servizi urbani agli svincoli</p> <p>5-il limite di velocità sarà pari a 80km/h in tangenziale e 110km/h in autostrada</p> <p>6-7-oltre al monitoraggio già eseguito ai fini della progettazione, in progetto si prevede l'esecuzione di un Piano di Monitoraggio Ambientale presentato nelle integrazioni al progetto, distinto nelle fasi di Ante Operam, Corso d'Opera e post Operam (riferimento elaborati MAMO10-014)</p> <p>8-precedenti studi specialistici sulla materia (ampliamento alla terza corsia dell'A14 nel tratto a sud di Rimini) hanno determinato l'inefficacia di tali provvedimenti</p> <p>9-le valutazioni modellistiche atmosferiche evidenziano nello scenario progettuale un miglioramento della qualità dell'aria attuale (AMB0201)</p> <p>10-Il sistema di mitigazioni in progetto che integra le barriere già esistenti sia in termini di estensione, sia in termini di altezza o di elementi aggettanti, garantisce il rispetto dei limiti acustici vigenti esterni ed interni ex DPR 142/04 in tutta l'area interessata dall'intervento di potenziamento, il generale mantenimento del clima acustico attuale negli ambiti già adeguatamente protetti dagli interventi di mitigazione esistenti ed il miglioramento delle prestazioni laddove risultato necessario</p> <p>11-si rimanda alle tavole di progetto come integrate a seguito delle richieste della regione (richieste da 4.77 a 4.90). Il sistema mitigativo e compensativo del progetto del Passante di Bologna nasce da un confronto serrato con gli enti locali che hanno individuato gli ambiti prioritari di intervento (parchi, fasce boscate, piste ciclabili, attrezzature urbane), andando persino oltre i 130 ha, definiti nell'Accordo di aprile 2016.</p> <p>Il progetto di inserimento ambientale prevede, a compensazione e mitigazione degli impatti ambientali e dell'abbattimento di bosco previsti dal progetto, i seguenti interventi vegetazionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aree di potenziamento/ampliamento dei parchi urbani: 56,50ha</li> <li>- Aree per la forestazione urbana (Aree comunali + aree ASPI): 39,80ha</li> <li>- Aree vegetate per la riqualifica di svincoli e rampe: 44,62ha</li> <li>- Filari arborei e arbustivi per la mitigazione dell'infrastruttura: 2,55ha</li> </ul> <p>Totale aree di intervento 143,46ha</p> <p>Il progetto prevede ha 43,45 di bosco come compensazione della superficie di 16ha di bosco abbattuto.</p>
42	DVA-2017-0005979	Alessandro Lolli	Si richiede realizzazione di interventi di abbattimento dell'inquinamento acustico a protezione degli insediamenti abitativi siti in prossimità della fermata SFM Casteldebole	Il tratto indicato non rientra nell'ambito dell'iniziativa. In ogni caso si segnala che rientra nel Piano di Risanamento Acustico, il cui piano di dettaglio della tratta, è stato presentato al Comune di Bologna presso il quale è possibile consultare gli elaborati specifici.
43	DVA-2017-0005981	Romina Balboni AFB Associazione Fascia Boscata onlus	<p>a) ASSETTO E ACCESSIBILITA' DELLA GALLERIA FONICA SAN DONNINO E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE TRA IL PASSANTE ED IL PARCO PUBBLICO DELL'ARBORETO vedere richieste di dettaglio</p> <p>b) MITIGAZIONI ACUSTICHE NEL TRATTO DEL PASSANTE URBANO TRA SVINCOLO 8 E PONTE DI VIA SAN DONATO</p> <p>c) ASSETTO DEL VERDE E FASCE BOSCADE PROSPICIENTI IL PASSANTE DI BOLOGNA NELL'AMBITO DEL QUARTIERE SAN DONATO -SAN VITALE vedere richieste di dettaglio</p> <p>d) NUOVO ASSETTO INFRASTRUTTURALE VIA SAN DONATO E DEGLI SVINCOLI 9 E 10 DELLA TANGENZIALE vedere richieste di dettaglio</p> <p>e) ASSETTO URBANISTICO E INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E DELLE OPERE A VERDE NELL'AMBITO URBANO DELLA "PORTA SAN DONNINO" esteso anche al tratto della via san Donato tra via Zagabria e sottopassi ferroviari attraverso Laboratori di progettazione partecipato</p>	<p>a) Nelle integrazioni progettuali trasmesse in data 21/06/2017 è stata aggiornata la tavola AUA0660-1 in cui è rappresentato il collegamento richiesto.</p> <p>b) Le mitigazioni acustiche previste nel PD nel tratto tra lo svincolo 8 e il cavalcavia di via San Donato, unitamente alla chiusura delle rampe sud dello svincolo 9, consentono di raggiungere il rispetto dei limiti acustici vigenti e di migliorare complessivamente il clima acustico dell'area.</p> <p>c) si rimanda alle tavole di progetto come integrate a seguito delle richieste della regione (richieste da 4.77 a 4.90). Il sistema mitigativo e compensativo del progetto del Passante di Bologna nasce da un confronto serrato con gli enti locali che hanno individuato gli ambiti prioritari di intervento (parchi, fasce boscate, piste ciclabili, attrezzature urbane), andando persino oltre i 130 ha, definiti nell'Accordo di aprile 2016.</p> <p>Il progetto di inserimento ambientale prevede, a compensazione e mitigazione degli impatti ambientali e dell'abbattimento di bosco previsti dal progetto, i seguenti interventi vegetazionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aree di potenziamento/ampliamento dei parchi urbani: 56,50ha</li> <li>- Aree per la forestazione urbana (Aree comunali + aree ASPI): 39,80ha</li> <li>- Aree vegetate per la riqualifica di svincoli e rampe: 44,62ha</li> <li>- Filari arborei e arbustivi per la mitigazione dell'infrastruttura: 2,55ha</li> </ul> <p>Totale aree di intervento 143,46ha</p> <p>Il progetto prevede ha 43,45 di bosco come compensazione della superficie di 16ha di bosco abbattuto.</p> <p>d) Il progetto definitivo prevede la chiusura della rampa sud dello svincolo 9 così come richiesto dai cittadini. Relativamente invece al prolungamento della galleria antifonica, si specifica che le mitigazioni acustiche previste nel PD unitamente alla chiusura delle rampe di cui sopra consentono di raggiungere il rispetto dei limiti vigenti per tutto l'abitato di San Donnino, garantendo sempre un significativo miglioramento del clima acustico dell'area e di ricucire il quartiere grazie alle aree a verde progettate, allo spazio pubblico di connessione sopraelevato (consente di ricucire il territorio modificandone il paesaggio) e alla riqualificazione di Via San Donato con marciapiedi e pista ciclopedonale.</p> <p>e) gli interventi sia acustici che vegetazionali previste in progetto, rispondono alle necessità di mitigazione dell'infrastruttura nonché agli Accordi specifici sottoscritti con le Istituzioni</p>
44	DVA-2017-0005982	Romina Balboni AFB Associazione Fascia Boscata onlus	<p>1-valutare e approfondire ulteriormente migliori progettuali relativamente allo svincolo 6 (Corticella-Croce Coperta), allo svincolo 9 (San Donato), allo svincolo 10 (Roveri), e al nuovo svincolo Lazzaretto</p> <p>2-Va evitato che le radiali come San Donato, Corticella, Zanardi, Massarenti e Triumvirato siano appesantite di traffico indotto e/o utilizzate impropriamente come strade di scorrimento e attraversamento</p> <p>3-In merito al verde pubblico sia realizzata l'intera dotazione di 130 ettari di verde, che il verde nuovo sia effettivamente aggiuntivo</p> <p>4-potenziamento delle barriere fonoassorbenti, delle gallerie ecologiche e delle fasce alberate</p> <p>5-siano adottati e rispettati i più cautelativi e tutelanti limiti di impatto acustico già impiegati per la "Terza corsia dinamica". Si chiede infine che venga garantito il rispetto dei valori limite sul clima acustico nei recettori sensibili</p> <p>6-sia dimostrato inequivocabilmente che a opera realizzata vi sarà un miglioramento complessivo delle condizioni ambientali (smog e rumore)</p> <p>7-il SIA venga fortemente integrato e approfondito nell'analisi della componente della salute pubblica</p> <p>8-ulteriori e nuovi dati sull'inquinamento ante operam e la predisposizione del Piano di monitoraggio ambientale in opera e post operam</p> <p>9-monitoraggio ambientale post operam sia previsto per una durata di almeno 10 anni</p> <p>10-sorveglianza sanitaria sulla salute pubblica procedendo~ in accordo con AUSL</p> <p>11-costituire e avviare l'Osservatorio ambientale e sanitario</p> <p>12-obbligo di eseguire tutti gli interventi correttivi e integrativi valutati come necessari a seguito del monitoraggio post operam</p> <p>13-miglioramento interventi di ricucitura urbana, della tutela ambientale, paesaggistica e ciclopedonale</p> <p>14-attenzione alla fase di cantierizzazione e alle richieste in deroga per il rumore, ridurre al minimo l'utilizzo di terreno vergine/agricolo a/servizio del cantiere, evitare forti ricadute sulla viabilità ordinaria</p> <p>15-punti diffusi di ascolto e informazione</p> <p>16-contemporaneità del cantiere rispetto alla realizzazione delle opere di adduzione</p> <p>17-Assicurare i controlli in corso d'opera da parte della Polizia Municipale</p>	<p>1-Nell'ambito delle integrazioni progettuali trasmesse dalla scrivente in data 21/06/2017 sono state valutate modifiche migliorative negli ambiti segnalati, anche in base alle richieste specifiche formulate dagli Enti. A tal proposito si rimanda all'elaborato AMB2002 prodotto in risposta alle richieste della Regione Emilia Romagna.</p> <p>2-il progetto prevede la realizzazione di opere urbane volte a migliorare le condizioni attuali delle viabilità locali di adduzione al sistema tangenziale autostradale.</p> <p>3-Il sistema mitigativo e compensativo del progetto del Passante di Bologna nasce da un confronto serrato con gli enti locali che hanno individuato gli ambiti prioritari di intervento (parchi, fasce boscate, piste ciclabili, attrezzature urbane), andando persino oltre i 130 ha, definiti nell'Accordo di aprile 2016.</p> <p>Il progetto di inserimento ambientale prevede, a compensazione e mitigazione degli impatti ambientali e dell'abbattimento di bosco previsti dal progetto, i seguenti interventi vegetazionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aree di potenziamento/ampliamento dei parchi urbani: 56,50ha</li> <li>- Aree per la forestazione urbana (Aree comunali + aree ASPI): 39,80ha</li> <li>- Aree vegetate per la riqualifica di svincoli e rampe: 44,62ha</li> <li>- Filari arborei e arbustivi per la mitigazione dell'infrastruttura: 2,55ha</li> </ul> <p>Totale aree di intervento 143,46ha</p> <p>Il progetto prevede ha 43,45 di bosco come compensazione della superficie di 16ha di bosco abbattuto.</p> <p>4-Le mitigazioni acustiche previste nel Progetto Definitivo (barriere acustiche, gallerie e interventi diretti sugli edifici) consentono di raggiungere il rispetto dei limiti acustici vigenti e di migliorare complessivamente il clima acustico dell'area.</p> <p>5-Come ulteriore obiettivo di qualità, le mitigazioni sono state dimensionate non solo per il rispetto dei limiti normativi ma anche per garantire il non peggioramento della situazione attuale. Si evidenzia infatti che la verifica dello studio acustico con riferimento ai limiti del decreto di VIA 5370 del 4 ottobre 2000, evidenzia il sostanziale rispetto di tali limiti, risultando conforme per il 95% dei ricettori. Anche con riferimento alle prime classi, ovvero ai ricettori sensibili quali scuole, ospedali, case di cura e di riposo presenti nell'area, il progetto si è posto come obiettivo il rispetto dei limiti normativi del DPR 142/04, mettendo in campo il massimo sforzo mitigativo con barriere di tipologie fuori standard che arrivano in alcuni casi ad altezze di 8 m con 5 m di sbarraccio; laddove i limiti in facciata non siano tecnicamente conseguibili si procederà ad interventi diretti sui recettori, assicurando i limiti previsti dall'art. 6 dello stesso DPR 142/04.</p> <p>6-Si rimanda alle valutazioni eseguite nello SIA e nelle integrazioni progettuali e agli esiti delle indagini previste nel piano di monitoraggio ambientale</p> <p>7-Si rimanda all'elaborato AMB2002 prodotto in risposta alle richieste della Regione Emilia Romagna (capitolo Salute Pubblica 4.91-4.94)</p> <p>8-9-Si rimanda all'elaborato AMB2002 prodotto in risposta alle richieste della Regione Emilia Romagna (capitolo PMA 5.1-5.23)</p> <p>12-In caso di rilievi di anomalie durante il monitoraggio post operam si procederà a valutare possibili soluzioni integrative delle mitigazioni</p> <p>13-Si rimanda agli specifici capitoli dell'elaborato AMB2002 prodotto in risposta alle richieste della Regione Emilia Romagna</p> <p>14-E' stato eseguito uno specifico approfondimento relativo alle mitigazioni ambientali in fase di cantiere a protezione dei ricettori; in particolare per il rumore, vista la peculiarità dell'ambito di lavoro, sono state studiate soluzioni che consentono il mantenimento delle barriere acustiche esistenti fino alla realizzazione delle nuove mitigazioni e l'installazione di barriere acustiche mobili a protezione dalle lavorazioni. In merito all'ubicazione delle aree di cantiere e nello specifico dell'area CB01, nelle integrazioni progettuali (AMB2002), la scrivente ha valutato una alternativa di localizzazione che consente non solo di mantenere tutta l'area boschiva esistente, ma anche di svolgere la stabilizzazione a calce in un'area dedicata a nord dell'infrastruttura anziché in situ. Al riguardo si evidenzia che tale area si trova in posizione strategica in quanto ha un accesso diretto sulla tangenziale, quindi i transiti non interessano la viabilità locale, inoltre è caratterizzata da una scarsa presenza di ricettori nelle vicinanze (150m).</p> <p>16-il cronoprogramma della realizzazione delle opere di viabilità urbana sarà approfondito nell'ambito della successiva procedura di conferenza di servizio;</p> <p>10-11-15-17-Per le richieste di sorveglianza sanitaria, ambientale e di sicurezza stradale, punti di informazione si rimanda agli Enti competenti e alle successive fasi approvative.</p>
45	DVA-2017-0005983	Vito Totire AEA-associazione esposti amianto e rischi per la salute Circolo "Chico" Mendes associazione ecologista	Carenza delle valutazioni trasportistiche, impatti ambientali, salute pubblica, cantierizzazione, necessità di monitoraggio da parte di struttura pubblica.	Nell'ambito delle integrazioni progettuali trasmesse dalla scrivente in data 21/06/2017 sono state approfondite le tematiche segnalate, anche in base alle richieste specifiche formulate dagli Enti. A tal proposito si rimanda all'elaborato AMB2002 prodotto in risposta alle richieste della Regione Emilia Romagna.
46	DVA-2017-0006100	Nazareno Ventola Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna	La soppressione dello svincolo "4" della tangenziale carica eccessivamente lo svincolo "4bis" si richiede la possibilità di prevedere la realizzazione di uno svincolo autostradale appositamente dedicato all'aeroporto interferenza con regimazione acqua parcheggio aeroportuale venga realizzato un nuovo sottopasso su via del Triumvirato per pista ciclabile aeroporto	Nell'ambito dell'accordo sottoscritto nell'aprile 2016 tra RER, Citta Metropolitana, Comune di BO, Ministero Infrastrutture e ASPI, e nel verbale conclusivo del Comitato di Monitoraggio post Confronto Pubblico di dicembre 2016, sono specificati gli interventi sugli svincoli nonché il nuovo svincolo di Lazzaretto, richiesto dagli Enti locali e su cui sono stati eseguiti specifici approfondimenti trasportistici. Per quanto riguarda l'interferenza con le acque del parcheggio aeroportuale si rimanda alla successiva fase approvativa di CdS. E' in corso di valutazione la fattibilità di un nuovo sottopasso ciclabile a via del Triumvirato.

47	DVA-2017-0006159	Giambartista Vai	carenze del progetto trasportistiche e geologiche necessità di analisi di alternative di progetto in particolare per passante est-ovet	Si rimanda all'elaborato AMB2002 prodotto in risposta alle richieste della Regione Emilia Romagna.  Nello SIA è riportata l'analisi delle alternative progettuali analizzate nel corso degli ultimi anni in merito alla risoluzione del Nodo di Bologna. Nello specifico sono state riportate le valutazioni dal punto di vista trasportistico, ambientale e strategico in merito alla soluzione del Passante Nord con banalizzazione del sistema autostradale/tangenziale esistente, studiata da ASPI, e del Passante Sud, come ipotizzato dagli studi della Città Metropolitana. Dagli studi sono emerse le notevoli criticità strutturali sulla soluzione complessiva del previsto sistema tangenziale/autostradale e la non risoluzione della problematica trasportistica della tangenziale di Bologna. Al fine di risolvere le criticità trasportistiche di livello nazionale e di migliorare l'accessibilità viaria di livello metropolitano è stato stipulato un nuovo accordo nell'aprile del 2016 che prevede il potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza sia dell'A14 che della tangenziale, prevedendo per quest'ultima altresì un tratto a quattro corsie per senso di marcia più emergenza. Inoltre nell'ambito delle integrazioni progettuali, è stata predisposta un approfondimento delle analisi delle alternative (AMB2006) tra la soluzione del Passante Nord e il potenziamento in sede del sistema tangenziale, dalla quale si evince chiaramente come dal punto di vista ambientale e trasportistico, quest'ultima soluzione sia largamente preferibile a quelle di un eventuale decentramento dell'autostrada.
48	DVA-2017-0006359	Città metropolitana di Bologna	Le osservazioni sono state integralmente recepite nella richiesta di integrazioni della regione ai seguenti punti: ponte people mover: 3.3 ciclabili: da 3.6 a 3.6.13 verde: da 4.77 a 4.90	Si rimanda all'elaborato AMB2002 prodotto in risposta alle richieste della Regione Emilia Romagna.
49	DVA-2017-0006381	Dotta Paolo e Angelo	proposta progettuale alternativa con unificazione delle corsie senza banalizzazione e critica al progetto in termini di analisi costi/benefici	Nello SIA è riportata l'analisi delle alternative progettuali analizzate nel corso degli ultimi anni in merito alla risoluzione del Nodo di Bologna. Nello specifico sono state riportate le valutazioni dal punto di vista trasportistico, ambientale e strategico in merito alla soluzione del Passante Nord con banalizzazione del sistema autostradale/tangenziale esistente, studiata da ASPI, e del Passante Sud, come ipotizzato dagli studi della Città Metropolitana. Dagli studi sono emerse le notevoli criticità strutturali sulla soluzione complessiva del previsto sistema tangenziale/autostradale e la non risoluzione della problematica trasportistica della tangenziale di Bologna. Al fine di risolvere le criticità trasportistiche di livello nazionale e di migliorare l'accessibilità viaria di livello metropolitano è stato stipulato un nuovo accordo nell'aprile del 2016 che prevede il potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza sia dell'A14 che della tangenziale, prevedendo per quest'ultima altresì un tratto a quattro corsie per senso di marcia più emergenza. Inoltre nell'ambito delle integrazioni progettuali, è stata predisposta un approfondimento delle analisi delle alternative (AMB2006) tra la soluzione del Passante Nord e il potenziamento in sede del sistema tangenziale, dalla quale si evince chiaramente come dal punto di vista ambientale e trasportistico, quest'ultima soluzione sia largamente preferibile a quelle di un eventuale decentramento dell'autostrada.
50	DVA-2017-6386	Gino Bernardi Luccarini Luigi Centro Sociale Croce del Bianco e Associazione Il Parco LIBERA ASSOCIAZIONE CITTADINI DI VIA LARGA Onlus e numerosi cittadini della zona del quartiere S. DONATO .S. VITALE compresa tra le vie Mattei,Martelli,Croce del Bianco,Rivani,Massarenti e via larga	vedere n.28 (DVA-2017-0005845)	vedere DVA-2017-0005845
51	DVA-2017-6388	Gino Bernardi Luccarini Luigi Centro Sociale Croce del Bianco e Associazione Il Parco LIBERA ASSOCIAZIONE CITTADINI DI VIA LARGA Onlus e numerosi cittadini della zona del quartiere S. DONATO .S. VITALE compresa tra le vie Mattei,Martelli,Croce del Bianco,Rivani,Massarenti e via larga	vedere n.28 (DVA-2017-0005845)	vedere DVA-2017-0005845
52	DVA-2017-6741	Alfio Perego Condominio via Trivirato123/7-8-9-10	vedere DVA-2017-5859	vedere DVA-2017-5859
53	DVA-2017-7958	Chiara Marini	Impatto dell'ampliamento in termini di rumore, qualità dell'aria, corsie di lunghezza ridotta e impatti durante i lavori. Richiesta di delocalizzare residenze ed attività al margine dell'autostrada per lasciare una fascia di 250 m libera per lato da destinare a fascia boscata non edificabile.	Nell'ambito dello SIA e delle integrazioni progettuali trasmesse dalla scrivente in data 21/06/2017 sono state approfondite tutte le tematiche segnalate, anche in base alle richieste specifiche formulate dagli Enti. A tal proposito si rimanda all'elaborato AMB2002 prodotto in risposta alle richieste della Regione Emilia Romagna. Le valutazioni ambientali e trasportiche eseguite confermano un generale e diffuso miglioramento delle condizioni attuali, grazie alla fluidificazione del traffico sia del sistema tangenziale/autostradale che in ambito urbano e alle importanti misure mitigative previste in progetto in termini di inserimento ambientale, vegetazionale, acustico e architettonico.
54	DVA-2017-8185	Giancarlo Piza presidente Ordine medici	Risposta del Comune ad una lettera dell'ordine dei medici. Manca allegato	Non di competenza della scrivente
55	DVA-2017-8264	Bologna Fiere	1) L'area di cantiere e la relativa tempistica lavori risultano incompatibili con i piani di riqualificazione della Fiera 2) Il cantiere sovraccarica la viabilità della zona che in occasione delle manifestazioni fieristiche impedisce e/o limita l'utilizzo dell'area Parco Nord come area di parcheggio straordinario per le fiere di maggior afflusso di pubblico. 3) Il progetto non prevede un miglioramento della viabilità di uscita dal casello autostradale BolognaFiere che in occasione delle grandi manifestazioni presenta già forti criticità relativamente ad accesso e deflusso. 4) La realizzazione di una corsia autostradale aggiuntiva e il relativo incremento di traffico devono determinare un nuovo disegno della viabilità di connessione al sistema di parcheggio (Michelino1 eccetera) e alle arterie stradali (Viale Europa e Via Stalingrado).	Le richieste formulate si ritengono superate a seguito degli incontri tecnici avuti con l'Ente. Si rimanda all'elaborato AMB2002 prodotto in risposta alle richieste della Regione Emilia Romagna inviata in data 21/6/17 ed in particolare al punto 3.31.
56	DVA-2017-11928	Gabriella Bravi	Integrazioni ad alcune richieste della Regione	Si rimanda all'elaborato AMB2002 prodotto in risposta alle richieste della Regione Emilia Romagna inviata in data 21/6/17.