

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA-BARI-TARANTO, TRATTO BOLOGNA BORGO PANIGALE - BOLOGNA SAN LAZZARO, POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA – PASSANTE DI BOLOGNA. SVINCOLO SAN DONATO (MODIFICA CONFIGURAZIONE DI PROGETTO)

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
p Allegato II, punto 18	Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato.
.. Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
.. Allegato III, punto/lettera ____	_____
.. Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Nel seguito vengono descritte le finalità e le motivazioni della proposta di modifica del progetto dello svincolo di San Donato sulla tangenziale di Bologna, alla pk 17+016, in Comune di Bologna. Detto svincolo fa parte del progetto di potenziamento del Passante di Bologna, approvato in sede di Valutazione di Impatto Ambientale con DEC/VIA n° 133 del 30/03/2018 ed attualmente all'esame della Conferenza di Servizi per la conformità urbanistica.

Nella prima seduta della Conferenza di Servizi del 16/06/2020, gli Enti hanno richiesto di integrare il progetto approvato in VIA con alcune ottimizzazioni. A seguito di tale seduta, la Direzione Generale per Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (DGVCA) del Ministero delle Infrastrutture, con nota n. 18836 del 23 luglio u.s., che si allega alla presente (cfr. Allegato 1), ha trasmesso la tabella riassuntiva delle principali istanze pervenute, corredata dalle proprie valutazioni, nonché una tabella riepilogativa delle 155 richieste presentate in sede di Conferenza di servizi. Nello specifico, la DGVCA evidenzia che la modifica richiesta dal Comune di Bologna relativa a "TRAM ROSSO – Via San Donato" dovrà essere sottoposta a procedura di Valutazione Preliminare, ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs 152/2006.

La modifica progettuale richiesta dal Comune per garantire il passaggio della nuova tramvia consiste, in sintesi, nella chiusura completa dello svincolo della tangenziale n.9 San Donato (di cui il progetto approvato in VIA già prevedeva la chiusura parziale in carreggiata sud) e nella realizzazione di una bretella di collegamento allo svincolo 8bis che ne consente il raggiungimento con un percorso più breve ed ottimizzato (cfr. *Tavola 2*).

Partendo dalla tabella riepilogativa delle 155 richieste presentate in sede di Conferenza di Servizi, sono state individuate quelle relative specificatamente allo svincolo di San Donato: osservazioni n. 6, 15, 16, 17, 18, 29, 30 e 40, presentate dal Comune di Bologna con Nota Tecnica del 08/06/20 (cfr. stralci riportati nella Tabella seguente).

Ci sono inoltre osservazioni che richiedono lo stralcio di alcuni interventi previsti a progetto; tale stralcio, riportato in colore blu nella planimetria allegata, ha implicitamente un effetto positivo da un punto di vista ambientale: riducendo l'occupazione di suolo, le interferenze con il territorio e le possibili emissioni dovute alla realizzazione delle opere, si riduce di conseguenza anche l'impatto quantificato (ed approvato) in sede

di VIA. Con riferimento allo svincolo di San Donato, l'osservazione n. 61, presentata dal Comune di Bologna, riporta un "elenco delle opere stralciate dal progetto definitivo", tra cui:

- Rotatoria San Donato / Pirandello
- Rotatoria Europa / Cadriano
- Sovrappasso ciclo-pedonale collegam. Arboreto.

La stessa osservazione n. 61 riporta anche un "elenco ... delle rampe di svincolo attualmente in carico ad ASPI dismesse", tra cui:

- Dismissione rampe di Svincolo n.8 bis nord
- Dismissione rampe di svincolo n.9 nord e sud.

Si precisa che il progetto che ha ottenuto il Decreto VIA 133/2018 già prevedeva la soppressione dello svincolo n.9 in carreggiata sud e la ridefinizione della geometria di quello in carreggiata nord.

Ci sono infine osservazioni in base alle quali l'onere di realizzazione di alcuni interventi viene trasferito ad altri Enti; tale spostamento, riportato in colore viola nella planimetria allegata, ha un effetto neutro da un punto di vista ambientale: l'impatto quantificato (ed approvato) in sede di VIA viene trasferito all'interno di altri progetti. Tali opere non faranno più parte del progetto pertanto non saranno analizzate in dettaglio nel presente documento (cfr. osservazione n. 17):

- Riqualficazione via San Donato.

Si tratta in particolare dei seguenti interventi:

- percorso ciclo pedonale di collegamento dal Parco Arboreto sino al Casalone;
- messa in sicurezza di via San Donato e potenziamento dell'accessibilità ciclopedonale.

Tabella 1 – Stralcio Osservazioni CdS su Svincolo di San Donato

N.	PRESCRIZIONE
6	<i>Si ritiene imprescindibile tuttavia integrare il progetto in esame con i contenuti degli atti di pianificazione approvati successivamente all'Accordo dell'Aprile 2016 - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) - e aggiornarlo in base alle modifiche della viabilità esistente che sono avvenute negli anni tra la progettazione preliminare e definitiva. Nell'insieme delle previsioni, parte fondamentale risulta l'inserimento di un nuovo sistema tranviario a servizio della città di Bologna, costituito da quattro linee portanti che si integreranno con il Servizio Dipartimento Urbanistica, Casa e Ambiente Ufficio di Piano Direzione Ferroviario Metropolitano e con il Trasporto Pubblico Locale su gomma. Di queste quattro linee previste, quella lungo via San Donato e quella lungo Via di Corticella sono già in fase di progettazione e in parte finanziate dallo stesso MIT. Si chiede che le prescrizioni sulle singole opere di seguito espresse vengano recepite già in fase di eventuale adeguamento del progetto definitivo in sede di Conferenza dei Servizi, o, in caso contrario, nel progetto esecutivo redatto sulla base degli esiti del relativo Verbale Conclusivo...</i>

15	<p>Con riferimento allo svincolo n.9 San Donato e agli interventi di riqualificazione previsti nel progetto depositato sull'omonima via, nel tratto tra Via Zagabria e Via Pirandello, si evidenzia che la soluzione progettuale risulta incompatibile con la previsione di ulteriori mitigazioni ambientali, con le esigenze di piena accessibilità da e per tutte le direzioni e con l'inserimento della linea tranviaria attualmente in fase di progettazione. La sezione non adeguata del ponte sulle complanari, l'impossibilità del mezzo a percorrere le rotatorie, e le elevate interferenze con i flussi veicolari e la pista ciclabile, richiedono la definizione di un diverso assetto funzionale e geometrico dell'intero ambito, teso a soddisfare le esigenze espresse in precedenza o comunque a minimizzare gli impatti complessivi sulle singole componenti. Si chiede pertanto di valutare la fattibilità della soluzione ...di seguito descritta per punti caratterizzanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>completa eliminazione di entrambe le rampe (carreggiata sud e carreggiata nord) dello svincolo n.9 San Donato;</u> • <u>ripristino della piena accessibilità da e per tutte le direzioni tramite realizzazione di una bretella di collegamento tra Via San Donato e Viale Europa, della lunghezza approssimativa di circa 670 m avente caratteristiche geometriche e funzionali di strada di categoria E Urbana di Quartiere, il cui tracciato affianca la carreggiata nord della Tangenziale e in parte si sovrappone al sedime delle rampe degli svincoli nord 8 bis e 9;</u>
16	<p>Per la progettazione della nuova bretella si prescrive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • di posizionare il nuovo asse stradale, compatibilmente con le caratteristiche geometriche imposte dalla normativa, il più possibile a ridosso della carreggiata della tangenziale, in modo da minimizzare l'interferenza con il cuneo agricolo e mantenere la maggiore distanza possibile dal nucleo abitato esistente. • di innestare il nuovo asse stradale sulla via San Donato tramite la rotatoria già prevista in corrispondenza di Via del Pilastro, traslando quest'ultima leggermente verso ovest per consentire l'inserimento della linea tranviaria; • progettare l'innesto su Viale Europa tramite una nuova rotatoria, da dimensionare e verificare dal punto di vista funzionale con particolare cura, e la cui realizzazione permetterà la dismissione delle rampe 8 bis nord, garantendo l'accessibilità da e per tutte le direzioni sia per Via San Donato che per Viale Europa. <p>La soluzione proposta dovrà essere attentamente valutata sotto l'aspetto funzionale, mediante analisi modellistica, in particolar modo per quanto attiene il funzionamento della rotatoria proposta su Viale Europa durante le giornate delle principali manifestazioni fieristiche. <u>Tale assetto consentirà di rinunciare alla realizzazione delle rotatorie San Donato/Pirandello ed Europa/Cadriano, pensate per la fluidificazione dell'itinerario San Donato – Europa, pertanto si chiede di stralciarle dal presente progetto.</u></p>
17	<p>Si ritiene inoltre di non dover prevedere tra le opere a carico del progetto Passante <u>tutti gli interventi di riqualificazione urbana dell'asse di Via San Donato, che saranno attuati invece a carico dell'intervento di realizzazione della linea tranviaria. E' invece confermata in questa sede la realizzazione della pista ciclabile di collegamento con il nuovo Parco San Donnino e del parcheggio da circa 42 posti auto, per il quale si prescrive in particolare:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>realizzazione della racchetta di ritorno nella parte terminale, o, in alternativa, di due accessi distinti con senso unico a circolazione antioraria all'interno del parcheggio;</u> • <u>adeguamento della nuova area di parcheggio con gli standard minimi di qualità richiesti per opere similari, prevedendo l'impianto di illuminazione e un sistema di pavimentazione coerente con quanto riportato nelle Linee Guida comunali relative alle modalità costruttive delle opere pubbliche e alle tecniche di drenaggio urbanosostenibile (Linee guida sull'adozione di tecniche di drenaggio urbano sostenibile per una città più resiliente ai cambiamenti climatici - Aprile 2018).</u>
18	<p>In relazione alla necessità di inserimento della linea tranviaria, al non eccellente stato manutentivo dell'opera, e per ragioni di omogeneizzazione architettonica e strutturale con la nuova galleria fonica da realizzarsi in adiacenza, si ritiene necessaria la <u>demolizione e completa ricostruzione del ponte di via San Donato (come peraltro già previsto al paragrafo 4.3.2 dell'Accordo del 15/04/16 sottoscritto tra le Parti)...</u></p>
29	<p>Si chiede di <u>eliminare dal progetto la previsione della nuova rotatoria all'intersezione tra le vie San Donato e Pirandello</u> richiamando quanto specificato nelle prescrizioni relative allo svincolo San Donato. Sarà pertanto necessario <u>riconfigurare l'intersezione a tra via San Donato e via Cadriano</u> in modo da permettere la svolta a sinistra per chi proviene dal centro città.</p>
30	<p>Relativamente alla nuova rotatoria prevista all'intersezione tra le vie San Donato e Pilastro si richiama quanto specificato per il riassetto degli svincoli San Donato ed Europa.</p>

40	<i>Per quanto attiene l'adeguamento delle vie San Donato e Corticella, si prescrive di ridurre l'intervento al minimo necessario per l'adeguamento degli svincoli, assicurandosi che sia congruente con il progetto della tranvia.</i>
61	<p><i>Si riporta infine l'elenco delle opere stralciate dal progetto definitivo e delle rampe di svincolo attualmente in carico ad ASPI dismesse in seguito alle prescrizioni e richieste di modifiche progettuali del presente documento:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Rotatoria San Donato / Pirandello</i> <i>• Rotatoria Europa / Cadriano</i> <i>• Riqualificazione via San Donato</i> <i>• Sovrappasso ciclo-pedonale collegam. Arboreto</i> <i>• Dismissione rampe di Svincolo n.8 bis nord</i> <i>• Dismissione rampe di svincolo n.9 nord e sud</i> <i>• ...</i>

Si fa presente che la verifica ambientale preliminare in argomento si riferisce esclusivamente alla nuova configurazione dello svincolo richiesta dal Comune di Bologna in sede di Conferenza di Servizi, in luogo della soluzione prevista dal progetto definitivo approvato con DEC/VIA che ne prevedeva una parziale chiusura.

La motivazione tecnica alla base delle variazioni apportate deriva principalmente da considerazioni di tipo trasportistico: con la chiusura completa dell'attuale svincolo 9 "San Donato" e la realizzazione della nuova bretella si favorisce infatti la realizzazione della nuova linea tramviaria, con conseguenti benefici sul traffico locale.

La modifica progettuale rende compatibile l'assetto stradale con l'inserimento lungo Via San Donato della nuova linea Tramviaria prevista negli strumenti di pianificazione comunale, agevolandone la realizzazione e contribuendo a raggiungerne i benefici attesi. La realizzazione della tramvia infatti avrà effetti positivi sull'ambiente, come evidenziato nella Studio di prefattibilità ambientale del "*Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della prima linea tramviaria di Bologna (linea rossa)*" che ha recentemente ottenuto l'esclusione della Valutazione di Impatto Ambientale (Regione Emilia-Romagna - Determinazione del Responsabile del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale del 6 luglio 2020, n. 11413), mentre risulterà neutra dal punto di vista del traffico autostradale e tangenziale. Nel seguito si riportano alcuni impatti positivi che si prevede di avere con la realizzazione dell'intervento sulle diverse matrici ambientali, così come riportati nello Studio sopra richiamato:

"Atmosfera e Rumore:

- riduzione congestione di traffico;*
- riduzione transito di mezzi del trasporto pubblico su gomma;*
- riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili.*

Sistema insediativo, condizioni socio-economiche e salute pubblica:

- migliorare l'accessibilità dei cittadini in particolare verso e da i poli attrattori (es. centro storico, stazione centrale, fiera, ecc.);*
- ridurre sensibilmente i fattori di rischio (inquinamento atmosferico, rumore, incidenti, ecc.);*
- contribuire al riequilibrio modale della mobilità;*
- produrre un effetto propulsore della qualità urbana e della vivibilità delle aree interessate dal progetto ai fini della loro attrattività."*

Inoltre, una valutazione dei benefici derivanti dall'introduzione della bretella di San Donato tra le opere di progetto nell'ambito del Passante di Bologna è stata fatta riferendosi ai benefici strettamente trasportistici: risparmi di tempo e di percorrenze.

Tramite il modello di simulazione del traffico, implementato per lo Studio di Traffico del Passante, sono stati calcolati tali risparmi, confrontando lo scenario progettuale all'anno 2030 (progetto sottoposto a procedura di VIA) con il medesimo scenario, ma con l'aggiunta della bretella (progetto modificato per recepire le osservazioni presentate in sede di Conferenza dei Servizi). I risultati ottenuti in termini annuali sono che la

bretella consente di risparmiare circa 180.000 km percorsi complessivamente dai veicoli ogni anno, corrispondenti ad un risparmio di circa 90.000 ore di viaggio ogni anno.

Questo non trascurabile risultato è dovuto all'ottimizzazione del percorso per raggiungere lo svincolo 8bis, in quanto la bretella di collegamento consente di accorciare fortemente tempi e percorrenze tra l'asse San Donato e l'asse Corso Europa.

Nello scenario di progetto si prevede un'ottimizzazione del flusso di traffico locale, mantenendo invariati i flussi complessivi sul sistema autostrada/ tangenziale; di conseguenza, non si determineranno variazioni significative delle emissioni acustiche e delle emissioni atmosferiche, valutate ambientalmente compatibili con DECVIA 133/2018.

Durante la realizzazione delle opere sarà comunque operativo un Osservatorio Ambientale e verrà sviluppato un Piano di Monitoraggio Ambientale che fornirà dati su tutte le componenti ambientali nelle fasi di ante corso e post operam.

4. Localizzazione del progetto

Lo svincolo di San Donato (svincolo n. 9) è situato lungo l'asse autostradale della A14 Bologna-Bari-Taranto, a nord-est dell'area urbana di Bologna, al km 17+016, in Comune di Bologna.



Figura 1 – Svincolo di San Donato A14 al km 17+016

Con riferimento all'Uso del suolo (cfr. Figura seguente), nell'ambito territoriale nel quale si inserisce il sistema tangenziale - autostradale del nodo di Bologna sono chiaramente distinguibili tre porzioni territoriali dai caratteri nettamente distinti e contrapposti: la conurbazione urbana, che si concentra attorno al capoluogo bolognese e si dirama lungo le radiali quasi senza soluzione di continuità verso l'esterno, saldandosi a quella dei centri urbani di cintura ubicati sia in pianura sia in collina; le aree a vocazione agricola, prevalentemente presenti in ambiti di pianura e in secondo luogo in quelli di collina, caratterizzate da una forte frammentarietà e marginalità in prossimità degli ambiti urbani, ma che divengono prevalenti man mano che ci si allontana da

questi; le aree naturali e semi-naturali, tipiche dei paesaggi collinari con qualche loro sporadica presenza in territori pianeggianti lungo i principali corsi d'acqua.

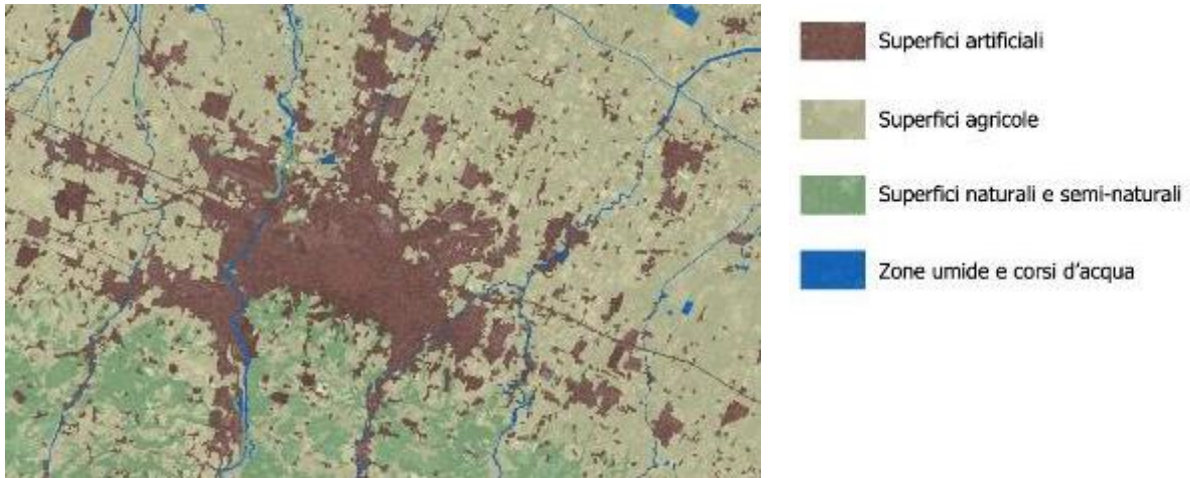


Figura 2 Uso del suolo 2011

Il territorio urbanizzato della città di Bologna, e più nello specifico quello attraversato dal sistema tangenziale - autostradale del nodo di Bologna può essere definito come paesaggio di transizione (cfr. Figura seguente), termine con il quale si intende individuare un sistema indefinito, privo di limiti riconoscibili, discontinuo ed eterogeneo, dove prevale essenzialmente un carattere di dispersione. Il territorio circostante l'area tangenziale di Bologna presenta le condizioni riscontrabili nelle problematiche che contraddistinguono buona parte del territorio contemporaneo di recente formazione: una complessa articolazione dell'insediamento urbano che va a formare gli spazi definiti pieni e le aree agricole marginali, aree a connotazione naturale e le aree residuali ed interstiziali che rappresentano gli ambiti degli spazi aperti.



Figura 3 Paesaggio di transizione

All'interno di tale quadro complessivo, secondo quanto riportato dal Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Bologna, l'unica situazione di rilievo è rappresentata dalla porzione territoriale approssimativamente compresa tra l'intersezione con l'Autostrada A13 e lo svincolo 9, che è individuata come "ambito agricolo di rilievo paesaggistico". La nuova bretella, pur sviluppandosi nelle immediate adiacenze dell'attuale sistema autostradale/tangenziale, interferisce con la parte periferica di tale ambito.

La variante progettuale introdotta non modifica il complesso degli interventi di inserimento urbanistico e territoriale, costitutivi il "progetto territoriale", già previsti nel PD, anzi migliora la fruibilità del Parco Arboreto e

della ciclabile di via San Donato.

In base agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica il progetto ricade all'interno di *Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi / Zone di importanza paesaggistica*. Tali elementi sono stati già considerati e valutati nello Studio di Impatto Ambientale di cui al DEC/VIA 133/18 e la modifica progettuale introdotta non comporta alcuna diversa valutazione.

5. Caratteristiche del progetto

Il presente capitolo illustra le modifiche progettuali proposte relativamente agli interventi in studio rispetto al Progetto valutato in sede di procedura VIA ed evidenzia i connessi effetti sulle componenti ambientali.

LO SVINCOLO ESISTENTE

Allo stato attuale gli svincoli n.9 San Donato carr. Nord e n.9 San Donato carr. Sud si attestano su Via San Donato con intersezione semaforizzata.

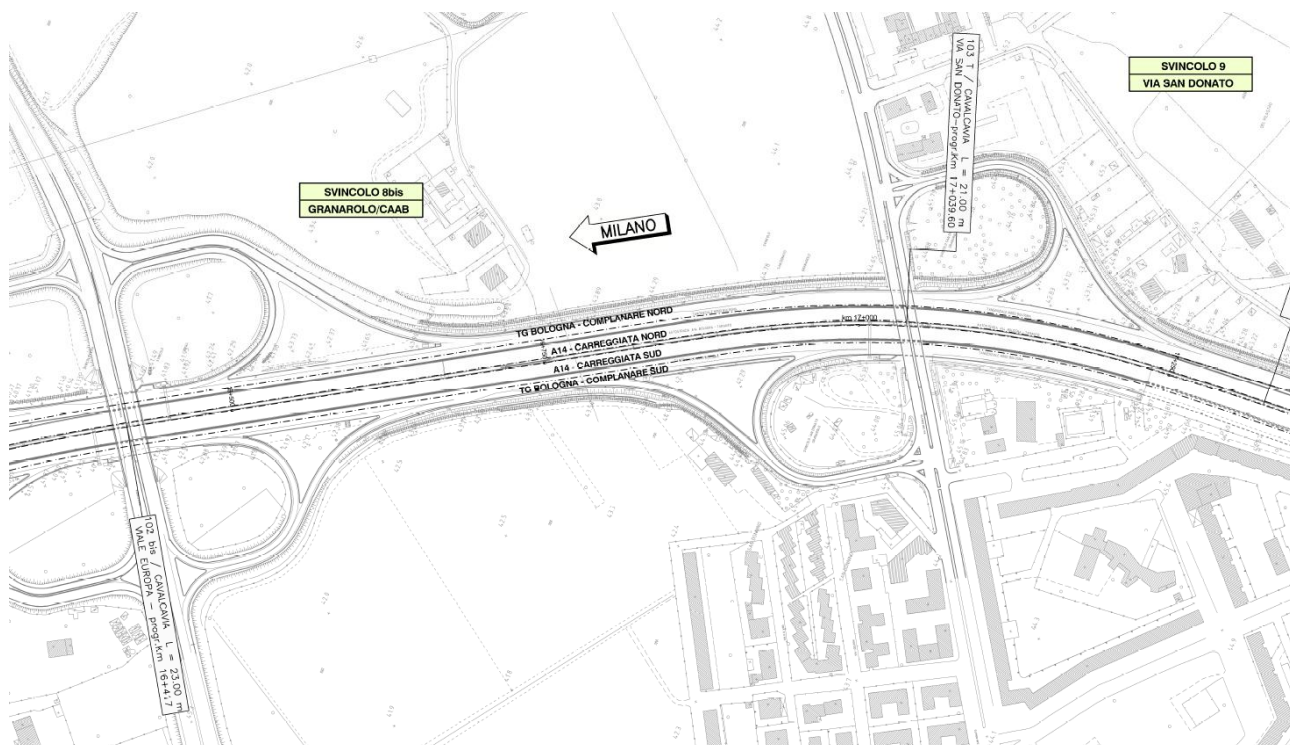


Figura 4 – Planimetria stato attuale Svincolo 9

IL PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO: CHIUSURA PARZIALE SVINCOLO 9

Il Progetto di adeguamento e potenziamento del sistema Autostrada – Tangenziale sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale e depositato in sede di C.d.S. Ministeriale, a seguito dell'allargamento dell'intero sistema complanare e dell'inserimento della Galleria Fonica San Donnino, per il rispetto delle caratteristiche geometriche delle rampe di svincolo imposte dalla normativa in termini di raggi di curvatura e lunghezza delle corsie di accelerazione e decelerazione, prevedeva la soppressione dello svincolo n.9 in carreggiata sud e la ridefinizione della geometria di quello in carreggiata nord con lo spostamento della rampa di immissione in tangenziale sul lato ovest di Via San Donato, e la risagomatura di quella in uscita dalla Tangenziale per renderla compatibile con la struttura della Galleria Fonica, con loro innesto sulla Via tramite una rotatoria del diametro di 50,00 metri.

Con tale assetto, il collegamento tra la carreggiata sud della Tangenziale e Via San Donato era possibile

solo attraverso Viale Europa, con un percorso per i veicoli di circa 3 km e con la necessità di una sua fluidificazione tramite la realizzazione di nuove rotonde alle intersezioni Viale Europa / Via Cadriano e Via San Donato / Via Pirandello, anch'esse previste nel Progetto approvato.

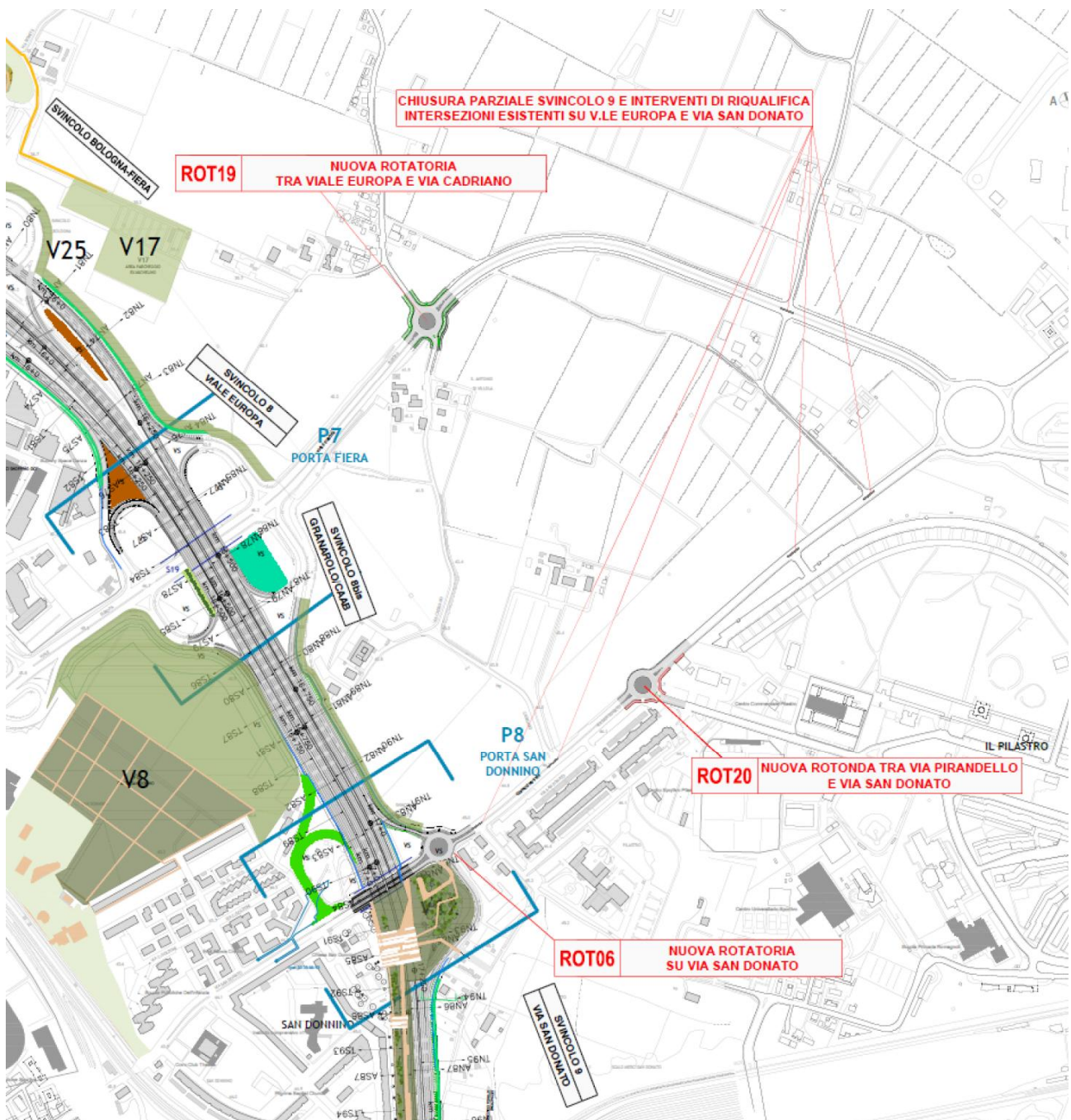


Figura 5 - Planimetria Progetto approvato – Chiusura parziale svincolo 9

LA SOLUZIONE PROGETTUALE PROPOSTA: CHIUSURA TOTALE SVINCOLO 9 E REALIZZAZIONE NUOVA BRETELLA

Nell'intento di ottimizzare ulteriormente la soluzione progettuale in termini di impatti e funzionalità, e per rendere compatibile l'assetto stradale con l'inserimento lungo Via San Donato della linea Tramviaria, che nel frattempo l'Amministrazione Comunale ha inserito nei propri strumenti di pianificazione (opera finanziata dal MIT), si è provveduto a studiare una soluzione viabilistica che potesse ottemperare alle varie esigenze, a volte tra loro contrastanti.

La soluzione studiata, e proposta dalla Amministrazione Comunale in sede di C.d.S., consiste nella chiusura totale dello svincolo 9 "San Donato", sia in carreggiata nord che in carreggiata sud, e nel ripristino della piena accessibilità da e per tutte le direzioni tramite la realizzazione di una bretella di collegamento tra Via San Donato e Viale Europa (cfr. Figura seguente), avente caratteristiche geometriche e funzionali di strada di categoria E Urbana di Quartiere, a ridosso della carreggiata nord della Tangenziale, di lunghezza complessiva di circa 620 metri, dei quali circa 280 metri ottenuti dalla sovrapposizione con il sedime della esistente rampa di svincolo n.8bis in carreggiata nord. Gli innesti su Viale Europa e su Via San Donato sono da prevedersi tramite rotonde:

1. la realizzazione della rotonda per l'innesto su Viale Europa permetterebbe la dismissione delle rampe 8 bis nord, garantendo l'accessibilità da e per tutte le direzioni sia per Via San Donato che per Viale Europa;
2. la rotonda per l'innesto su Via San Donato era già prevista in corrispondenza di Via del Pilastro, ma viene leggermente traslata verso ovest per le esigenze di inserimento della linea tranviaria.



Figura 6 - Planimetria soluzione proposta dal Comune: chiusura totale svincolo 9 e realizzazione nuova bretella

La soluzione progettuale individuata comporta notevoli benefici in termini di impatto sul traffico e quindi di impatti ambientali. Infatti, rispetto alla soluzione approvata, la proposta di variante presenta i seguenti principali vantaggi:

- il ripristino dei collegamenti da e per tutte le direzioni tra la Tangenziale e Via San Donato, minimizzando le percorrenze aggiuntive dei veicoli e quindi gli impatti sul territorio;
- occupazioni circa equivalenti di aree per opere stradali (rampe di svincolo e rotonde), grazie alla completa dismissione di 3 svincoli attualmente esistenti - il n.8bis in carreggiata nord, il n.9 in carreggiata nord ed il n.9 in carreggiata sud - e allo stralcio delle rotonde previste nel progetto approvato alle intersezioni Europa / Cadriano e San Donato / Pirandello, che compensano in larga parte l'occupazione della nuova bretella di completamento;
- il corretto inserimento della linea tranviaria lungo Via San Donato, eliminando tra l'altro qualsiasi interferenza tra il tram ed i veicoli in ingresso o in uscita dalla Tangenziale, con i benefici

ambientali che la tramvia genera (cfr. Studio di prefattibilità ambientale del “Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della prima linea tranviaria di Bologna (linea rossa)”);

- l'eliminazione dell'interferenza tra la rampa di svincolo San Donato nord e la Galleria Fonica prevista in progetto, permettendo un uso più funzionale del collegamento con il Parco Arboreto;
- l'eliminazione delle interferenze tra la pista ciclabile esistente lungo Via san Donato ed i veicoli in entrata o in uscita dagli svincoli della Tangenziale.

Lo stralcio di alcune opere dal progetto avrà un effetto positivo sull'ambiente in termini di riduzione dell'occupazione di suolo e riduzione degli approvvigionamenti di materiali e conseguentemente delle attività di cantiere e delle connesse emissioni cumulate di polveri derivanti dalla movimentazione e gestione degli scavi.

Le modifiche introdotte consentono di mantenere sostanzialmente equivalente l'occupazione di suolo: le opere dismesse (due rampe di svincolo) e quelle non più da realizzare (una rampa di svincolo e due rotonde), per un totale di circa 6.700 mq, compensano in larga parte la realizzazione della nuova bretella, che comporta un'occupazione complessiva di circa 9.500 mq (cfr. *Tavola 4*).

Il progetto di cantiere conferma tutti i presidi ambientali e le misure gestionali già assunte nel PD approvato. In tale contesto, la predisposizione di un sistema di raccolta e trattamento in corrispondenza di quelle aree di cantiere che presentano superfici pavimentate consentirà la gestione delle acque meteoriche di dilavamento e di evitare la connessa dispersione di sostanze inquinanti.

Il progetto conferma l'inserimento del Capitolato Ambientale, nel quale sono indicate le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti in fase di costruzione impartite all'impresa esecutrice, compresi quelli connessi all'utilizzo, allo stoccaggio, al trasporto, alla movimentazione di sostanze o materiali utilizzati nella realizzazione dell'opera.

Il Piano di utilizzo approvato ai sensi del DM 161/2012 con Determina Direttoriale prot. DVA-DEC-409 del 06.12.2017, non è oggetto di alcuna modifica sostanziale in quanto eventuali variazioni di volumi saranno contenute nei limiti previsti; restano confermati inoltre i siti di destinazione e deposito temporaneo e le tecnologie di scavo; si conferma il riutilizzo nello stesso intervento del 90% circa degli scavi previsti, minimizzando quindi la produzione di rifiuti derivanti dagli scavi.

Si conferma la strategia di localizzazione delle aree di cantiere prevista nel progetto approvato, che è stata operata in modo tale da collocarle in posizione strettamente contermina alle aree di lavoro, cercando di limitare al minimo l'interferenza con gli usi programmati del territorio. A supporto del progetto approvato erano state individuate due aree logistiche nelle immediate vicinanze dello svincolo. La nuova bretella risulta interferente con una di tali aree, che è stata pertanto rimodulata, suddividendola in quattro aree singolarmente di superficie inferiore, ma complessivamente di superficie superiore, a compensazione della minor efficacia dovuta alla frammentazione della stessa; l'altra area è rimasta invece invariata (cfr. Figura seguente). Si conferma inoltre che le aree di cantiere saranno oggetto di interventi di ripristino al termine della fase realizzativa.



Figura 7 - Planimetria aree di cantiere: a sinistra il progetto approvato, a destra la modifica progettuale

Nello scenario di progetto si prevede un'ottimizzazione del flusso di traffico locale, mantenendo invariati i flussi complessivi sul sistema autostrada/ tangenziale; di conseguenza, non si determineranno variazioni significative delle emissioni acustiche e delle emissioni atmosferiche, valutate ambientalmente compatibili con DECVIA 133/2018. Si conferma l'adeguatezza del sistema di mitigazioni definito nel corso della procedura di VIA. Un solo ricettore risulterà più vicino all'infrastruttura, a bretella realizzata (cfr. Figura seguente). Il progetto già prevedeva l'installazione di una barriera acustica in corrispondenza di tale ambito; nella successiva fase progettuale tale barriera verrà ottimizzata al fine di garantire il raggiungimento dei livelli acustici approvati in VIA. A tal riguardo si ricorda che la conferma delle valutazioni acustiche è oggetto di una specifica prescrizione del DECVIA 133/2018, la prescrizione A7-2, che "prescrive che lo studio [acustico] sia aggiornato nella fase di progettazione esecutiva qualora la successiva fase di approvazione del PD comporti modifiche progettuali rilevanti dal punto di vista acustico." Tale prescrizione sarà oggetto di verifica di ottemperanza da parte dell'Osservatorio Ambientale.

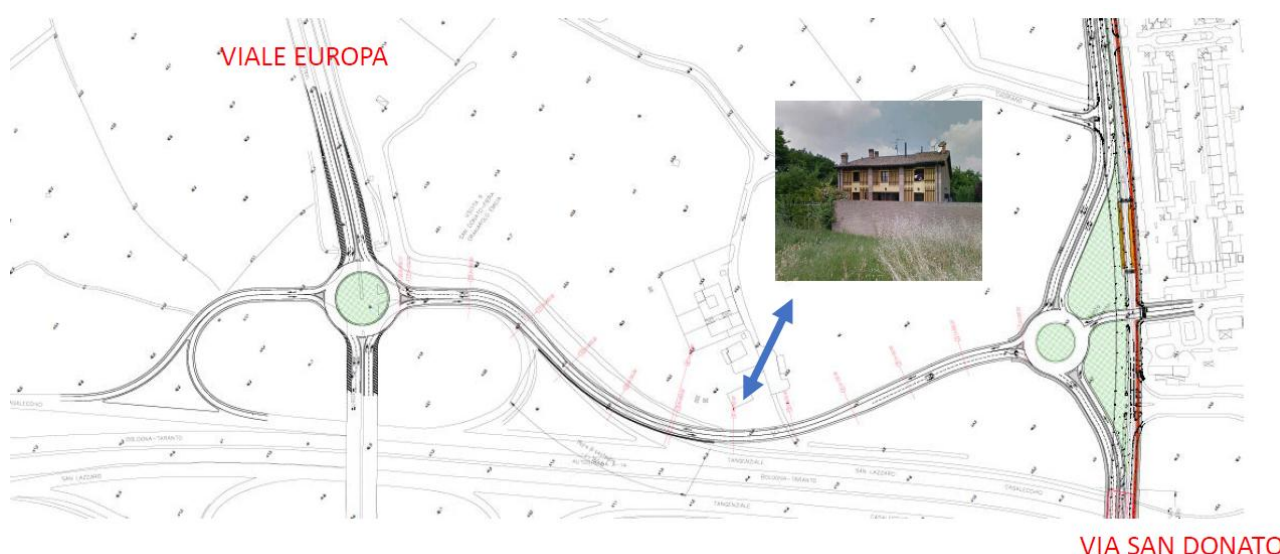


Figura 8 – Ricettore acustico nei pressi della bretella

Si conferma che il progetto non è soggetto alle disposizioni di cui al D. Lgs.105/2015 relativo al Rischio di Incidenti Rilevanti.

Durante la realizzazione delle opere sarà comunque operativo un Osservatorio Ambientale, istituito presso il MATTM ai sensi dell'art. 2 del DEC/VIA, e verrà sviluppato un Piano di Monitoraggio Ambientale che fornirà dati su tutte le componenti ambientali nelle fasi di ante corso e post operam.

Detta struttura di controllo presidierà anche le attività inerenti le demolizioni delle opere esistenti, che saranno anch'esse oggetto del Piano di Monitoraggio Ambientale e di una procedura di gestione ambientale che verrà inserita nel Capitolato Ambientale, previa condivisione con l'Osservatorio Ambientale.

Infine si evidenzia che tutte le prescrizioni contenute nel DEC/VIA n.133/2018 saranno oggetto di verifica di ottemperanza da parte dell'Osservatorio Ambientale.

La nuova soluzione necessita di ulteriori espropri per un'area complessiva di circa 9.500 mq per la realizzazione della nuova bretella, in larga parte compensata dal recupero di circa 6.700 mq per la demolizione delle rampe esistenti dismesse e la mancata realizzazione dei collegamenti previsti nel progetto approvato. Detta variazione sarà oggetto di pubblicazione ai sensi di legge e verrà assentita con la CdS che si esprimerà sugli aspetti urbanistici e paesaggistici.

La seguente tabella confronta in modo sintetico il progetto approvato con il progetto di chiusura totale dello svincolo esistente e realizzazione di una nuova bretella.

ELEMENTO	PROGETTO APPROVATO (DEC/VIA 133/2018)	PROGETTO DI CHIUSURA SVINCOLO E NUOVA BRETELLA	CONFRONTO
Piattaforma Autostrada A14	Realizzazione di una piattaforma a tre corsie con emergenza per senso di marcia	Realizzazione di una piattaforma a tre corsie con emergenza per senso di marcia. Flussi complessivi sul sistema autostrada/tangenziale invariati.	INVARIATO
Piattaforma Tangenziale	Tracciato a tre corsie più corsia di emergenza	Tracciato a tre corsie più corsia di emergenza. Flussi complessivi sul sistema autostrada/tangenziale invariati.	INVARIATO
Svincoli	Potenziamento funzionale e riconfigurazione degli svincoli esistenti e della viabilità locale di adduzione al sistema tangenziale e interventi di ricucitura urbana (sovrappassi, sottovia, ecc.). Dismissione parziale dello svincolo n.9 - corsie di ingresso e uscita in carreggiata sud - e realizzazione di due rotonde (San Donato/Pirandello e Europa/Cadriano) per collegamento tra asse San Donato e Viale Europa	Potenziamento funzionale e riqualificazione degli svincoli esistenti e della viabilità locale di adduzione al sistema tangenziale e interventi di ricucitura urbana (sovrappassi, sottovia, ecc.). Dismissione completa dello svincolo n.9 e parziale dello svincolo n. 8bis in carreggiata nord e stralcio delle due rotonde previste in progetto (tot. - 6.700 mq), realizzazione di bretella di collegamento tra asse San Donato e asse Viale Europa (tot. + 9.500 mq).	SOSTANZIALMENTE INVARIATO occupazione aree per opere stradali sostanzialmente equivalente
Percorso di collegamento tra asse San Donato e asse Viale Europa	Circa 3 km	Circa 620 m	MIGLIORATO riduzione percorrenze, traffico locale e relative emissioni
Fruibilità Parco Arboreto e pista ciclabile	Presenza interferenza tra la rampa di svincolo San Donato nord e la Galleria Fonica prevista in progetto - accesso al parco Arboreto con passerella ciclopedonale. Presenza interferenza tra la pista ciclabile esistente lungo Via san Donato ed i veicoli in entrata o in uscita dagli svincoli della Tangenziale.	Eliminazione dell'interferenza tra la rampa di svincolo San Donato nord e la Galleria Fonica prevista in progetto e conseguente miglioramento del collegamento con il Parco. Eliminazione dell'interferenza tra la pista ciclabile esistente lungo Via san Donato ed i veicoli in entrata o in uscita dagli svincoli della Tangenziale.	MIGLIORATO eliminazione interferenze e miglioramento sicurezza e fruibilità
Inserimento tram lungo Via San Donato	Interferenze con i veicoli in ingresso o in uscita dalla Tangenziale svincolo n.9	Eliminazione delle interferenze con i veicoli in ingresso o in uscita dalla Tangenziale svincolo n.9	MIGLIORATO eliminazione interferenze e benefici ambientali indotti dalla tramvia
Espropri	Esproprio aree interessate dall'intervento	Esproprio maggiori aree per realizzazione nuova bretella e minori aree occupate per	SOSTANZIALMENTE INVARIATO

		opere non più necessarie	
Aree di cantiere	Realizzazione di due aree di supporto adiacenti allo svincolo (complessivamente circa 33.000 mq) e ripristino ante operam a fine lavori	Realizzazione di due aree di supporto adiacenti allo svincolo (complessivamente circa 52.000 mq) e ripristino ante operam a fine lavori	AUMENTO TEMPORANEO DI OCCUPAZIONE DI SUOLO ripristino a fine lavori
Piano utilizzo terre	Approvato con Determina Direttoriale prot. DVA-DEC-409 del 06.12.2017	Nessuna modifica	INVARIATO
Ricettori esposti	Previsti interventi mitigazione acustica	Previsti interventi mitigazione acustica ottimizzati per garantire stessi livelli acustici approvati in VIA	INVARIATO

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
.. Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
p VIA	Decreto VIA D.M. n. 0000133 del 30.03.2018
.. Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
.. Approvazione Piano di Utilizzo ex DM 161/2012	Provvedimento di approvazione prot. DVA n. 409 del 06/12/17
.. _____	.. _____
.. _____	.. _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
.. Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
p Localizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 81 ex DPR 616/77 tramite Conferenza dei Servizi ex art. 14 LN 241/90	<i>Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti</i>
p Autorizzazione paesaggistica	<i>Comune di Bologna</i>
p _____	p _____

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il Passante di Bologna interessa unicamente corsi d'acqua e relative fasce di rispetto tutelate per legge. Gli interventi in progetto non ricadono all'interno di tali aree.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'ambito urbano di Bologna e, con sé, l'area di intervento sono siti a circa 70 km dalle zone costiere e marine.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il Passante di Bologna interessa unicamente alcune limitate zone boscate tutelate. Gli interventi in progetto non ricadono all'interno di tali aree.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Gli interventi in progetto non ricadono né all'interno di Riserve e parchi naturali, né all'interno di siti della Rete Natura 2000.
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Il Passante di Bologna ricade in:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zone di territorio designate come vulnerabili da nitrati di origine agricola (individuate nel Piano tutela delle Acque della Regione Emilia Romagna, DCR 40/05); • aree di superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D.Lgs. 155/2010. In particolare nel 2017 la stazione di monitoraggio dell'ARPAE "San Lazzaro" ha rilevato 37 giorni di superamento del limite giornaliero di 50 µg/mc delle polveri PM10 contro 35 consentiti. Non sono stati rilevati altri superamenti dei limiti. <p>La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone.</p>

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
6. Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il Passante di Bologna è ubicato all'interno del Comune di Bologna ed una piccola porzione all'interno del Comune di San Lazzaro di Savena. Il Comune di Bologna, per numero di abitanti (circa 389.200 nell'anno 2018) e densità abitativa (oltre 2.700 ab/km ² nell'anno 2018), rientra tra le zone a forte densità demografica. Analogamente, anche il Comune di San Lazzaro di Savena, con i suoi circa 32.500 abitanti e circa 700 ab/km ² di densità abitativa, rientra all'interno della zona a forte densità demografica.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Per quanto riguarda le aree oggetto di tutela paesaggistica, il Passante di Bologna interessa corsi d'acqua, e le relative fasce di rispetto, e zone boscate. Gli interventi in progetto non ricadono all'interno di tali aree. Inoltre, le opere in progetto non interferiscono né con Beni culturali di interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico di cui all'art. 10 del DLgs 42/2004 e smi, né con Immobili ed aree di notevole interesse pubblico di cui all'art. 136 del DLgs 42/2004 e smi, così come rispettivamente rappresentati nella "Tavola dei Vincoli: Testimonianze storiche e archeologiche" e nella "Carta Unica del territorio" del PSC di Bologna".

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Il Passante di Bologna ricade all'interno dei Comuni di Bologna e San Lazzaro di Savena per i quali il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Città Metropolitana di Bologna ha riconosciuto rispettivamente una molto bassa e bassa presenza e importanza delle specializzazioni delle tipicità. Nello specifico, il Comune di Bologna rientra negli ambiti di produzione dei seguenti prodotti: Patata di Bologna DOP, Vini del Reno DOC, Colli Bolognesi DOC.</p> <p>Le aree di intervento non interessano direttamente colture riconducibili a tali produzioni.</p>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Nell'ambito della procedura di VIA già espletata non è emerso l'interessamento diretto di siti contaminati lungo il tratto di ampliamento, come confermato anche dall'esito delle caratterizzazioni ambientali eseguite a supporto della progettazione e del riutilizzo dei materiali di scavo ex DM 161/2012.</p>
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le opere in progetto non ricadono in territori gravati da vincolo idrogeologico. Tale vincolo attiene ai territori dei colli bolognesi che distano dall'area di intervento circa 4,5 km.</p>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le aree a rischio e pericolosità alluvioni, così come individuate dal PGRA del Distretto Idrografico dell'Appennino Settentrionale, discendono da quanto stabilito dai PAI vigenti, rielaborate alla luce del necessario coordinamento europeo. Le opere in progetto non interferiscono con corsi d'acqua.</p>

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Secondo la Classificazione sismica dei comuni dell'Emilia-Romagna aggiornata con DGR n. 1164 del 23/07/2018, il Comune di Bologna e quello di San Lazzaro di Savena ricadono in zona 3.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'opera in progetto interessa, seppur parzialmente, alcune fasce di pertinenza infrastrutturale. La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con le fasce di rispetto.

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
		<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<i>Descrizione:</i> Rispetto al progetto approvato, la modifica in oggetto comporta un diverso uso del suolo, determinato dallo stralcio di opere stradali già esistenti o previste (rampe di svincolo e rotatorie) e dalla realizzazione della nuova bretella.		<i>Perché:</i> Con riferimento alle azioni che possono comportare una modifica fisica dell'ambiente, le azioni di progetto connesse alla realizzazione della nuova bretella non comportano una variazione significativa rispetto a quelle già considerate ambientalmente compatibili nell'ambito dell'istruttoria VIA; si tratta infatti di una modifica localizzata e l'occupazione complessiva di suolo rimane sostanzialmente invariata.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<i>Descrizione:</i> I soli aspetti che determinano l'utilizzo di risorse naturali sono quelli riguardanti la fase di costruzione della nuova bretella e concernono le materie prime da costruzione ed il territorio		<i>Perché:</i> Il fabbisogno di materie prime (inerti per calcestruzzi, acciai...) aumenterà localmente, ma in maniera non significativa se rapportato al progetto complessivo del Passante valutato in sede di VIA. L'utilizzo di territorio rimarrà sostanzialmente invariato: le aree aggiuntive occupate dalla bretella saranno infatti compensate dalle aree occupate da opere in demolizione e da opere previste in progetto ma non più necessarie.	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<i>Descrizione:</i> La realizzazione degli interventi non comporta stoccaggi, trasporto, movimentazione di sostanze o materiali nocivi per la salute umana o per l'ambiente		<i>Perché:</i> La tipologia delle attività e delle azioni legate sia alla fase di realizzazione che a quella di esercizio non configurano condizioni per le quali debbano essere gestite sostanze o materiali nocivi.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
4. Il progetto comporterà la	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
	produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto è uniformato alle stesse modalità di gestione dei rifiuti e delle terre e rocce di scavo già previste per il PD approvato in sede di VIA e riportate nel connesso Piano di Utilizzo</p>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Le emissioni prodotte dall'opera in progetto sono sostanzialmente rappresentate da emissioni polverulente, generate nel corso della fase di realizzazione dall'insieme delle attività che comportano la movimentazione delle terre, e da emissioni inquinanti, prodotte dal traffico veicolare</p>		<p><i>Perché:</i> Le misure di prevenzione e mitigazione degli impatti in fase di costruzione, compresi quelli connessi alle emissioni polverulente, sono impartite all'impresa esecutrice, tramite uno specifico Capitolato Ambientale. Si conferma l'impostazione delle misure gestionali e degli interventi previsti al fine del contenimento degli impatti in fase di costruzione, anche per le modifiche introdotte. Per le emissioni inquinanti generate in fase di esercizio, le modifiche comportano un'ottimizzazione dei flussi di traffico locale e di conseguenza una miglior distribuzione delle emissioni valutate ambientalmente compatibili con DECVIA 133/2018.</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
	6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
<p><i>Descrizione:</i> Sono previste emissioni acustiche per la fase di cantiere legate ai mezzi d'opera e per la fase di esercizio legate al traffico veicolare.</p>		<p><i>Perché:</i> Per quanto riguarda la fase di cantiere, si conferma l'utilizzo di barriere mobili a protezione delle attività di cantiere, laddove necessario. Per la fase di esercizio, si prevede un'ottimizzazione dei flussi di traffico locale, mantenendo invariati i flussi complessivi sul sistema autostrada/ tangenziale; di conseguenza, si conferma l'adeguatezza del sistema di mitigazioni acustiche definito nel corso della procedura di VIA. Un solo ricettore risulterà più vicino all'infrastruttura, a bretella realizzata. Il progetto già prevedeva l'installazione di una barriera acustica in corrispondenza di tale ambito; nella successiva fase progettuale tale barriera verrà ottimizzata al fine di garantire il conseguimento dei livelli acustici già approvati</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<p><i>Descrizione:</i> I rischi di contaminazione del terreno o delle acque, superficiali e/o sotterranee, potenzialmente generati dall'opera in progetto sono da ricondurre alla fase di realizzazione ed a quella di esercizio. In entrambi i casi, la causa primaria di modifica delle caratteristiche qualitative delle acque e dei suoli è riconducibile alla dispersione di eventuali sostanze inquinanti veicolate dalle acque meteoriche di dilavamento delle aree pavimentate dei cantieri e della piattaforma stradale. Al fine di evitare il determinarsi di detto rischio il PD ha indicato le necessarie misure gestionali e presidi idraulici</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto recepisce tutte le dotazioni impiantistica e le misure gestionali già assunte nel PD e valutate positivamente in sede di istruttoria VIA. La predisposizione di un sistema di raccolta e trattamento in corrispondenza delle superfici pavimentate consentirà la gestione delle acque meteoriche di dilavamento e di evitare la connessa dispersione di sostanze inquinanti.</p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> In ragione della tipologia di attività previste in fase realizzativa, rientranti nel novero delle canoniche lavorazioni finalizzate alla costruzione di un'opera infrastrutturale, è ragionevole escludere il determinarsi di rischi di incidenti sia per la salute che per l'ambiente.</p>		<p><i>Perché:</i> La tipologia delle attività e delle azioni legate sia alla fase di realizzazione che a quella di esercizio non configurano condizioni per le quali possano determinarsi rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana e l'ambiente</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> Per quanto riguarda le aree oggetto di tutela paesaggistica, il Passante di Bologna interessa alcuni corsi d'acqua, e le relative fasce di rispetto, ed alcune zone boscate. Si segnala inoltre la presenza di edifici di interesse storico architettonico (per lo più testimonianze delle precedenti attività agricole), tutelati ai sensi dell'art. 10 del DLgs 42/2004 e smi. A circa 400 m dalle opere in progetto vi è il SIC "Golena San Vitale e Golena del Lippo" (IT4050018). Non si segnala la presenza di ulteriori elementi tutelati nelle immediate vicinanze dell'opera.</p>		<p><i>Perché:</i> Il quadro delle aree oggetto di specifiche misure di tutela potenzialmente interessato dal progetto modificato non differisce da quello già valutato positivamente in sede istruttoria del PD. Le modifiche non interessano direttamente zone protette.</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
<p><i>Descrizione:</i> Il territorio della pianura bolognese, all'interno del quale ricade il Passante di Bologna, è stato oggetto di successivi processi di trasformazione che hanno condotto ad una generalizzata riduzione del grado di naturalità e di biodiversità. All'interno di tale situazione di contesto, un elemento particolarmente importante per le connessioni ecologiche tra le varie aree, nonché di riproduzione, sosta e alimentazione per gli uccelli migratori è sicuramente il Fiume Reno e la sua valle. A questa condizione fa eccezione il tratto urbano, che mostra evidenti segni di artificializzazione con ripercussioni inevitabili sulla funzionalità del corso d'acqua e per il quale si ravvisano particolari condizioni sfavorevoli per la fauna ittica.</p>		<p><i>Perché:</i> La modifica progettuale introdotta non interferisce con i "nodi ecologici complessi" identificati dal PSC del Comune di Bologna. Le modifiche non interessano direttamente zone sensibili.</p>		
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Il passante di Bologna attraversa alcuni corsi d'acqua dei quali il principale è rappresentato dal Fiume Reno. Dal punto di vista idrogeologico, le conoidi alluvionali rappresentano i principali acquiferi della pianura emiliano – romagnola.</p>		<p><i>Perché:</i> La variante introdotta non interessa corsi d'acqua</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
<p><i>Descrizione:</i> Il sistema autostrade/tangenziale di Bologna è un importante snodo della viabilità nazionale, metropolitana e locale. L'intervento di potenziamento (Passante) ha l'obiettivo di aumentare la capacità complessiva del sistema e risolvere le problematiche di congestionamento. Annesso all'intervento principale sono inoltre previsti interventi di potenziamento e razionalizzazioni degli svincoli e delle rampe di accesso nonché una serie di opere sul territorio finalizzate al miglioramento dell'accessibilità al sistema autostrada/tangenziale e fluidificazione del traffico nonché alla risoluzione di problematiche locali</p>		<p><i>Perché:</i> La modifica progettuale proposta conferma le finalità del progetto originario, consentendo localmente una migliore fluidificazione del traffico, e non comporta variazione dei flussi complessivi sul sistema autostrada/ tangenziale.</p>		
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Sebbene l'orografia della porzione territoriale di intervento sia pressoché pianeggiante, i fenomeni di trasformazione insediativa interscambi soprattutto a partire dal secondo dopoguerra limitano ad un numero esiguo le aree rientranti nel bacino di intervisibilità dell'opera in progetto. In merito alla fruizione pubblica, l'ambito connotato da un più elevato livello fruitivo è rappresentato dalla stessa opera oggetto di intervento</p>		<p><i>Perché:</i> I profili di compatibilità paesaggistica, già valutati positivamente nell'ambito dell'iter istruttorio del PD, rimangono invariati con la modifica introdotta. Il progetto sarà corredato da un apposito studio per un adeguato inserimento della nuova bretella ai fini del conseguimento dell'autorizzazione paesaggistica in fase di CdS.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	<p><i>Descrizione:</i> L'opera in progetto è collocata all'interno della fascia di transizione tra le aree della periferia urbana di Bologna e quelle agricole periurbane.</p>		<p><i>Perché:</i> Le modifiche introdotte consentono di mantenere sostanzialmente invariata la perdita di suolo: le opere dismesse e quelle non più da realizzare compensano infatti la realizzazione della nuova bretella.</p>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Come illustrato nel Quadro di riferimento programmatico, redatto nell'ambito dello SIA del PD, all'interno della porzione territoriale interessata dal Passante di Bologna il sistema degli usi è regolato dal Piano Strutturale Comunale del Comune di Bologna, approvato con DCC n. 133 del 14.07.2008, e dal Piano Strutturale Comunale del Comune di San Lazzaro di Savena, approvato con DCC n. 27 del 07.04.2009</p>		<p><i>Perché:</i> La modifica degli usi programmati del territorio attiene alla dimensione costruttiva, in relazione alle piste e – soprattutto – alle aree di cantiere, ed alla dimensione fisica dell'opera, con riferimento alla sua impronta a terra. Per quanto riguarda la fase costruttiva, nel caso in specie la localizzazione delle aree di cantiere è stata operata in modo tale da collocarle in posizione strettamente contermina alle aree di lavoro. Così come già indicato nel PD, anche con le modifiche introdotte dette aree saranno oggetto di interventi di ripristino al termine della fase realizzativa. In merito alla dimensione fisica, ossia all'impronta a terra, in ragione della sua natura di progetto di ampliamento di un'infrastruttura esistente, il PD di per sé stesso comporta un limitato interessamento di zone aventi un uso programmato del suolo differente da quello infrastrutturale; le modifiche introdotte non comportano una variazione significativa di tale condizione e l'occupazione di suolo rimarrà sostanzialmente invariata.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
		<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> A scala comunale, i comuni di Bologna e San Lazzaro di Savena, all'interno dei quali ricade il Passante, rientrano nella categoria delle zone a forte densità demografica. Scendendo a scala locale ed assumendo come ambito di riferimento una fascia di 1.000 metri posta a cavallo dell'asse infrastrutturale oggetto di intervento, è possibile riscontrare una significativa eterogeneità sotto il profilo della densità abitativa. Nello specifico, ampie porzioni dell'ambito di riferimento assunto, quali ad esempio quelle comprese tra gli svincoli 4 e 5 o tra quelli 7 e 9, sono sostanzialmente prive di tessuti residenziali.</p>		<p><i>Perché:</i> Le modifiche in progetto interessano un ambito scarsamente abitato.</p>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> Per quanto riguarda i ricettori sensibili nell'area di studio del Passante sono presenti 6 scuole e 2 strutture sanitarie/ospedaliere. Quasi tutti risultano già mitigati dalle emissioni acustiche e il progetto di potenziamento prevede un sistema di mitigazioni acustiche che permette un significativo miglioramento del clima acustico atteso presso tali ricettori.</p>		<p><i>Perché:</i> La modifica proposta comporta un'ottimizzazione dei flussi di traffico locale, mantenendo invariati i flussi complessivi sul sistema autostrada/ tangenziale; di conseguenza, si conferma l'adeguatezza del sistema di mitigazioni acustiche definito nel corso della procedura di VIA. Eventuali ulteriori ottimizzazioni per garantire il raggiungimento di livelli acustici equivalenti potranno essere valutate in una successiva fase progettuale.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> All'interno della struttura territoriale, il sito di intervento rappresenta la linea di transizione tra le aree urbane di recente formazione e quelle periurbane, poste rispettivamente a Nord ed a Sud dell'asse infrastrutturale costituito dall'Autostrada A14 e dalla Tangenziale di Bologna. In tal senso, la vegetazione naturale è presente soltanto lungo alcuni corsi d'acqua, mentre per il resto è stata sostituita nel corso dei secoli dalle attività agricole costituite quasi interamente da seminativi, caratterizzate da una forte frammentarietà e marginalità in prossimità degli ambiti urbani, ma che divengono prevalenti man mano che ci si allontana da questi. All'interno di tale quadro complessivo, secondo quanto riportato dal PSC del Comune di Bologna, l'unica situazione di rilievo è rappresentata dalla porzione territoriale approssimativamente compresa tra l'intersezione con l'Autostrada A13 e lo svincolo 9, che è individuata come "ambito agricolo di rilievo paesaggistico".</p>		<p><i>Perché:</i> Le modifiche introdotte comportano una minima variazione delle aree agricole interessate dal progetto. Tale effetto riguarda la parte di bretella che interferisce con l'estremità meridionale dell'"ambito agricolo di rilievo paesaggistico" identificato dal PSC del Comune di Bologna (cfr. <i>Tavola 5</i>). Gli ambiti agricoli di rilievo paesaggistico rappresentano le parti del territorio rurale nelle quali l'attività agricola è presente e integrata con il sistema ecologico e ambientale. In questi ambiti l'obiettivo del PSC è la salvaguardia dell'attività agricola ambientalmente sostenibile attraverso la promozione dell'impresa agricola e la gestione attiva del territorio e delle attività connesse.</p> <p>Unitamente a tale aspetto, il progetto riconferma il complesso degli interventi di inserimento urbanistico e territoriale, costitutivi il "progetto territoriale", già previsti nel PD, tra cui quelli concernenti le aree a parco e, segnatamente, il Parco San Donnino, ricadente anch'esso all'interno del succitato "ambito agricolo di rilievo paesaggistico" di PSC.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Le aree interessate dal Passante ricadono in:</p> <ul style="list-style-type: none"> · zone di territorio designate come vulnerabili da nitrati di origine agricola (individuate con nel Piano tutela delle Acque della Regione Emilia Romagna, DCR 40/05); · aree di superamento dei limiti di qualità dell'aria previsti dal DLgs 155/2010. In particolare nel 2017 la stazione di monitoraggio dell'ARPAE "San Lazzaro" ha rilevato 37 giorni di superamento del limite giornaliero di 50 µg/mc delle polveri PM10 contro 35 consentiti. Non sono stati rilevati altri superamenti dei limiti. 		<p><i>Perché:</i></p> <p>La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni delle interferenze con tali zone.</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
	20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
<p><i>Descrizione:</i> Per quanto concerne gli aspetti sismici, il Comune di Bologna e quello di San Lazzaro di Savena ricadono in zona 3, secondo la Classificazione sismica dei comuni dell'Emilia-Romagna aggiornata con DGR n. 1164 del 23/07/2018. In merito agli aspetti geomorfologici, stanti le caratteristiche orografiche dell'area di intervento, non si evidenziano situazioni di rilievo. Relativamente al tema della subsidenza, quella di origine naturale rappresenta una caratteristica comune all'intera pianura emiliana – romagnola.</p>		<p><i>Perché:</i> Le peculiarità geologiche e geomorfologiche, nonché climatologiche proprie della porzione territoriale in cui si colloca l'area di intervento, sono già state prese in considerazione nell'ambito della progettazione del PD e, conseguentemente, sono state già oggetto di espressione del giudizio di compatibilità ambientale di cui al DEC VIA 133/2018. Nello specifico, i principali aspetti che sono stati considerati nell'ambito della progettazione hanno riguardato, oltre alle caratteristiche geotecniche dei terreni, il fenomeno della subsidenza di origine naturale ed antropica, la sismicità, con particolare riferimento alle faglie sismiche ed al fenomeno della liquefazione dei terreni, nonché la pericolosità idraulica, con riferimento sia al PAI che al PGRA. La ridefinizione degli interventi in progetto non determina variazioni rispetto alle valutazioni effettuate.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
		<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<p><i>Descrizione:</i> Il sistema autostrade/tangenziale di Bologna è un importante snodo della viabilità nazionale, metropolitana e locale. L'intervento di potenziamento ha l'obiettivo di aumentare la capacità complessiva del sistema e risolvere le problematiche di congestionamento. Annesso all'intervento principale sono inoltre previsti interventi di potenziamento e razionalizzazioni degli svincoli e delle rampe di accesso nonché una serie di opere sul territorio finalizzate al miglioramento dell'accessibilità al sistema autostrada/tangenziale e fluidificazione del traffico nonché alla risoluzione di problematiche locali</p>		<p><i>Perché:</i> La modifica progettuale proposta conferma le finalità del progetto originario, consentendo localmente una migliore fluidificazione del traffico. Complessivamente sono confermati gli effetti sinergici e di sistema previsti dall'insieme degli interventi inclusi nell'Accordo di Bologna</p>	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto è localizzato a notevole distanza dal confine e dai territori stranieri più prossimi (198 km circa dal confine con la Slovenia, 180 km dalle coste della Croazia)</p>		<p><i>Perché:</i> Le dimensioni del progetto sono ridotte e non si prevedono effetti ambientali significativi oltre alla scala locale.</p>	


10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Nota n. 18836 del 23 luglio 2020 della Direzione Generale per Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali	-	ALLEGATO_1_Nota_DGVCA.pdf
2	Planimetria di localizzazione delle opere in variante rispetto al PD di cui al DEC/VIA 133/2018: Svincolo 9 - San Donato	-	TAVOLA_1_Localizzazione_opere.pdf
3	Svincolo 9 - San Donato Planimetria progetto di chiusura totale e realizzazione nuova bretella	-	TAVOLA_2_Svincolo_Variante.pdf
4	Svincolo 9 - San Donato Planimetria progetto approvato	-	TAVOLA_3_Svincolo_Approvato.pdf
5	Planimetria occupazione suolo definitiva e aree temporanee a supporto dei lavori: raffronto tra progetto approvato e progetto di chiusura totale e realizzazione nuova bretella	-	TAVOLA_4_Occupazioni.pdf
6	Planimetria di localizzazione delle aree sensibili e/o vincolate	-	TAVOLA_5_Aree_vincolate.pdf

Il/La dichiarante


(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.