

ALLEGATO 1

Nota n. 18836 del 23 luglio 2020 della Direzione
Generale per Vigilanza sulle Concessionarie
Autostradali



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI
Via Nomentana, 2 - 00161 Roma

DGVCA/Seg Tec

Via pec

Direzione generale per lo sviluppo del
territorio, la programmazione ed i progetti
internazionali

SEDE

e p.c., Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi
Informativi e Statistici

SEDE

Autostrade per l'Italia

Via Bergamini, 50

00159 ROMA

Oggetto: A14 AUTOSTRADA BOLOGNA - BARI- TARANTO.
Tratto: Bologna Borgo Panigale - San Lazzaro.
Potenziamento in sede del sistema Autostradale/Tangenziale di Bologna
Conferenza di Servizi.

Si fa riferimento alla seduta di Conferenza di Servizi del giorno 16 giugno u.s. relativa all'opera in oggetto durante la quale gli Enti locali hanno avanzato proposte di modifica del progetto, condivise dalla Regione Emilia -Romagna, e sono state presentate dai gestori dei servizi interferiti richieste di approfondimenti.

A seguito delle valutazioni effettuate sull'accogliibilità delle proposte di modifica secondo i principi enunciati nella citata seduta- attinenza rispetto all'intervento principale, fattibilità tecnico economica e miglioramento della sicurezza dell'utenza - si trasmette in allegato la tabella riassuntiva delle principali istanze corredata dalle relative valutazioni di questa Direzione Generale.

Si evidenzia che per quanto attiene la prescrizione del Comune di Bologna di cui la punto 1 "TRAM ROSSO - Via S. Donato" il Ministero dell'Ambiente ha chiarito che occorrerà effettuare la Valutazione Preliminare, ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.lgs n. 152/2006 al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare. Sarà il Ministero stesso che entro trenta giorni dalla presentazione della richiesta di valutazione preliminare, comunicherà l'esito delle proprie

analisi, indicando se le modifiche dovranno essere oggetto di verifica di assoggettabilità a VIA, di VIA, ovvero non necessitano di ulteriori autorizzazioni ambientali.

Si rileva, inoltre, che a seguito di un confronto con il Concessionario questa Direzione Generale ha rilevato l'opportunità di inserire due ulteriori modifiche al progetto in esame. In particolare, ai fini della sicurezza degli utenti, si valuta favorevolmente la possibilità di demolizione e ricostruzione dei viadotti sul fiume Reno e sul fiume Savena conformandosi alle NTC 2018. Sempre ai fini della sicurezza si condivide la proposta della Società Concessionaria consistente nella sostituzione dello spartitraffico centrale esistente dell'Autostrada A14 nel tratto interessato dal progetto, in analogia agli interventi di ammodernamento delle barriere di sicurezza in corso sul resto della rete nazionale secondo le indicazioni di cui al D.M. 21.06.2004 n. 2367.

Si richiede, pertanto, che le soluzioni riportate nella citata tabella siano portate a conoscenza dei partecipanti alla Conferenza di Servizi per il proseguo dell'iter approvativo.

Per completezza, si allega, inoltre, anche una tabella riepilogativa, elaborata dal Concessionario, relativa alle 155 richieste presentate in sede di Conferenza di Servizi.

Alla luce di quanto sopra, considerando l'entità delle modifiche richieste e valutate accoglibili, si stima che la revisione del progetto, compresa la pubblicazione del progetto stesso ai fini espropriativi, potrà essere completata per la metà del mese di novembre 2020. Nel contempo, potranno essere espletate le procedure presso il Ministero dell'Ambiente necessarie a seguito delle modifiche apportate al progetto e di conferma del Decreto VIA n. 133 del 30/3/2018, le cui tempistiche non sono al momento valutabili.

IL DIRETTORE GENERALE

Felice Morisco

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Felice Morisco', is written over a horizontal line that serves as a signature line.

PASSANTE DI BOLOGNA

ELENCO PRINCIPALI ISTANZE

	ENTE	DESCRIZIONE ISTANZA	STIMA IMPATTO TEMPI PROGETTAZIONE	NECESSITA' DI NUOVI ESPROPRI	FATTIBILITA' TECNICA	NOTE
1	COMUNE DI BOLOGNA	TRAM ROSSO - Via S. Donato	60 gg	SI	ACCOGLIBILE	Proposta tecnicamente accoglibile, da rivedere nel dettaglio in seguito ad una campagna di rilevazione dati di traffico aggiornati. Occorrerà sottoscrivere una convenzione per disciplinare i reciproci obblighi del Concessionario e del Comune, nonché il contributo del Comune agli oneri economici dell'opera.
2	COMUNE S.LAZZARO	Modifica della pista ciclabile, realizzazione nuovo ponte ciclopedonale, ulteriori aree verdi (C5)	60 gg	SI	ACCOGLIBILE	
3	COMUNE S.LAZZARO	Realizzazione nuovi sottopassi pedonali lungo Via Caselle	60 gg		ACCOGLIBILE	
4	FIERA DI BOLOGNA	Spostamento ubicazione campo base a SUD causa lavori di ampliamento della Fiera previsti nel corso del 2022-2023	30 gg	SI	ACCOGLIBILE	
5	COMUNE BOLOGNA	Prescrizioni VIA relative alle aree boscate (prescrizioni VIA C10, C11, C39) - Come da planimetria allegata al parere del Comune di Bologna	60 gg	SI	ACCOGLIBILE	La presente richiesta si ritiene accoglibile per quanto attiene alle prescrizioni, mentre non si ritiene accoglibile la richiesta di fidejussione relativamente alle opere a verde, non prevista dalla normativa in materia a carico del Concedente/Concessionario
6	COMUNE DI BOLOGNA	Ripristino delle finiture architettoniche incluse nel Progetto presentato nel 2018	60 gg	NO	ACCOGLIBILE	Ai fini dell'accoglimento della presente proposta, si provvederà a recepire gli indirizzi espressi relativamente a: i) finiture spondali; ii) finiture delle barriere anti rumore e dei cavalcavia, con ripristino della soluzione architettonica del progetto originario
7	PRESCRIZIONI VIA	Ottemperanza alle varie prescrizioni incluse nel DEC VIA (escluse quelle di cui al punto 5)	90 gg	SI	ACCOGLIBILE	
8	COMUNE DI BOLOGNA	Richiesta di compensazione per taglio fasce boscate (ulteriore rispetto a DEC VIA)	60 gg	SI	ACCOGLIBILE	La richiesta si ritiene accoglibile, il Comune dovrà tuttavia individuare le aree di proprietà dove realizzare le ulteriori fasce boscate.
9	REGIONE EMILIA ROMAGNA	Reintroduzione della corsia di emergenza in tangenziale	90 gg	SI	ACCOGLIBILE	
10	COMUNE DI BOLOGNA	Reintroduzione dello svincolo di Lazzaretto	90 gg	SI	NON ACCOGLIBILE IN AMBITO CdS IN CORSO	Nell'Atto Aggiuntivo all'accordo del 2016 è stato stabilito che "Per quanto riguarda il Nuovo Svincolo Lazzaretto ed il relativo collegamento all'Asse Attrezzato a seguito della sottoscrizione del presente atto verrà condivisa la soluzione da sviluppare e definito il relativo iter approvativo". Al momento non si sono concretizzate le condizioni per l'inserimento dell'opera nel procedimento in corso.
11	COMUNE DI BOLOGNA	Risoluzione delle interferenze legate ai sottoservizi di proprietà del Comune a carico di ASPI	90 gg	SI	ACCOGLIBILE	
12	COMUNE DI BOLOGNA	TRAM VERDE - Via di Corticella (sottovia)	150 gg	NO	NON ACCOGLIBILE	Si ritiene che l'opera presenti delle difficoltà gestionali e realizzative che non giustificano il suo inserimento nel progetto in esame, alla luce anche dello stato attuativo del progetto del Tram Verde
13	COMUNE S.LAZZARO	Ripristino accesso in A14 a S.Lazzaro	150 gg	SI	NON ACCOGLIBILE	Il mantenimento dello svincolo di San Lazzaro è stato studiato in fase di progettazione ed in accordo con gli Enti territoriali e non è stato perseguito poiché non vi sono gli spazi per realizzare i tronchi di scambio

PASSANTE DI BOLOGNA - ELENCO ISTANZE EMERSE IN CDS

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
1	Città Metropolitana Bologna	prot. MIT n.30398 del 17/06/20 Allegato CM n.28407 del 08/06/20	1) In ordine alla conformità urbanistica, anche considerando le modifiche introdotte dall'Atto aggiuntivo sopra richiamato, si conferma la non conformità al PTCF anche per l'opera denominata "Passante Evoluta". L'amministrazione scrivente, condividendo pienamente la proposta di potenziamento in sede del sistema tangenziale e autostradale, in coerenza con il PUMS recentemente approvato, condivide che l'approvazione finale del progetto comporti varianti al PTCF.	VARIANTE AL PTCF	SI PRENDE ATTO	
2	Città Metropolitana Bologna	prot. MIT n.30398 del 17/06/20 Allegato CM n.28407 del 08/06/20	2) Relativamente agli interventi in asse del "Passante Evoluta", si condividono le valutazioni e richieste di integrazioni presentate dal Comune di Bologna e di San Lazzaro per quanto riguarda gli aspetti di inserimento ambientale e paesaggistico dell'opera e delle relative opere di mitigazione e compensazione anche di tipo acustico. Alle valutazioni dei Comuni si demandano anche le indicazioni più puntuali relative alle interferenze tra l'opera in oggetto ed il contesto, in particolare per quanto concerne la rete ciclabile comunale e i sottopassaggi necessari.	INSERIMENTO AMBIENTALE E PAESAGGISTICO	SI PRENDE ATTO	
3	Città Metropolitana Bologna	prot. MIT n.30398 del 17/06/20 Allegato CM n.28407 del 08/06/20	3) Si confermano inoltre le valutazioni, già presentate dalla Città metropolitana nel parere finale espresso in sede di V.I.A., anche nell'assetto dell'opera "Passante Evoluta". In particolare: - Sottopassaggio ciclabile via Triumvirato (direttrice Eurovelo 7) Trattandosi della connessione ciclabile fra la Città di Bologna e il Polo Funzionale dell'Aeroporto Marconi, nonché rappresentando l'ingresso a Bologna del corridoio ciclabile Eurovelo7, si chiede conferma della realizzazione un sottopasso ciclabile laterale alla spalla del ponte, autonomo rispetto al percorso stradale. - Progettazione esecutiva dei sottopassaggi Si richiede che in sede di progettazione esecutiva siano rispettate fedelmente le scelte e la qualità progettuale rappresentata in fase di progetto definitivo relativamente ai 13 sottopassaggi. Preme precisare che 3 di questi "passaggi" presentano una particolare importanza strategica per la pianificazione di 3 ciclovie di rilievo metropolitano: - Ciclovie delle Antiche Paludi Bolognesi (direttrice Porretta-Mare) - Ciclovie Bologna-Ferrara (Navile) - Ciclovie Savena-Idice (da Castel dell'Alpi all'immissione dell'Idice in Reno)	SOTTOPASSI CICLABILI	ACCOGLIBILE	
4	Città Metropolitana Bologna	prot. MIT n.30398 del 17/06/20 Allegato CM n.28407 del 08/06/20	4) Si ribadisce infine l'importanza trasportistica di realizzare contestualmente all'opera principale anche le "opere di adduzione". A tal fine si chiede che l'approvazione finale del progetto esecutivo del "Passante evoluta" sia legata alla progettazione definitiva delle opere di adduzione e alla conclusione positiva delle procedure di valutazione e approvazione delle stesse. Ciò a garanzia del mantenimento degli impegni assunti nell'Accordo del 15 aprile 2016 e del raggiungimento del complessivo riequilibrio e miglioramento del Nodo bolognese. Nello specifico, per quanto riguarda le opere di adduzione, considerando che l'opera "Il lotto della Lungosavena" sta proseguendo nel suo iter autorizzativo, le altre opere ("Nodo di Funo" e "Intermedia di pianura") sono state invece sostanzialmente riviste e le relative procedure di VIA ritirate. Città metropolitana, Regione, Ministero e Società Autostrade per l'Italia hanno infatti condiviso un nuovo complessivo quadro di opere per le quali dovrà essere riattivata apposita procedura di valutazione ambientale e localizzazione.	OPERE DI ADDUZIONE	NON ACCOGLIBILE	E' possibile condividere un cronoprogramma degli interventi ma non vincolare reciprocamente le approvazioni dei progetti
5	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Verifica conformità del 08/06/20	si attesta che l'intervento in oggetto risulta non conforme alla disciplina urbanistica ed edilizia vigente e adottata, precisando che l'intervento non interessa aree soggette al vincolo idrogeologico di cui al R.D.L. n. 3267/23 e interessa zone di tutela paesaggistica ed ambientale di cui al DLgs. n. 42/2004 in corrispondenza dei seguenti corsi d'acqua: Fiume Reno, Canale Navile, Savena Abbandonato-ramo morto e Fiume Savena.	DISCIPLINA URBANISTICA ED EDILIZIA	SI PRENDE ATTO	
6	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	1) 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 Metropolitan e con il Trasporto Pubblico Locale su gomma. Di queste quattro linee previste, quella lungo via San Donato e quella lungo Via di Corticella sono già in fase di progettazione e in parte finanziate dallo stesso MIT. Si chiede che le prescrizioni sulle singole opere di seguito espresse vengano recepite già in fase di eventuale adeguamento del progetto definitivo in sede di Conferenza dei Servizi, o, in caso contrario, nel progetto esecutivo redatto sulla base degli esiti del relativo Verbale Conclusivo, prevedendo comunque una fase specifica di "Verifiche di Ottemperanza" da parte della scrivente Amministrazione. Si precisa che, considerata l'importanza, complessità, impatti, ed estensione territoriale delle opere, il Comune si riserva di espletare verifiche, esprimere valutazioni e impartire prescrizioni anche nelle successive fasi progettuali e realizzative. Si segnala all'interno della documentazione la presenza generalizzata di incongruenze e si suggerisce un controllo degli elaborati per un loro allineamento al fine di evitare incomprensioni.	INTEGRAZIONI PER AGGIORNAMENTO PUMS, PGTU E MODIFICHE VIABILITA'	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Si ritiene accoglibile l'istanza relativa al nodo di Via S.Donato mentre si evidenziano le notevoli difficoltà tecniche relative a Via di Corticella. Non essendo prevista l'approvazione del Progetto Esecutivo da parte degli Enti Territoriali, si ritiene che la richiesta possa rallentare l'iter approvativo del Passante.
7	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	2) Esaminata tutta la documentazione progettuale prodotta relativa alle opere viabilistiche che dovranno essere prese in carico e gestite dall'Amministrazione Comunale, in merito agli aspetti funzionali, geometrici, impiantistici, strutturali, di segnaletica e in relazione alle singole tipologie di opere, si formulano le richieste di integrazione e modifica facendo riferimento ai regolamenti comunali di seguito elencati: • Regolamento Vario del Comune di Bologna (Odg 11/2009, Pg n. 292906/2008), scaricabile al link http://www.comune.bologna.it/trasporti/regolamenti/2:1057/ ; • Regolamento Passi Carrabili del Comune di Bologna (Odg 13/2013, Pg n. 284002/2012), scaricabile al link http://www.comune.bologna.it/trasporti/regolamenti/2:1057/ ; • Linee Guida per la progettazione di interventi su strade, piazze ed infrastrutture connesse (approvate con Determinazione dirigenziale del Settore Lavori Pubblici P.G. n. 57953/2011), scaricabile al link http://www.comune.bologna.it/lavoripubblici/servizi/123:7019/7536/ ; • Linee Guida HERA per la progettazione, realizzazione e collaudo di reti fognarie.	INTEGRAZIONE E MODIFICHE SECONDO REGOLAMENTI COMUNALI	SI PRENDE ATTO	
8	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	2.1 Assenza della corsia di emergenza Tangenziale Si ritiene, nella consapevolezza che tale scelta potrebbe comportare una ripubblicazione del progetto a causa dell'occupazione di nuove aree e quindi di nuove proprietà da coinvolgere nel procedimento di esproprio, che per una infrastruttura caratterizzata da un VTGMA al 2025 di circa 95.000 veicoli (incremento del 21% rispetto allo stato attuale) e da una incidentalità che, sulla base dei dati contenuti nel Piano della Sicurezza Stradale Urbana (PSSU) recentemente adottato dal Comune di Bologna, vede come sommaria per il biennio 2017-2018 indici di gravità peggiori della Tangenziale rispetto a quelli della tratta urbana della A14 (175,49 contro 153,71 feriti/100 incidenti e 2,94 contro 2,86 morti/100 incidenti), la soluzione ottimale rimanga quella originaria, con corsia di emergenza continua lungo tutto il tracciato di 3,00 metri. La richiesta è peraltro confermata anche dall'analisi della succitata Relazione di Sicurezza, nella quale si riporta che, pur con l'introduzione in Tangenziale di un limite di velocità di 70 Km/h e del sistema di telecontrollo "Tutor", la riduzione della frequenza di incidenti gravi per anno (incidenti con morti o feriti) risulta minima, ed è comunque condizionata dal presupposto che "la configurazione della Tangenziale sia oggetto nelle successive fasi progettuali, di un attento e specifico studio che attenui il carattere "autostradale" dell'infrastruttura, incrementandone le connotazioni di strada urbana, attraverso un uso attento e compatibile di misure di arredo, di "traffic calming", di delimitazione e di articolazione degli spazi. Ciò al fine di raggiungere l'obiettivo atteso di "convincere" l'utenza della necessità di ridurre la velocità" (pag. 45 della Relazione di Sicurezza). Tali valutazioni non tengono in considerazione le difficoltà in termini di accessibilità e operatività per i vari mezzi di emergenza in caso di incidente nel caso di configurazione con sola banchina laterale. Si sottolinea comunque che l'infrastruttura, indipendentemente dalla soluzione adottata, e dalla eventuale riclassificazione funzionale, dovrà in ogni caso restare in capo ad Autostrade per l'Italia Spa per quanto attiene gli oneri gestionali e manutentivi.	CORSIA DI EMERGENZA IN TANGENZIALE	ACCOGLIBILE	
9	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	2.2 Svincoli e "porte" Come indicazioni di carattere generale relative all'adeguamento di porte e svincoli, si faccia riferimento alle indicazioni contenute nel punto 4.2.3 della presente relazione, inerenti la necessaria architettura delle soluzioni che incidono sullo spazio urbano. Si prescrive inoltre di valutare attentamente la presenza di interferenze e la rimozione, la ricollocazione o riquallorizzazione di cartelloni pubblicitari, vani tecnici, fermate bus, chioschi, edicole o altri elementi presenti nelle aree oggetto di intervento. In fase di progetto esecutivo sarà necessario approfondire anche tipo di materiali, pavimentazioni, rivestimenti, impianti e arredo urbano utilizzati, in modo da garantire agevoli modalità manutentive in linea con gli standard comunali.	PORTE E SVINCOLI INTERFERENZE	SI PRENDE ATTO	
10	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Relativamente alla proposta di riassetto dell'intero svincolo Triumvirato e alla chiusura dell'uscita 4, mantenendo solo l'uscita 4bis, si prescrive di realizzare un'accurata verifica dei flussi aggiornando le stime di traffico in relazione ai dati di utenza dell'aeroporto previsti nel masterplan 2016-2030. Si prescrive, alla luce delle nuove stime di traffico, di verificare in particolare il corretto funzionamento della rotatoria insistente su via del Triumvirato a sud dello svincolo, in funzione della soppressione di alcune delle manovre attualmente concesse nello svincolo 4bis e del conseguente accumulo dei flussi su tale rotatoria.	SVINCOLO TRIUMVIRATO	ACCOGLIBILE	

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
11	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Con riferimento alla proposta di riqualificazione di Porta Lame/Navile (svincolo n.5), in corrispondenza della "Rotonda Forni" si prescrive di mantenere l'attuale regolamentazione del golfo tra via Colombo e via Beverara, mantenendo così l'uscita veicolare dall'area di sosta a valle dell'attraversamento ciclo-pedonale. Si chiede inoltre di integrare il progetto dando continuità ai percorsi ciclabili previsti in prossimità del sottopasso ferroviario e della rotonda insistente su via Colombo, di verificare il posizionamento dei dispositivi "loges" in quest'ultimo tratto - nell'elaborato relativo alla segnaletica non risultano posizionati correttamente in relazione agli attraversamenti pedonali -, e di proporre una soluzione progettuale per la fermata di trasporto pubblico che assicuri la continuità del percorso ciclabile e la contemporanea messa in sicurezza degli utenti in attesa, separando i flussi ciclabili e pedonali.	PORTA LAME/NAVILE SVINCOLO 5	ACCOGLIBILE	- Rotonda Forni: accoglibile - Attraversamento Ferroviario: sul lato attualmente interrotto accoglibile solo con attraversamento a sezione ridotta (2.00m) e promiscuo dato che la sezione dell'opera esistente non consente l'iscrizione della ciclabile. - Analogamente sul lato interrotto in destra proseguendo verso la rotonda sarà necessario prevedere un percorso promiscuo, stante l'assenza di spazio per l'inserimento della sezione ciclabile+marciapiede per la presenza delle proprietà in stretta adiacenza. - Verifica loges: accoglibile. - Separazione attesa bus/ciclabile accoglibile: tuttavia sarà comunque necessario prevedere localmente interruzione della continuità della sede ciclabile dedicata in corrispondenza dello spigolo della rampa pedonale esistente, poiché in questa zona non sussistono gli spazi (presenza scala, ferrovia ed asse via Colombo) per poter inserire sezione ciclabile e marciapiede affiancati.
12	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Relativamente al progetto di Porta Castelmaggiore/Corticella si evidenzia la necessità di riorganizzare l'assetto complessivo dello svincolo in base all'inserimento del tram, tenendo conto che l'idea progettuale in fase di studio è quella di interrare completamente la linea tranviaria nel tratto relativo al sottopassaggio delle complanari utilizzando uno scotolare da realizzarsi a cielo aperto. Pur non esistendo allo stato attuale elaborati progettuali definitivi, di ciò si dovrà tenere conto in fase di realizzazione delle opere del Passante, prevedendo eventualmente di anticipare la realizzazione dello scotolare per non dover intervenire nello stesso tratto stradale più volte nel giro di poco tempo, e prevedendo comunque, nell'assetto complessivo, lo spazio geometrico a centro strada necessario per le rampe di discesa e risalita della linea tranviaria a valle ed a monte delle complanari (vedi allegato 4 al presente documento). Sempre in relazione alle necessità geometrico-funzionali di inserimento dell'infrastruttura tranviaria, si prescrive di stralciare dal progetto la rotonda inserita in corrispondenza dell'intersezione Corticella-Giuriolo, non compatibile con il tracciato del mezzo pubblico. Con particolare riferimento alla riqualificazione di via Corazza, si chiede di dare continuità al percorso ciclabile di nuova realizzazione che da Via di Corticella si dirama in direzione est, prima della rotonda nord dello svincolo, per consentire il raccordo con la viabilità ciclabile di nuova realizzazione su via Corazza.	PORTA CASTELMAGGIORE/ CORTICELLA	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Si ritiene accoglibile l'istanza relativa alla modifica della viabilità. Si evidenziano le notevoli difficoltà tecniche dell'intervento così come indicato nell'ID 06.
13	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Per quanto attiene alla proposta progettuale della Porta Nord, relativamente al tratto di Via Corazza in direzione est-ovest, a seguito della eliminazione di tutta l'area di parcheggio sterrato, si prescrive di riorganizzare gli spazi disponibili in modo tale da garantire l'attuale offerta di stalli auto. Con riferimento alla riqualificazione di Via Corazza: • nel tratto in direzione est-ovest, si chiede di mantenere la continuità del percorso ciclo-pedonale e di realizzare due attraversamenti pedonali rialzati per connettere i marciapiedi previsti sui lati nord e sud della strada; • nel tratto in direzione nord-sud, si prescrive di integrare la soluzione progettuale prevedendo la continuità sia della pista ciclabile (lato ovest) che del marciapiede (lato est) dalla nuova rotonda fino a Via Rimini, tenendo anche conto della presenza dei cassonetti per la raccolta dei rifiuti e verificando con il gestore che lo spostamento degli stessi non comporti problematiche per i mezzi adibiti alla raccolta.	PORTA NORD VIA CORAZZA	ACCOGLIBILE	salvo verifica di dettaglio
14	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Relativamente a Porta Stalingrado, si prescrive di semaforizzare a chiamata l'attraversamento ciclopedonale su via Stalingrado all'altezza della ex Manifattura, di proseguire con la sistemazione del percorso ciclabile esistente a sud lungo via Stalingrado fino all'imbocco con la stazione di servizio, di inserire i dispositivi loges nell'impianto pedonale semaforizzato esistente su via Stalingrado precedente alla fermata del trasporto pubblico.	PORTA STALINGRADO	ACCOGLIBILE	
15	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Con riferimento allo svincolo n.9 San Donato e agli interventi di riqualificazione previsti nel progetto depositato sull'omonima via, nel tratto tra Via Zagabria e Via Pirandello, si evidenzia che la soluzione progettuale risulta incompatibile con la previsione di ulteriori mitigazioni ambientali, con le esigenze di piena accessibilità da e per tutte le direzioni e con l'inserimento della linea tranviaria attualmente in fase di progettazione. La sezione non adeguata del ponte sulle complanari, l'impossibilità del mezzo a percorrere le rotatorie, e le elevate interferenze con i flussi veicolari e la pista ciclabile, richiedono la definizione di un diverso assetto funzionale e geometrico dell'intero ambito, teso a soddisfare le esigenze espresse in precedenza o comunque a minimizzare gli impatti complessivi sulle singole componenti. Si chiede pertanto di valutare la fattibilità della soluzione illustrata schematicamente nella tavola allegata (allegato 2), facente parte integrante del documento e di seguito descritta per punti caratterizzanti: • completa eliminazione di entrambe le rampe (carreggiata sud e carreggiata nord) dello svincolo n.9 San Donato; • ripristino della piena accessibilità da e per tutte le direzioni tramite realizzazione di una bretella di collegamento tra Via San Donato e Viale Europa, della lunghezza approssimativa di circa 670 m avente caratteristiche geometriche e funzionali di strada di categoria E Urbana di Quartiere, il cui tracciato affianca la carreggiata nord della Tangenziale e in parte si sovrappone al sedime delle rampe degli svincoli nord 8 bis e 9;	SVINCOLO 9 SAN DONATO	ACCOGLIBILE	vedi studio specifico
16	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Per la progettazione della nuova bretella si prescrive: • di posizionare il nuovo asse stradale, compatibilmente con le caratteristiche geometriche imposte dalla normativa, il più possibile a ridosso della carreggiata della tangenziale, in modo da minimizzare l'interferenza con il cono agricolo e mantenere la maggiore distanza possibile dal nucleo abitato esistente. • di innestare il nuovo asse stradale sulla via San Donato tramite la rotonda già prevista in corrispondenza di Via del Pilastro, trasladando quest'ultima leggermente verso ovest per consentire l'inserimento della linea tranviaria; • progettare l'innesto su Viale Europa tramite una nuova rotonda, da dimensionare e verificare dal punto di vista funzionale con particolare cura, e la cui realizzazione permetterà la dismissione delle rampe 8 bis nord, garantendo l'accessibilità da e per tutte le direzioni sia per Via San Donato che per Viale Europa. La soluzione proposta dovrà essere attentamente valutata sotto l'aspetto funzionale, mediante analisi modellistica, in particolar modo per quanto attiene il funzionamento della rotonda proposta su Viale Europa durante le giornate delle principali manifestazioni fieristiche. Tale assetto consentirà di rinunciare alla realizzazione delle rotatorie San Donato/Pirandello ed Europa/Cadriano, pensate per la fluidificazione dell'itinerario San Donato – Europa, pertanto si chiede di stralciarle dal presente progetto.	SVINCOLO 9 SAN DONATO	ACCOGLIBILE	vedi studio specifico
17	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si ritiene inoltre di non dover prevedere tra le opere a carico del progetto Passante tutti gli interventi di riqualificazione urbana dell'asse di Via San Donato, che saranno attuati invece a carico dell'intervento di realizzazione della linea tranviaria. E' invece confermata in questa sede la realizzazione della pista ciclabile di collegamento con il nuovo Parco San Donnino e del parcheggio da circa 42 posti auto, per il quale si prescrive in particolare: • realizzazione della racchetta di ritorno nella parte terminale, o, in alternativa, di due accessi distinti con senso unico a circolazione antioraria all'interno del parcheggio; • adeguamento della nuova area di parcheggio con gli standard minimi di qualità richiesti per opere similari, prevedendo l'impianto di illuminazione e un sistema di pavimentazione coerente con quanto riportato nelle Linee Guida comunali relative alle modalità costruttive delle opere pubbliche e alle tecniche di drenaggio urbanostenibile (Linee guida sull'adozione di tecniche di drenaggio urbano sostenibile per una città più resiliente ai cambiamenti climatici - Aprile 2018).	PARCHEGGIO SAN DONNINO	ACCOGLIBILE	vedi studio specifico
18	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	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 demolizione e completa ricostruzione del ponte di via San Donato (come peraltro già previsto al paragrafo 4.3.2 dell'Accordo del 15/04/16 sottoscritto tra le Parti), con sezione di impalcato come da schema allegato (allegato 3 al presente documento) analogamente a quanto previsto per altre tre opere di sovrappasso (Benazza, Colombo, Terrapieno).	DEMOLIZIONE CAVALCAVIA SAN DONATO	ACCOGLIBILE	vedi studio specifico

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
19	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Con riferimento all'assetto proposto per lo svincolo n.10 Terrapieno, si prescrive di completare i marciapiedi già parzialmente esistenti su entrambi i lati di via del Terrapieno nel tratto tra il segue numerazione (civici dal 16 al 36) e la rotatoria Madre Teresa di Calcutta.	SVINCOLO 10 TERRAPIENO	ACCOGLIBILE	
20	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Relativamente alla proposta progettuale prevista per Porta Massarenti, si ritiene inadeguata la soluzione individuata per la riqualificazione della rotatoria Paradisi sia per ragioni di carattere trasportistico che per considerazioni legate alla sicurezza degli utenti. Si chiede pertanto di mantenere una forma dell'asse stradale analoga a quella attuale, evitando il più possibile la realizzazione di tratti rettilinei, e di intervenire sul sottopasso limitandosi all'utilizzo di materiali di qualità per le pareti verticali e le pavimentazioni e al potenziamento del sistema di illuminazione, in modo da rendere percettivamente sicuro il suo utilizzo per pedoni e ciclisti, prevedendo in adiacenza ad entrambe le spalle adeguati spazi per l'inserimento di marciapiedi e ciclabili (almeno 4,00 m per parte). Valutate inoltre le problematiche emerse e la mancata funzionalità della soluzione proposta per l'accessibilità del comparto R3.28 – via Larga (Unipol), vedi punto 5.4 della presente Nota, si prescrive di mantenere il corsello di uscita analogo a quello attuale con immissione diretta in rotatoria.	PORTA MASSARENTI ROTATORIA PARADISI	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	Accoglibile, previa verifica funzionale: occorre infatti verificare che una sistemazione sostanzialmente analoga all'esistente sia in grado di assicurare una adeguata gestione dei flussi di traffico nello scenario di progetto. La soluzione rigeometrizzata come da proposta di progetto consentiva infatti la gestione dei tronchi di scambio e della spaziatura tra i vari innesti che potrebbe non essere possibile assicurare conservando il layout esistente. Analogamente per quanto riguarda il tema della sicurezza per cui l'utilizzo di rettifili e curve risultava sicuramente di più facile percezione che non l'utilizzo di curve policentriche in sequenza come l'esistente.
21	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	2.3 sottopassi e viabilità interferita Con riferimento agli interventi di riqualificazione urbana sui sottopassi esistenti e sulle porzioni di viabilità interferita si chiede di: • valutare attentamente le interferenze, la rimozione, la ricollocazione o riqualificazione di cartelloni pubblicitari, vani tecnici, fermate di trasporto pubblico, chioschi, edicole o altri elementi di arredo urbano presenti nelle aree oggetto di intervento; • produrre una relazione sull'adeguamento sismico di ciascuna opera; • dare particolare risalto in fase di progettazione esecutiva alle diverse tipologie di materiali, a pavimentazioni, rivestimenti, impianti e arredo urbano che si intendono utilizzare; • concordare l'eventuale applicazione di iscrizioni e segnali orizzontali diversi da quelli inclusi nel codice della strada con l'Ente gestore della strada e solo se autorizzati preventivamente dal MIT (art. 148, comma 12, Dpr 495/1992); • tenere in particolare considerazione nella scelta dei materiali, degli arredi, degli impianti e delle strutture, gli oneri manutentivi che le realizzazioni comporteranno per l'Amministrazione Comunale, cercando per quanto possibile di minimizzarne l'impatto senza pregiudicare la qualità della progettazione e dell'inserimento <i>scrittore tecnico, ambientista, delle opere.</i>	SOTTOPASSI	ACCOGLIBILE	
22	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	2.4. Sovrappassi Si prescrive in generale di adeguare il progetto dei nuovi cavalcavia alle sezioni previste nel regolamento viario comunale (relative alla tipologia stradale a cui l'asse appartiene), con particolare attenzione a marciapiedi, piste ciclabili e barriere di sicurezza ove previste. Con riferimento al cavalcavia esistente di via San Donato, si rimanda a quanto già indicato nelle prescrizioni relative allo svincolo n.9. Per quanto riguarda il cavalcavia stradale esistente di Viale Europa, la cui luce è compatibile con l'ampliamento senza necessità di demolizione e ricostruzione, si chiede di sostituire barriere di sicurezza e parapetti esistenti. Sarà infine necessario produrre una relazione sull'adeguamento sismico di ciascuna opera, e di dare riscontro che l'adeguamento strutturale previsto sia tale da permettere in sicurezza anche il transito di trasporti eccezionali senza oneri aggiuntivi per l'Amministrazione Comunale.	CAVALCAVIA	ACCOGLIBILE	
23	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	2.5 Rotatorie Tenendo conto del contesto urbano in cui la maggior parte delle opere è inserita, si segnala che sarà necessario consultare, oltre alla normativa nazionale di riferimento (Dm 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"), anche il Regolamento Viario del Comune di Bologna. Considerati il ruolo di moderazione del traffico che le rotatorie rivestono in ambito urbano, la presenza di utenza debole (pedoni e ciclisti), le esigenze delle linee del trasporto pubblico su gomma, e quelle gestionali e manutentive delle opere, si chiede di limitare al massimo l'utilizzo degli "shunt", che favoriscono l'ingresso dei veicoli a velocità elevata aumentando i punti di conflitto tra veicoli stessi e tra veicoli e utenze deboli, senza compromettere le prestazioni funzionali di deflusso e capacità delle rotatorie.	ROTATORIE	SI PRENDE ATTO	Si conferma che l'utilizzo degli shunt è limitato esclusivamente a quei casi in cui l'adozione di tale soluzione si rendesse necessaria per comprovabili esigenze correlate alla gestione dei flussi di traffico che è necessario trattare ai sensi del citato DM2006.
24	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Relativamente alla nuova rotatoria prevista all'intersezione tra le vie Marco Polo e Vasco de Gama, si prescrive di realizzare gli attraversamenti pedonali su tutti i rami confluenti.	ROTATORIA TRA LE VIE MARCO POLO E VASCO DE GAMA	ACCOGLIBILE	
25	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Con riferimento alla nuova rotatoria prevista all'intersezione tra le vie Colombo e dei Terraioli, si chiede di realizzare gli attraversamenti pedonali in rotonda su tutti i rami confluenti e i relativi marciapiedi sugli imbocchi di tutti gli assi stradali.	ROTATORIA TRA LE VIE COLOMBO E TERRAIOLI	ACCOGLIBILE	Accoglibile con l'eccezione del ramo di Via Colombo verso nord dove la sezione dell'attuale manufatto in sottovia non presenta dimensioni adeguate per l'inserimento dei marciapiedi.
26	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Relativamente alla nuova rotatoria prevista all'intersezione tra le vie Giuriolo e dell'Arcoveglio, si prescrive di realizzare gli attraversamenti pedonali su tutti i rami confluenti, nonché quello ciclabile su via Giuriolo per garantire la continuità del percorso ciclabile lungo via dell'Arcoveglio. Si chiede inoltre di garantire l'accessibilità al civico 58/3 di Via dell'Arcoveglio anche per le provenienze da sud, eventualmente realizzando l'accesso dalla limitrofa nuova area di parcheggio prevista a servizio dell'area a parco.	ROTATORIA TRA LE VIE GIURIOLO E DELL'ARCOVEGGIO	ACCOGLIBILE	
27	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si chiede di eliminare dal progetto la previsione di una nuova rotatoria all'intersezione tra le vie Corticella e Giuriolo, al fine di evitare interferenze con la nuova linea tranviaria passante su via di Corticella, così come specificato nelle prescrizioni relative alla porta/svincolo Corticella.	ROTATORIA TRA LE VIE CORTICELLA E GIURIOLO	ACCOGLIBILE	
28	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Relativamente alla nuova rotatoria di via Corazza, si prescrive di realizzare gli attraversamenti pedonali su tutti i rami confluenti per garantire la continuità dei percorsi.	ROTATORIA VIA CORAZZA	ACCOGLIBILE	Con l'esclusione del ramo proveniente dalla tangenziale e tenuto conto che il ramo ad ovest della rotatoria ne già dotato, si ritiene accoglibile quanto richiesto per il ramo di via Corazza a Nord che ne è attualmente privo.
29	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si chiede di eliminare dal progetto la previsione della nuova rotatoria all'intersezione tra le vie San Donato e Pirandello richiamando quanto specificato nelle prescrizioni relative allo svincolo San Donato. Sarà pertanto necessario riconfigurare l'intersezione a tra via San Donato e via Cadriano in modo da permettere la svolta a sinistra per chi proviene dal centro città.	ROTATORIA TRA LE VIE SAN DONATO E PIRANDELLO	ACCOGLIBILE	vedi studio specifico
30	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	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.	ROTATORIA TRA LE VIE SAN DONATO E PILASTRO	ACCOGLIBILE	vedi studio specifico
31	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si chiede di rivedere la progettazione della nuova rotatoria prevista all'intersezione tra le vie Mattei e Martelli, integrandola con i percorsi ciclabili monodirezionali esistenti su entrambe le vie e assicurandone la continuità.	ROTATORIA TRA LE VIE MATTEI E MARTELLI	ACCOGLIBILE	
32	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	2.6 Nuova viabilità Con riferimento agli schemi progettuali proposti nella nota RER Prot. 397522/2018 del 30/05/2018 e considerato l'effetto di ridistribuzione e fluidificazione dei flussi non solo sul sistema complanare ma su buona parte della viabilità urbana, si ritiene fondamentale che la realizzazione dei due nuovi svincoli della Tangenziale "Lazzaretto" e "Aposazza", anche se non presenti nel progetto perché oggetto di separato iter di approvazione, sia contestuale - in termini di cantierizzazione - ai lavori del Passante, per quanto riguarda il primo, e ai lavori di ampliamento alla terza corsia della A13, per quanto riguarda il secondo.	SVINCOLI LAZZARETTO E APOSAZZA	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Si condivide la richiesta, tuttavia l'effettivo avvio dei lavori dipende dall'iter approvativo e di affidamento dei progetti che seguono procedure parallele
33	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Per quanto riguarda in particolare lo svincolo "Lazzaretto" si richiama quanto già prescritto per la precedente versione del progetto complessivo. Considerata la proposta alternativa del Comune di Bologna per il collegamento a Via Agucchi, di cui alla nota del 13/02/2018, si ritiene opportuno che in sede di Conferenza dei Servizi venga individuato l'iter approvativo dell'intervento. Con riferimento agli aspetti progettuali si chiede sin d'ora che, in caso di necessità di bonifica delle aree interessate dai lavori, la soluzione proposta venga ottimizzata al fine di garantire il rispetto dei costi dell'intervento nel rispetto degli obblighi di legge in termini di mitigazioni ambientali e di quanto sarà prescritto nel corso dei successivi iter approvativi.	SVINCOLO LAZZARETTO	SI PRENDE ATTO	

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
34	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Con riferimento alla viabilità di collegamento tra nuovo svincolo "Lazzaretto" e Asse Attrezzato, e in particolare alla nuova rotonda di collegamento tra il nuovo asse e viale Sabena, considerato anche il divieto di transito per i pedoni lungo il sottopasso di quest'ultimo, si prescrive di realizzare l'attraversamento pedonale per collegare i marciapiedi esistenti in corrispondenza dell'immissione del nuovo asse in rotonda. In relazione alla nuova rotonda di collegamento tra il nuovo asse e Via Agucchi, si chiede di prevedere l'attraversamento pedonale in corrispondenza dell'immissione del nuovo asse in rotonda, e di prevedere il completamento dei marciapiedi e dei relativi attraversamenti pedonali su tutto il perimetro della stessa.	COLLEGAMENTO SVINCOLO LAZZARETTO E ASSE ATTRAZZATO	SVINCOLO LAZZARETTO	
35	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	In relazione all'adeguamento di via del Traghetto, nell'ambito della viabilità legata al Nuovo Svincolo "Lazzaretto", si rileva la necessità di studiare soluzioni specifiche per l'accessibilità al comparto produttivo di Via del Traghetto n.42 (Frantoi Fondovalle S.r.l. e Valli Zabban S.p.A.), caratterizzato da un'elevata movimentazione di macchine operatrici, mezzi pesanti ed autoarticolati. Visto il prevedibile incremento di flussi veicolari sulla variante di via del Traghetto, si chiede di impedire pericolose svolte a sinistra per i veicoli in accesso provenienti dalla Tangenziale, evitando altresì che per l'accesso i veicoli siano costretti a percorrere la mini-rotonda presente su Via Zanardi. Relativamente alla Variante stradale di Via del Traghetto, si prescrive di realizzare tutti gli attraversamenti pedonali in corrispondenza della rotonda e delle intersezioni principali, e di garantire la continuità pedonale e l'abbattimento delle barriere architettoniche anche in corrispondenza degli accessi secondari e/o rurali.	VIA DEL TRAGHETTO	SVINCOLO LAZZARETTO	
36	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Relativamente al nuovo asse di collegamento tra via Agucchi e Asse Attrezzato, si prescrive di mantenere una larghezza netta minima per il marciapiede di 1,50 m anche in corrispondenza della galleria artificiale.	NUOVO ASSE DI COLLEGAMENTO TRA VIA AGUCCHI E ASSE ATTRAZZATO	SVINCOLO LAZZARETTO	
37	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Per quanto riguarda la nuova viabilità di collegamento tra Via del Triumvirato e Via della Birra, si chiede di: • eliminare la pista ciclabile con conseguente incremento degli stalli di sosta da realizzare; • realizzare interventi di mitigazione della velocità (max 30 km/h) in corrispondenza delle intersezioni con la viabilità esistente, inclusa la porta di accesso su via del Triumvirato che deve prevedere anche l'attraversamento pedonale in prossimità della rotonda, secondo i criteri di progettazione per "zona 30" con attraversamenti pedonali rialzati; • abbattere il muro di confine di via Triumvirato (civici dal n. 68 al n. 82) per rendere più efficace la riqualificazione dal punto di vista urbanistico dell'area.	NUOVO COLLEGAMENTO TRA VIA AGUCCHI E ASSE ATTRAZZATO	SVINCOLO LAZZARETTO	
38	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	In relazione alla Variante stradale alla S.S.64 in località Case Nuove, si prescrive di: • mantenere l'attraversamento pedonale semaforizzato presente in corrispondenza della fermata di trasporto pubblico in direzione Bologna. • rivedere l'organizzazione della circolazione sia degli accessi che lungo il controviale, e in particolare per ciò che riguarda la ciclabile bidirezionale e la chiusura uscita lato periferia. <u>Si segnala inoltre l'obbligo di acquisizione del nulla osta di ANAS quale ente gestore dell'infrastruttura stradale.</u>	VARIANTE S.S.64 LOCALITA' CASE NUOVE	ACCOGLIBILE	salvo verifica di dettaglio
39	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	2.7 Assi stradali esistenti In relazione al progetto di riqualificazione di via Corazza, si chiede di: • realizzare i marciapiedi e la pavimentazione dell'area di sosta posta a sud della via; • progettare gli attraversamenti pedonali e la disposizione degli spazi di sosta su strada coerentemente con i suddetti marciapiedi; • realizzare i marciapiedi su ambo i lati fino all'intersezione con via Croce Coperta; • realizzare gli attraversamenti pedonali anche in corrispondenza della nuova rotonda.	RIQUALIFICA VIA CORAZZA	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	Accoglibile (per attraversamenti vedi 28) previa verifica tecnica dell'inscrivibilità della sezione stradale con marciapiedi su ambo i lati nei punti vincolati tra fabbricati per il ramo tra rotonda e Via Croce Coperta, con particolare riferimento al marciapiede al lato destro attualmente non previsto.
40	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	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.	ADEGUAMENTO VIE SAN DONATO E CORTICELLA	ACCOGLIBILE	vedi studio specifico
41	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	2.8 Itinerari ciclabili Premesso che in questa sede si esprimono valutazioni di carattere generale, riservando le prescrizioni di dettaglio alle fasi successive di progettazione in cui saranno approfonditi gli aspetti tecnico-costruttivi dei percorsi ciclabili (materiali, impianti, arredi) non affrontati nella documentazione in esame, in via generale si chiede che: • in caso di percorso ciclabile affiancato a percorso pedonale, il primo sia posto a filo della carreggiata e il secondo sul lato esterno; • le piste ciclabili siano tracciate, attraverso la segnaletica orizzontale, sino ai relativi attestamenti e attraversamenti, precisando quando la segregazione, ove previsto, dagli attraversamenti pedonali.	CICLABILI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Si ritiene accoglibile, salvo verifica di dettaglio, la richiesta circa il posizionamento geometrico delle piste ciclabili. Non essendo prevista l'approvazione del Progetto Esecutivo da parte degli Enti Territoriali, si ritiene che la richiesta possa rallentare l'iter approvativo del Passante.
42	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Relativamente al percorso ciclabile di via Triumvirato si prescrive di adottare una soluzione maggiormente omogenea e che dia continuità e leggibilità complessiva all'intervento, evitando situazioni di interferenza tra la parte pedonale e quella ciclabile. Per quanto riguarda il tratto in sottovia al sistema complanare, si chiede di valutare la riduzione della pendenza del tratto a nord della Tangenziale (prevista nel progetto attuale all'8%).	CICLABILE VIA TRIUMVIRATO	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	salvo verifica di dettaglio
43	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Con riferimento al percorso ciclabile previsto in prossimità del sottopasso di via Zanardi, non si ritengono soddisfacenti soluzioni che prevedono l'utilizzo di corsie ciclabili bidirezionali costringendo gli utenti a manovre penalizzanti e pericolose, pertanto si prescrive di risolvere tale incongruenza nelle successive fasi di progettazione.	CICLABILE VIA ZANARDI	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	salvo verifica di dettaglio
44	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	In relazione al percorso ciclo pedonale di via Colombo: • nella tratta svincolo nord - via dei Terraioni, si prescrive di realizzare il marciapiede sul tutto il lato ovest della strada dove è concentrata la residenza, in continuità con il marciapiede già presente sulla rotonda di svincolo • in corrispondenza rotonda a sud dello svincolo, si chiede di valutare la possibilità di realizzare un nuovo collegamento ciclabile verso via Roveretolo, a partire dalla rampa esistente e utilizzando lo scalo già presente, ma attualmente non praticabile, posizionato sotto il sedime ferroviario (come da allegato 6 al presente documento). Il collegamento risulta di estrema importanza per l'accessibilità pedonale e ciclabile dei residenti di via Roveretolo, e, tenuto conto che lo scalo è già stato realizzato da RFI, le aree per la realizzazione della rampa di discesa lato via Roveretolo sono già nella disponibilità del Comune di Bologna, nel lato via Colombo è già presente la rampa ciclabile di risalita a cui connettersi, e da verifiche preliminari, il collettore fognario presente in via Colombo risulta avere una quota inferiore a quella dell'intradosso dello scalo e quindi non è necessario realizzare l'impianto di sollevamento per lo smaltimento delle acque meteoriche, l'intervento non pare risultare troppo oneroso.	CICLABILE VIA COLOMBO	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	salvo verifica di dettaglio
45	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Con riferimento alla nuova ciclabile lungo via Ferrarese nel tratto tra via del Gomito e la località Case Nuove si prescrive di adeguare il progetto garantendo condizioni di sicurezza fino alla linea del fronte degli edifici.	CICLABILE VIA FERRARESE	ACCOGLIBILE	
46	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Relativamente al percorso ciclo pedonale di nuova realizzazione a collegamento tra via Michelino e via Guizzardi, si chiede di prolungare il percorso utilizzando la parte conclusiva di via Guizzardi, attualmente declassata da strada comunale ma già di proprietà dell'Ente, di proseguire nel sottovia esistente - da riqualificare in corrispondenza di viale Europa - e di collegare il percorso con l'attuale via di Cadrano, in maniera tale da mettere a sistema tale percorso con la viabilità ciclabile di via San Donato.	CICLOPEDONALE TRA LE VIE MICHELINO E GUIZZARDI	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	salvo verifica di dettaglio
47	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Con riferimento al percorso ciclo pedonale Emanuel - Terrapieno - Campagna, si segnala che alcune opere di riqualificazione dei sottovia (asfaltatura, illuminazione) sono già stati eseguiti dalla Amministrazione (tratta T1a). Si prescrivono quindi i seguenti interventi in sostituzione di quelli attualmente previsti (allegato 7 al presente documento): • pavimentazione adeguata al contesto "rurale" nel sottovia lato Terrapieno e analogo realizzazione della parte restante del percorso, attualmente prevista in calcastre, per cui devono essere salvaguardati gli apparati radicali delle alture interferite come da Regolamento comunale vigente. (tratta T1b); • completamento del marciapiede esistente che risulta attualmente interrotto tra il parco pubblico e il civico 15 di via del Terrapieno (tratta T2); • illuminazione del tratto T1b esterno al sottovia, dell'incrocio tra i due tratti del segue numerazione di via del Terrapieno e dell'incrocio in corrispondenza del civico 15, dove attualmente è presente la fermata del trasporto pubblico; • riqualificazione della fermata del trasporto pubblico e messa in sicurezza dell'intersezione.	CICLOPEDONALE EMANUEL - TERRAPIENO - CAMPAGNA	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	salvo verifica di dettaglio
48	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si chiede inoltre di mettere tale percorso a sistema con la rete ciclabile esistente, realizzando un percorso ciclo pedonale all'interno delle aree verdi di mitigazione al confine con il sistema tangenziale (tratta T3), a partire dall'affiancamento della nuova rampa dello Svincolo Roveri fino al sottovia esistente tra il Parco Scandellara e il Parco campagna Via Larga, prevedendo di utilizzare in parte il percorso già esistente nel Parco di Scandellara, riqualificandolo adeguatamente. Si specifica che il percorso dovrà risultare completo di adeguata illuminazione e ogni altra opera (raccolta, segnaletica etc), secondo le specifiche tecniche della scrivente Amministrazione.	CICLOPEDONALE NELLE AREE VERDI TRA SVINCOLO ROVERI E PARCO CAMPAGNA VIA LARGA	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	salvo verifica di dettaglio

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
49	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Relativamente al percorso ciclo pedonale Cellini – Scandellara, si prescrive di: • realizzare un attraversamento ciclo pedonale su Via Scandellara che permetta di raggiungere via Cellini dal lato nord di via Scandellara; • garantire la continuità del percorso ciclabile proveniente dal comparto Unipol fino a Via Cellini; • segnalare il percorso ciclabile anche in direzione dell'attraversamento ciclo pedonale su via del Carpentiere; • affiancare all'attraversamento pedonale di Via del Carpentiere il relativo attraversamento ciclabile.	CICLOPEDONALE CELLINI - SCANDELLARA	ACCOGLIBILE	
50	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si chiede inoltre di verificare la compatibilità geometrica, funzionale e strutturale degli interventi previsti su Via Scandellara e sul relativo sottopasso, con le opere previste nel progetto di interramento della linea Bologna-Portomaggiore ad opera di FER, in corso di approvazione (allegato 5 al presente documento).	COMPATIBILITA' CON PROGETTO INTERRAMENTO LINEA BOLOGNA- PORTAMAGGIORE DI FER	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	salvo verifica di dettaglio
51	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Relativamente agli interventi previsti su via Rivani, si prescrive di dare continuità al percorso ciclo pedonale nel tratto a ovest del sottopasso, affiancando all'attraversamento pedonale previsto un attraversamento ciclabile ed allargando il tratto di marciapiede a nord di esso.	CICLOPEDONALE VIA RIVANI	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	salvo verifica di dettaglio
52	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Per quanto riguarda la proposta progettuale della ciclabile lungo Via Due Madonne, si chiede di non realizzare il tratto a fianco della rotonda Gozzetti in prossimità dei civici 53 e 55, riservando tale spazio alla sosta degli autoveicoli come nello stato attuale.	CICLABILE VIA DUE MADONNE	ACCOGLIBILE	
53	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	In relazione al percorso ciclopedonale di via degli Stradelli Guelfi si prescrive una larghezza netta minima 3,00 m e la realizzazione fino al marciapiede esistente in prossimità del sottopasso a via Giovanni Bentivoglio al fine di non compromettere la sua effettiva funzionalità.	CICLABILE VIE STRADELLI GUELFI	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	salvo verifica di dettaglio
54	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	2.9 Cantierizzazione Si chiede che nelle successive fasi progettuali venga sviluppato un dettaglio piano e crono programma per tutte le opere stradali in ambito urbano, con indicazione delle aree di occupazione temporanea, segnaletica di cantiere, tempi, fasi di lavoro, individuazione dei percorsi alternativi nei casi di chiusure temporanee di tratte stradali, interventi particolari. Il piano dovrà tenere in particolare considerazione gli impatti che in fase di realizzazione delle opere si genereranno sul contesto urbano bolognese, cercando per quanto possibile di minimizzarne l'effetto. Dovranno essere predisposti punti diffusi di ascolto e informazione facili da raggiungere e visibili nei quartieri interessati dal tracciato che possano fornire alla cittadinanza ogni tipo di informazione, materiale di approfondimento, planimetrie dei cantieri e del tracciato, tempi di lavoro, eventuali modifiche alla viabilità e ogni tipo di informazione utile per mitigare al minimo i disagi inevitabili della cantierizzazione.	CANTIERIZZAZIONE	ACCOGLIBILE	
55	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	2.10 "Infomobilità" Per l'Amministrazione Comunale è di fondamentale e strategica importanza l'implementazione e l'integrazione del sistema prefigurato in progetto con quello già in dotazione per l'area urbana/metropolitana (Centrale di Integrazione e Supervisione per le Informazioni Urbane sulla Mobilità), che attraverso canali informativi come pannelli a messaggio variabile, comunicazioni radio, informazioni sul web, sms, mailing list, ed una diffusa rete di sistemi di raccolta dati, permette di consultare in tempo reale orari e percorsi dei mezzi pubblici, limitazioni e problemi al traffico, piste ciclabili, disponibilità di parcheggi, avvisi e lavori pubblici e, più in generale, tutto ciò che riguarda la mobilità privata e pubblica cittadina. Si prescrive che nelle successive fasi di progettazione venga sviluppato in modo dettagliato il progetto del Sistema Integrato di Infomobilità, sotto gli aspetti tecnico, impiantistico, e gestionale, per una efficace integrazione tra i sistemi, con scambio di informazioni e dati tra Amministrazione Comunale e Società Autostrade. Dal punto di vista costruttivo si prescrive di prevedere nella progettazione, fin da ora, un sistema di canalizzazioni utili per il passaggio delle varie reti, un sistema fisso di analisi dei flussi in ingresso ed in uscita dai vari svincoli (eventualmente con sonde wifi), sistemi vari di interscambio delle informazioni e dei dati, ecc.	INFOMOBILITA'	DA DEFINIRE	Non è chiaro quale sia l'oggetto della richiesta. Si propone di fissare un limite economico entro il quale progettare quanto sarà richiesto nel dettaglio dal Comune.
56	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	2.11 Aspetti costruttivi e impiantistici Fatte salve le future verifiche di ogni aspetto attinente al livello di esecutività della progettazione, in riferimento agli aspetti costruttivi dei sedimi stradali e delle reti di raccolta delle acque meteoriche, si esprimono nel seguito le richieste di integrazioni e/o chiarimenti, nonché le proprie osservazioni e prescrizioni, da ottemperare integralmente nell'ambito della progettazione esecutiva quale condizione indispensabile per la sua approvazione. La definizione di tutti gli aspetti progettuali, anche di dettaglio, dovrà essere completa anche con il supporto dei tecnici comunali, prima dell'inizio dei lavori. In via prioritaria si manifesta l'esigenza di disporre di elaborati progettuali in cui sia chiaro quali porzioni di aree/manufatti oggetto di intervento saranno o meno destinate alla presa in carico da parte dell'Amministrazione comunale, rientrando quindi o meno nelle proprie competenze manutentive e responsabilità. Per ogni asta di viabilità ordinaria destinata alla presa in carico da parte dell'Amministrazione comunale, che sia oggetto di nuova costruzione, risagomatura, ribassamento, rifacimento e/o traslazione, si deve disporre di almeno una sezione trasversale che non si limiti alla rappresentazione del piano di rotolamento o calpestio, ma dia conto, nel dettaglio, del recepimento delle sezioni-tipo relativamente alle stratigrafie delle opere di pavimentazione e delle cordolature, con l'esplicitazione dei relativi materiali impiegati, in conformità alle prescrizioni contenute nel presente contributo tecnico.	ASPETTI COSTRUTTIVI VIABILITA' ORDINARIA	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Non essendo prevista l'approvazione del Progetto Esecutivo da parte degli Enti Territoriali, si ritiene che la richiesta possa rallentare l'iter approvativo del Passante.
57	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Non si è trovato riscontro degli intenti progettuali relativi alla rete di raccolta, collettamento e smaltimento delle acque stradali, per i quali si segnala l'esigenza che vengano espressi e dettagliati in conformità alle Linee Guida del Gestore del Servizio Idrico Integrato (Hera Spa) nella versione di cui alla Revisione 4.0 del 10/10/2016 e alle "Linee Guida per la progettazione di interventi su strade, piazze ed infrastrutture ad esse connesse" (nel seguito indicate per brevità "Linee Guida Comuni") o con il semplice acronimo "L.G.C." - approvate con Determinazione dirigenziale del Settore Lavori Pubblici P.G. n. 57953/2011, da rispettare anche relativamente ai particolari costruttivi delle opere di viabilità ordinaria destinate alla competenza manutentiva e gestionale dell'Amministrazione comunale. E' inoltre opportuno fare riferimento, ove possibile, alle Linee guida sull'adozione di tecniche di drenaggio urbano sostenibile per una città più resiliente ai cambiamenti climatici - Aprile 2018. Nel documento allegato (allegato 8) sono precisate specifiche in merito ai materiali e alle soluzioni tecniche da impiegare, con riferimento alle singole schede delle Linee Guida Comunali.	SMALTIMENTO ACQUE VIABILITA' ORDINARIA	SI PRENDE ATTO	
58	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	2.12 Piano particellare Per completare il quadro complessivo di analisi del progetto, si ritiene utile evidenziare alcune inesattezze o elementi su cui porre particolare attenzione rilevati nel corso dell'analisi del Piano Particellare di Esproprio, come di seguito descritti facendo riferimento al numero d'ordine dell'elenco ditte. • N. Ordine 57: risulta soggetto ad esproprio il mappale 149 del foglio 43 non interessato in alcun modo dalle opere in progetto; • N. Ordine 64: l'esproprio per la risagomatura della rampa dello svincolo n. 5 interessa quasi completamente la rampa carrabile privata di accesso alle aree inferiori di un edificio rendendole inaccessibili; • N. Ordine 79: la forma della superficie espropriata nel mappale 16 per la realizzazione della pista ciclabile sul fronte degli edifici appare incompleta o comunque non ben comprensibile in relazione al progetto; • N. Ordine 113: l'intestazione catastale del mappale 322 foglio 82 risulta non aggiornata, pertanto la notifica di preavviso è stata inviata al vecchio proprietario; • N. Ordine 225: la servitù per interferenze è stata istituita sul mappale 588 occupato da un edificio esistente; • N. Ordine 54, 56: risulta espropriato un marciapiede di Via Colombo non interessata dalla realizzazione della pista ciclabile.	PIANO PARTICELLARE	SI PRENDE ATTO	

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
59	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	2.13 Aspetti patrimoniali Con riferimento agli elaborati del piano particellare si evince che le aree di proprietà comunale necessarie alla realizzazione dei punti "4. Deviazione strada" e "5. Mitigazione Ambientale", indicate in legenda con campitura rosso scuro e descritte come "deviazione strade e fossi" risultano inserite tra le aree oggetto di esproprio al pari di quelle di proprietà privata. Al fine di evitare l'esproprio di dette aree prevedendo il relativo indennizzo per poi cederle di nuovo gratuitamente ad opera compiuta al Comune, si propone di inserire una campitura ad hoc per le aree già di proprietà comunale che il Comune mette gratuitamente a disposizione di Autostrade in quanto relative ad opere che torneranno nella disponibilità dello stesso, così come indicato per le occupazioni temporanee relative "aree comunali per sistemazione ambientale", non inserite nell'elenco ditte ma semplicemente campite nel particellare di esproprio. Si riporta di seguito l'esito di una prima verifica relativa alle aree comunali interessate dal progetto. • PP4 – Foglio 125 Part. 658 e 762 – Se si tratta di opere di mitigazione ambientale occorre eliminarle dalle aree soggette ad esproprio e trattarle come le restanti "aree comunali per sistemazione ambientale" • PP4 – Foglio 129 Part. 2 – Nel particellare è inserita come area da espropriare ma non risulta nell'elenco ditte – La particella risulta erroneamente accatastata all'urbano come abitazione. In realtà l'edificio non è più esistente. Attualmente è in parte "sede stradale" e in parte "verde". Se si tratta di opere di mitigazione ambientale occorre eliminarle dalle aree soggette ad esproprio e trattarle come le restanti "aree comunali per sistemazione ambientale" • PP4 – Foglio 130 Part. 489, 497, 2093, 2096 e 2099 – Il progetto sembra interessare opere di urbanizzazione già realizzate dal soggetto attuatore che ha edificato il limitrofo centro commerciale.	ASPETTI PATRIMONIALI	ACCOGLIBILE	
60	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Strumentazione inoltre che come da "Verbale finale del Comitato di Monitoraggio" sottoscritto dalle parti in data 16/12/16 (Opere e attività di competenza ASP), al termine dei lavori ASP si impegna a prendere in carico e a gestire anche i seguenti svincoli, attualmente in carico come onere manutentivo all'Amministrazione comunale di Bologna: • n.12 (Mazzini) Km 20,529 • n.11bis sud (Lenin) Km 19,250 • n.10 (Roveri) Km 17,823 • n.8bis nord (Caab) Km 16,600 • n.8 sud (Fiera) Km 16,250 • n.5 (Lame) Km 12,800 • n.2 (Borso Panigale) Km 3,481	SVINCOLI DI COMPETENZA ASP	SI PRENDE ATTO	
61	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si riporta in fine l'elenco delle opere stralciate dal progetto definitivo e delle rampe di svincolo attualmente in carico ad ASP dismesse in seguito alle prescrizioni e richieste di modifiche progettuali del presente documento: • Rotatoria San Donato / Pirandello • Rotatoria Europa / Cadrano • Riqualificazione via San Donato • Sovrappasso ciclo-pedonale collegam. Arboreto • Rotatoria Corticella / Giuriolo • Riqualificazione via Scandellara • Riconfigurazione geometrica rotatoria Paradisi • Dimissione rampa di uscita Svincolo n.4 nord • Dimissione rampa di ingresso Svincolo n.4 sud • Dimissione rampe di Svincolo n.8 bis nord • Dimissione rampa di Svincolo n.8 nord e sud	OPERE STRALCIATE DAL PD E RAMPE DI SVINCOLO DISMESSE	SI PRENDE ATTO	
62	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	3. Mitigazione ambientale In conformità a quanto previsto dalla pianificazione territoriale (art. 12.16, commi 3, 4 e 5, delle NTA del Ptcp) e urbanistica (art.36 del QN del Psc e art.1.2a e 3.1e della Disciplina del piano - Proposta di PUG), a quanto concordato in sede di Accordo di aprile 2016, viste anche le considerazioni in merito all'impatto dell'opera sulla componente atmosferica e soprattutto in piena coerenza con quanto emerso nella procedura di VIA, si chiede di implementare ulteriormente l'estensione degli impianti arborei e arboreobustivi - mantenendo sempre una prevalenza percentuale e numerica dei primi - con interventi di forestazione esterni ai parchi pubblici da prevedere negli intorni prossimi all'infrastruttura, al fine di mitigare l'opera, proteggere l'abitato e le aree agricole limitrofe all'infrastruttura dall'accumulo sul suolo del carico inquinante connesso al traffico veicolare, e infine potenziare la funzione di corridoio ecologico di collegamento tra aree verdi esistenti.	INTEGRAZIONE INTERVENTI DI FORESTAZIONE	ACCOGLIBILE	
63	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Le aree boschive esistenti da eliminare per consentire la realizzazione degli interventi infrastrutturali – stimate, secondo quanto riportato dal progetto, in circa 13,37 ettari - dovranno essere compensate ai sensi della normativa nazionale e regionale, con le modalità previste dalla Dgr n. 549/2012, e il loro computo, al contrario di quanto riportato nella Relazione generale sulle opere a verde (SUA0050), non potrà essere compreso in quello delle aree boscate di mitigazione e compensazione relative alla realizzazione dell'infrastruttura di progetto. Il Comune di Bologna dichiara fin d'ora la disponibilità ad accettare un'eventuale proposta di monetizzazione, il cui importo, ai sensi della Dgr n. 549/2012, dovrà essere versato nello specifico fondo regionale	COMPENSAZIONE AREE BOSCHIVE	ACCOGLIBILE	
64	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Per quanto riguarda l'analisi puntuale degli interventi di mitigazione si chiede di integrare la documentazione presentata con particolare riferimento alle tavole SUA 070 - SUA 076, non comprese nell'elenco elaborati anche se menzionate nella Relazione Generale sulle Opere a Verde. In assenza di precise indicazioni di progetto, si conferma la prescrizione di prevedere, nelle aree all'interno degli svincoli e ove gli spazi e le pendenze lo consentano, interventi di rimboschimento esclusivamente arborei, introducendo una nuova specifica tipologia di intervento (100% alberi). Inoltre negli svincoli e nelle rampe di competenza ASP deve essere prevista la sostituzione degli impianti in precario stato fitosanitario o non più vegeti - si veda ad esempio un vecchio rimboschimento di pini neri all'interno dello svincolo con la A13 - con piante giovani, anche a rapido accrescimento, e con buone caratteristiche di assorbimento degli inquinanti. A proposito delle aree ricomprese negli svincoli, si consideri anche quanto richiesto al punto 4.2.3, considerando l'acquisizione di alcune aree non in proprietà ASP e la loro sistemazione secondo quanto sopra indicato.	INTERVENTI FORESTAZIONE SVINCOLI E RAMPE	ACCOGLIBILE	
65	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Per quanto riguarda le ulteriori aree da destinare a interventi di forestazione si propone di integrare il progetto distinguendo tra aree già di proprietà comunale, in cui si dovranno prevedere sedi di impianto e dimensioni di piante esclusivamente arboree conformi allo standard dei parchi pubblici, e aree non di proprietà comunale, necessarie per il potenziamento delle fasce verdi polifunzionali di mitigazione, come di seguito elencato e rappresentato nell'allegata cartografia (allegato 9) per una dimensione complessiva di circa 140 ha. Aree comunali: • "Parco Rabin", prospiciente allo svincolo con l'A13 (possibilità di impianto di circa 1,5 ha); • ampliamento fascia V25 (su terreno comunale), almeno fino a completare l'area pubblica; • area all'interno della rotatoria Italia (in corrispondenza di viale Roberto Vighi), già in carico al Comune di Bologna, situata proprio sotto l'autostrada e dotata di ampie superfici a prato. Aree non comunali: • area a nord della tangenziale tra via Zanardi e via Benazza; • potenziamento delle fasce boscate V21 e V29 (a nord e a sud dell'infrastruttura, in prossimità di via Colombo), fino ad un'ampiezza paragonabile alle esistenti fasce boscate di via Zanardi e via dell'Arcoveggio; • ampliamento area V3, a ovest e in fregio al canale Navile; • ampliamento dell'area a est in fregio al canale Navile, fino a raggiungere circa la profondità dell'attuale fascia boscata di via dell'Arcoveggio; • ampliamento fascia V31, a protezione dell'area agricola a nord, zona San Donato, di particolare pregio anche paesaggistico; • ampliamento fascia V32, nei pressi di via Mattei con inclusione di un piccolo appezzamento agricolo ormai intercluso tra l'abitato; • V26, ampliamento in area via Canovà, da connettere al parco esistente; in questo caso si dovranno prevedere sedi di impianto e tipologie di piante in conformità allo standard dei parchi pubblici; • V27, fino a via degli Stradelli Guelfi. Si ritiene che con tali modifiche, le attuali esigue fasce di mitigazione avrebbero l'estensione e la potenzialità ecologico-ambientale richiesta e necessaria per assolvere alla vera funzione di mitigazione dell'infrastruttura.	INTEGRAZIONE INTERVENTI DI FORESTAZIONE	ACCOGLIBILE	

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
66	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Il Comune di Bologna, in considerazione dell'importanza ecologica e ambientale che si attribuisce alle aree boscate come mitigazione dell'infrastruttura grigia a protezione degli abitati e delle aree agricole prospicienti, si rende disponibile a prendere in carico manutentivo sia le fasce boscate che abbiano continuità con i parchi pubblici esistenti (ad esempio il prolungamento della fascia boscata di via dell'Arcoveggio oppure l'ampliamento del parco di via Canova), sia le fasce con maggiore profondità (in particolare quelle di cui si chiede l'ampliamento a nord rispetto all'asse autostradale), che rimangono esterne alle zone di pertinenza stradale in carico al gestore dell'infrastruttura. Per tutte le fasce verdi destinate ad essere cedute all'Amministrazione comunale dovranno essere preventivamente condivise con il Comune le caratteristiche esecutive, oltre che le modalità e le tempistiche per la cessione.	GESTIONE FASCE BOSCATE	SI PRENDE ATTO	
67	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	A compensazione dell'opera, si richiede inoltre l'acquisizione, la progettazione e la realizzazione di una nuova area verde, contrassegnata in rosso in cartografia, tra via di Saliceto e via Ferrarese, da rendere fruibile alla cittadinanza: l'area, anch'essa contigua al nastro autostradale, è in continuità con l'esistente parco delle Caserme Rosse ed è funzionale a un importante collegamento ciclabile con l'area del Tecnopolo in cui stanno per essere insediati i data centre del Centro meteo europeo, di Cineca e INFN, e altre importanti attività di ricerca.	NUOVA AREA VERDE TRA VIA DI SAUCETO E VIA FERRARESE	ACCOGLIBILE	
68	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	I computi metrici estimativi per le opere a verde devono prendere a riferimento, per quanto possibile, l'elenco prezzi del Comune di Bologna.	COMPUTI METRICI OPERE A VERDE	SI PRENDE ATTO	
69	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Considerata l'importanza della mitigazione e del contenimento degli impatti indotti dalla presenza e dal potenziamento in sede del sistema autostrada-tangenziale di Bologna, gli interventi di potenziamento del verde pubblico comunale esistente e di realizzazione di nuovo verde destinato alla cessione al Comune di Bologna dovranno essere coperti da una specifica garanzia fidejussoria a favore del Comune di Bologna, pari al 100% del costo delle opere. Queste garanzie fidejussorie potranno essere svincolate solo al seguito di verifica in contraddittorio di corretta esecuzione dei lavori e conseguente presa in carico delle aree e delle opere da parte del Comune di Bologna. In ogni caso, preventivamente alla restituzione o cessione all'Amministrazione comunale delle aree verdi pubbliche oggetto di nuovi impianti arboreo arbustivi dovranno decorrere almeno 9 mesi dalla fine dei lavori a verde ed essere prevista una verifica in contraddittorio dell'attaccamento delle piante.	FIDEJUSSIONE PER OPERE A VERDE	SI PRENDE ATTO	
70	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Per gli interventi nei parchi pubblici esistenti o di progetto, potranno essere conferiti e utilizzati unicamente terreni privi di materiali estranei e conformi rispetto alle CSC indicate nella colonna A, Tabella 1 dell'Allegato 5 alla parte IV del D.Lgs. 152/06 e smi, consegnando all'Amministrazione comunale copia degli esiti analitici dei campionamenti di verifica. Lo strato più superficiale dovrà essere costituito da terreno vegetale e garantire le necessarie caratteristiche agronomiche.	OPERE A VERDE CARATTERISTICHE TERRENI	SI PRENDE ATTO	
71	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Parco Nord": vista l'estensione dell'area e la sua multifunzionalità, la progettazione esecutiva dovrà essere particolarmente curata con l'Amministrazione comunale;	PARCO NORD	NON ACCOGLIBILE	Non essendo prevista l'approvazione del Progetto Esecutivo da parte degli Enti Territoriali, si ritiene che la richiesta possa rallentare l'iter approvativo del Passante.
72	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	"Parco Tanara": la verifica degli arredi richiesti dall'Amministrazione sarà fatta in sede di progetto esecutivo in base alle indicazioni del Quartiere e delle esigenze locali;	PARCO TANARA	NON ACCOGLIBILE	Non essendo prevista l'approvazione del Progetto Esecutivo da parte degli Enti Territoriali, si ritiene che la richiesta possa rallentare l'iter approvativo del Passante.
73	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	"Parco via Larga": ricordando che l'intera area del parco è conteggiata come opera compensativa, va prevista la sostituzione di tutti gli arredi.	PARCO VIA LARGA	SI PRENDE ATTO	
74	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Per quanto riguarda le specie arboree ed arbustive di progetto si osserva quanto segue e si prescrive di modificare i moduli degli impianti arborei e arbustivi come indicato: • le tipologie di filare arboreo – arbustive (FAAN e FAAS) prevedono solo 4 specie arboree e 4 arbustive per tipologia. In considerazione delle ampie superfici in previsione, si prescrive di aumentare la variabilità specifica, prevedendo ad esempio anche specie azotofissatrici (es. Hippophae rhamnoides, Cytisus scoparius e Alnus cordata) e specie ad impollinazione entomofila. • stessa osservazione vale per la tipologia dei filari arbustivi (FAN e FAS e IAN IAS), che devono essere composti da almeno 8 specie diverse di arbusti, tra cui 2 o 3 sempreverdi (ora c'è solo il ligustro), per es. Viburnum tinus e Hypericum perforatum. • la tipologia di rimboscamento forestale (RIMI), che si prevede di applicare a tutte le aree di forestazione urbana, contempla solo 6 specie arboree e 4 specie arbustive. Anche in questo caso non è ammissibile pensare di effettuare diverse declive di ettari di nuovi impianti con una così bassa varietà specifica. Per esempio nell'esistente fascia boscata di via dell'Arcoveggio sono presenti almeno 15 specie arboree, che si elencano come spunto: Fraxinus excelsior, ornus e angustifolia, Quercus robur e Quercus cerris, Populus alba, nigra e nigra "italica", Acer campestre, Ostrya carpinifolia, Celtis australis, Morus nigra e alba, Aesculus hippocastanum, Tilia intermedia, Salix alba, specie a cui si possono aggiungere anche Tilia cordata, Quercus ilex (con il vantaggio che è sempreverde) e diverse piante da frutto. • l'osservazione in generale vale anche per le categorie all'interno dei parchi, anche se in questo caso lo studio appare più approfondito.	SPECIE ARBOREE ED ARBUSTIVE	ACCOGLIBILE	
75	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Gli arredi all'interno dei parchi pubblici o comunque di aree fruibili devono generalmente essere conformi alle linee guida per i lavori pubblici del Comune di Bologna, in alternativa dovranno essere concordati con l'Amministrazione comunale in fase di progetto esecutivo.	ARREDI PARCHI	SI PRENDE ATTO	
76	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si chiede di chiarire le modalità previste per l'irrigazione di tutte le aree di mitigazione esterne ai parchi pubblici: il progetto prevede nelle aree pubbliche un corretto sistema di irrigazione, ma non è chiaro se quanto enunciato al punto 7.2.7 della Relazione generale valga per tutti gli impianti.	IRRIGAZIONE	SI PRENDE ATTO	
77	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Per quanto riguarda le aree di cantiere, previste quasi tutte su aree attualmente agricole o comunque a permeabilità profonda e molte da trasformare in aree boscate (le due ampie aree a nord del tracciato nel quartiere S. Donato, l'area in fregio di via degli Stradelli Guelfi, l'area della rotonda Fratelli d'Italia), si prescrive l'utilizzo del terreno vegetale/di scotico per le operazioni finali e superficiali di ripristino o realizzazione del verde di inserimento ambientale (compresi i parchi); dovranno inoltre essere adottati tutti gli accorgimenti utili alla conservazione delle caratteristiche chimiche e biologiche del terreno vegetale anche mediante periodiche semine di leguminose e graminacee e, qualora questi non si dovessero dimostrare sufficienti a seguito delle necessarie verifiche preventive al reimpianto finale, attraverso l'adozione di specifici interventi correttivi e l'impiego di ammendanti. Il terreno temporaneamente accantonato nelle dune perimetrali ai cantieri dovrà essere chimicamente caratterizzato prima del suo effettivo utilizzo nelle operazioni di sistemazione superficiale, secondo uno screening analitico da concordare preventivamente con ARPAE. Su tali dune deve essere previsto l'impianto di specie arbustive rustiche e a rapido accrescimento, che – seppur temporanee – possono aumentare la funzione mitigativa rispetto agli impatti delle lavorazioni.	AREE DI CANTIERE	SI PRENDE ATTO	
78	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si prescrive che il ripristino e la sistemazione finale dell'area di cantiere prevista a nord del sistema tangenziale autostradale (ora già in evoluzione verso un sistema arboreo-arbustivo), preveda la de impermeabilizzazione delle aree pavimentate individuate come "ex parcheggio Michelin" e un intervento di forestazione (RIMI1), che abbia le caratteristiche dimensionali indicate nella cartografia allegata al presente documento.	SISTEMAZIONE AREA DI CANTIERE EX MICHELINO	ACCOGLIBILE	
79	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si richiede inoltre di predisporre un crono programma specifico e dettagliato delle opere a verde di mitigazione dell'opera e dei cantieri, che ne preveda comunque la realizzazione, quando non interferenti con le altre attività di cantiere, nelle prime fasi di cantierizzazione; questo anche al fine di verificare il reale attaccamento della vegetazione di mitigazione e le sue prime fasi di sviluppo prima del termine dei lavori.	CRONOPROGRAMMA OPERE A VERDE	ACCOGLIBILE	
80	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si prescrive fin d'ora che nel progetto esecutivo venga presentato un Piano di Manutenzione del verde, differenziato per i diversi tipi di impianto (forestale o pronto effetto, pubblico o privato).	PIANO DI MANUTENZIONE DEL VERDE	ACCOGLIBILE	
81	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	4.2 Qualità architettonica dello spazio pubblico urbano In generale si ritiene necessario un arricchimento della progettazione e uno studio dei materiali impiegati per garantire una maggiore qualità architettonica del progetto e il suo corretto inserimento nel paesaggio. In particolare la separazione progettuale degli interventi previsti su strade e spazio pubblico e portesottopassi-svincoli e di quelli afferenti la sistemazione a verde di parchi e aree a rimboscamento non permette di formulare valutazioni complessive di contesto. Si chiede pertanto l'integrazione della documentazione presentata con tutti gli elaborati necessari e sufficienti a dare completa e compiuta comprensione del progetto.	QUALITA' ARCHITETTONICA DELLO SPAZIO PUBBLICO URBANO	ACCOGLIBILE	Per il grado di dettaglio, estensione degli interventi e differenti specialità coinvolte le tavole restano separate. Si può proporre una sorta planivolumetrico di dettaglio, su più tavole, da realizzare alla fine della progettazione come sintesi, e non come documento sempre aggiornato per verifiche in itinere.

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
82	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	4.2.1.Barriere antifoniche Il tema delle barriere acustiche appare affrontato in maniera parziale e non esaustiva. Non si ravvede negli elaborati adeguata attenzione progettuale alle barriere e alla loro integrazione paesaggistica nei contesti attraversati dall'autostrada più o meno antropizzati. Gli elaborati inoltre non permettono la piena comprensione di quello che sarà l'aspetto definitivo dell'infrastruttura. Le barriere sono progettate e affrontate in maniera tipologica fino al dettaglio costruttivo ma manca lo sviluppo dei prospetti interni ed esterni nel loro insieme oltre che in rapporto all'intorno. Si richiede pertanto di raccogliere le soluzioni architettoniche di dettaglio delle barriere con quelle delle "porte" e dei sovrappassi e sottopassi, oltre che con gli altri elementi tecnologico-funzionali che saranno presenti lungo l'infrastruttura (ponti, elementi illuminanti, cartelli verticali ecc.) e di fianco alla stessa (fasce arboreo-arbustive, giardini pubblici, parti edificate della città...), integrando il materiale con elaborati grafici relativi a piante, prospetti e sezioni, viste prospettiche in scala adeguata a permettere la completa comprensione dei temi suddetti.	INSERIMENTO PAESAGGISTICO FOA	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Saranno incrementate il numero di rappresentazioni, tuttavia non si potrà arrivare a rappresentare l'intera estensione delle FOA
83	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si prescrive di localizzare le tipologie di barriere in funzione dei diversi scenari paesaggistici attraversati dall'opera, prevedendo l'utilizzo di: • elementi "opachi" se l'infrastruttura è in trincea o per tratti con vista paesaggisticamente ridotta o di scarsa qualità, oppure se l'infrastruttura è in corrispondenza di spazi residuali o non fruibili; • elementi "opachi qualificati", se l'infrastruttura è in corrispondenza di spazi pubblici o fruibili, oppure in corrispondenza di sottopassaggi o svincoli minori, al fine di migliorare il loro inserimento estetico-architettonico; • elementi "trasparenti" se l'infrastruttura è in rilevato con potenziale vista sulla città e i colli bolognesi, cunei agricoli o parchi di pregio al fine di aumentare la vista sul paesaggio oppure, in corrispondenza di porte-sottopassi-svincoli, al fine di migliorare la visibilità, l'orientamento ed il rapporto con la città; • elementi "trasparenti qualificati" se l'infrastruttura è in corrispondenza delle porte di accesso principali alla città, che si individuano unicamente in Castelmaggiore e Massarenti, al fine di aumentare la qualità architettonica e la percezione complessiva dell'opera, nonché la sua riconoscibilità. Si allegano al presente parere le mappe schematiche che esplicitano una possibile scelta progettuale elaborata in applicazione dei criteri sopra indicati (allegato 10). Anche se nella mappa sono indicati manufatti di tipologia diversa, essi devono essere comunque trattati come "elementi "continui", ben raccordati ed integrati con le infrastrutture e le opere esistenti, che consentano una equilibrata articolazione volumetrico/tridimensionale della barriera acustica stessa (evitando raccordi con cambi di quota repentini).	INSERIMENTO PAESAGGISTICO FOA	ACCOGLIBILE	
84	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Rispetto al dettaglio tipologico delle soluzioni proposte nell'abaco delle barriere acustiche, si rileva in generale una diminuzione qualitativa dei materiali scelti e una scarsità nell'impiego degli elementi di maggior pregio (barriera "standard plus" e "barriera di qualità") e si evidenzia quanto segue: • non si concorda con la scelta di ricorrere all'acciaio corten per le barriere. Si chiede di proporre soluzioni alternative più armonizzanti, già viste nelle fasi preliminari, da poter concordare e da valutare in sede di Conferenza; a tal fine si allega un'immagine tratta dagli approfondimenti già predisposti da parte dello studio ABDR; • gli elementi trasparenti, invece di combinarsi e articolarsi in maniera congiunta con la parte tridimensionale della barriera, originando magari scorci e percezioni differenti sia dall'interno dell'infrastruttura che nel modo in cui la stessa potrebbe essere percepita dall'esterno, costituiscono una semplice e monotona striscia continua che difficilmente potrà garantire sufficiente percezione di quanto si trova all'esterno dell'infrastruttura, nelle parti in cui è stata prevista. Si chiede pertanto di prevedere una tipologia sostanzialmente tutta trasparente (sia per le parti verticali che per gli aggetti), a partire da un'altezza "utile" ai conducenti di automezzi per permettere la visione verso l'esterno; • gli elementi qualificanti proposti articolano solo la parte medio alta della barriera, spesso per porzioni molto limitate. Si chiede di proporre soluzioni alternative che ne aumentino lo sviluppo spaziale e il conseguente impatto visivo, interessando la barriera nel suo sviluppo verticale complessivo e coinvolgendo anche gli impalcati sottostanti; • non si concorda con l'utilizzo del tessuto PVC in luogo della lamiera stirata. Questo materiale non presenta caratteristiche qualificanti né dal punto di vista della sostenibilità ambientale, né dal punto di vista estetico, soprattutto in termini di resa nel tempo. Si chiede quindi di ripristinare la sottostruttura che assicura l'articolazione spaziale tridimensionale dell'elemento di rifinitura e il materiale precedentemente proposto. Nell'immagine sotto riportata (appartemente a una precedente versione 2017 dell'attuale progetto oggi non riproposto) si possono vedere tali sottostrutture.	INSERIMENTO PAESAGGISTICO FOA	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Cambio di materiale accoglibile (proposte alternative al corten). Va valutato il trasparente nelle parti in aggetto, considerando tutti gli aspetti di sicurezza e congiuntamente ad una valutazione acustica. Caratterizzata che dalla barriera scende a foderare il prospetto dell'impalcato di viadotti e sottovia accoglibile, con coordinamento ai temi impiantistici e manutentivi. ok lamiera stirata a fogli al posto del PVC (no ritorno alla rete metallica da tesare).
85	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	4.2.2 Opere d'arte Si concorda con quanto indicato alle pagine 8 e 9 della "Relazione illustrativa del Progetto architettonico delle opere d'arte maggiori e barriere acustiche" in merito alle caratteristiche e ai requisiti dei materiali da utilizzare per tali opere (galleria fonica, barriere acustiche, semi galleria fonica e cavalcavia), tuttavia si osserva quanto segue. Non risulta evidente se il progetto delle barriere è stato integrato, soprattutto in corrispondenza di tutti i sottovia, con le soluzioni progettuali individuate per i rivestimenti dei muri di contenimento; si tratta di parti dell'infrastruttura che si prestano molto bene ad un rivestimento più naturale (parete verde) oppure per pareti fotovoltaiche.	RIVESTIMENTO BARRIERE	ACCOGLIBILE	
86	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si è deciso l'utilizzo nei sottovia e nella galleria fonica di pannelli in grc (glass reinforced concrete) e delle finiture delle predalles con integgiatura effetto cemento cassetto di discutibile effetto estetico e di scarsa resa nel tempo.	PANNELLI GRC NEI SOTTOVIA E NELLA GALLERIA FONICA	SI PRENDE ATTO	
87	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Non si ritrova, rispetto a precedenti versioni progettuali, il dettaglio dei "muri artistici" previsti in alcuni punti significativi come il parco lineare San Donnino, sovrastante la Galleria fonica.	MURO ARTISTICO PARCO SAN DONNINO	SI PRENDE ATTO	
88	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si chiede di coordinare l'eventuale installazione di impianti fotovoltaici sulle strutture previste dal progetto (barriere antirumore, muri artistici, ...), già richiesta anche in sede di dibattito pubblico dai cittadini, con il progetto architettonico complessivo dei suddetti elementi.	IMPIANTI FOTOVOLTAICI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Da valutare preliminarmente posizioni possibili, modalità manutentive, destinati all'energia prodotta.
89	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Non vengono dettagliati gli elementi di recinzione con le aree private e pubbliche. Si richiede che vengano compresi nelle foto-simulazioni e che ne venga curato l'inserimento architettonico. Si auspica un utilizzo limitato della rete metallica al confine con le aree pubbliche a favore di elementi, anche economici, ma maggiormente qualificanti. Non si comprende la logica della scelta di differenti soluzioni architettoniche per i cavalcavia autostradali.	RECINZIONI	ACCOGLIBILE	Valutare con il Comune quali tipologie di recinzione siano più economiche della rete metallica, usuale recinzione autostradale.
90	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	4.2.3 "Porte", sottopassi, sovrappassi, svincoli e altre opere In linea con quanto indicato dal nuovo Piano urbanistico generale in tema di Resilienza ed Abitabilità della città, si prescrive l'integrazione progettuale con soluzioni che concorrono al raggiungimento degli obiettivi in esso proposti. Soluzioni non necessariamente onerose in termini economici ma che implicano uno sforzo progettuale che in un'opera di così elevato rilievo e impatto non si ritiene prescindibile. In particolare nelle opere complementari di riqualificazione urbana in oggetto si auspica, a titolo meramente esemplificativo, l'introduzione di pareti e tetti verdi, cool-materials o ad elevato albedo, adozione di sistemi di drenaggio sostenibile dei suoli - SUDS, in particolare per la raccolta di acque piovane e l'utilizzo di pavimentazioni drenanti e inerbite.	NUOVO PIANO URBANISTICO GENERALE IN TEMA DI RESILIENZA E ABITABILITA' DELLA CITTA'	ACCOGLIBILE	Valutare con il Comune le tipologie, evitando di mettere vegetazione rampicante addossata alle opere d'arte.
91	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Inoltre, non si riscontra come si sia provveduto a sviluppare nelle aree limitrofe agli elementi in oggetto, i progetti legati all'intermodalità, allo scambio gomma-ferro, gomma-trasporto pubblico, all'implementazione della rete di mobilità dei percorsi ciclabili, ai servizi al cittadino, oltre che di riqualificazione degli spazi pubblici attorno agli svincoli (nuova illuminazione, segnaletica fissa e digitale, pavimentazioni, fermate trasporto pubblico, elementi di arredo urbano, parcheggi bici/byke sharing, ecc) citati nella Relazione Generale [11452-0002-PD-DG-GEN-00000-00000-R-GEN0002-0]. Ritengono che lo sviluppo di questi elementi avrebbe potuto portare ad una qualificazione dell'infrastruttura e al suo inserimento nella città, si chiede di integrare in tal senso il progetto nelle successive fasi.	QUALIFICAZIONE INFRASTRUTTURA	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Il Comune deve eventualmente fornire input di dettaglio su come arredare tali aree urbane
92	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si richiede un approfondimento progettuale che permetta di valutare l'inserimento urbano dell'opera in notturna e di quanto affermato nella sopracitata Relazione Generale, di cui non si trova riscontro negli elaborati: (...) In particolare dal punto di vista del lighting design, un sistema integrato di illuminazione urbana caratterizza le Porte (così come i Passaggi): in ogni Porta in corrispondenza dei sottopassi si trova un'illuminazione pedonale di forma lineare sulla strada di congiunzione tra lo svincolo nord e quello sud, un sistema di elementi puntuali e reiterati caratterizza quella carrabile e un elemento unico di forma simbolica si trova all'interno delle rotonde di ingresso/uscita, ove presenti. Tale elemento dovrà essere approfondito in fase esecutiva, coerentemente con l'immagine urbana del nuovo sistema autostradale-tangenziale. A questo proposito si sottolinea che l'installazione di impianti di illuminazione a basso consumo e a risparmio energetico deve relazionarsi in maniera organica con il progetto di lighting design e con quello degli elementi dell'infrastruttura e di tutte le opere ad essa collegate.	LIGHTING DESIGN	ACCOGLIBILE	Produzione di fotosimulazioni notturne
93	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Non si concorda inoltre con la scelta architettonica delle infografiche, per le quali si preferirebbero strutture più leggere e meno impattanti. Si chiede inoltre che i fotoinserti siano integrati con tutti gli elementi presenti nei pressi della struttura.	INFOGRAFICHE	ACCOGLIBILE	

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
94	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	Si ribadisce la richiesta, già avanzata in sede di procedura di VIA, di procedere, in occasione dell'allargamento del sedime del fascio infrastrutturale in oggetto, con l'esproprio delle ultime aree intercluse nei lobi degli svincoli, ancora occupate da attività private. Tale acquisizione costituisce la logica conclusione degli interventi di riqualificazione dei sottopassi e dei sovrappassi in quanto permetterebbe di dare completezza e un regime omogeneo alle aree poste a ridosso dell'infrastruttura, liberandola così da usi che nel tempo si sono rivelati impropri in quanto fonte di problemi dal punto di vista viabilistico e di sicurezza stradale (immissioni e passi carrai in zone pericolose con conseguente aumento del rischio di incidenti nell'immediata prossimità dell'infrastruttura). Si chiede quindi l'avvio, già da questa fase, dei procedimenti necessari all'ottenimento di tale obiettivo.	ESPROPRIO AREE INTERCLUSE DEGLI SVINCOLI OCCUPATE DA ATTIVITA' PRIVATE	NON ACCOGLIBILE	In contrasto con quanto richiesto nella planimetria delle aree verdi richieste (Allegato 9 del Parere del Comune di Bologna)
95	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	5.1 Accordo di programma per lo sviluppo del quartiere fieristico Si segnala che le due principali aree di cantiere a est e a ovest di via Zambecari insistono sui terreni interessati dal masterplan per lo sviluppo del quartiere fieristico di Bologna allegato al protocollo d'intesa del 9 gennaio 2020, sottoscritto dal Comune con la Città metropolitana di Bologna e Bolognafiore Spa (Allegato 11 al presente documento) con ricadute anche sul traffico generato sulla viabilità di servizio al comparto fieristico esistente. Considerati i tempi di attuazione degli interventi previsti si ritiene necessario concordare un crono programma coordinato delle opere e definire un preciso accordo sulla destinazione finale delle aree. Si chiede inoltre di affrontare in modo altrettanto coordinato i seguenti temi progettuali: • adeguamento del percorso ciclabile in fregio a via Ondina Valla previsto nel progetto definitivo in esame (elaborato 111452-0002-PD-IN-110-SA007-00000-D-AUA0343-0); • inserimento di una fascia verde di compensazione ambientale a margine dell'asse autostradale tangenziale; • valutazione della possibilità di realizzazione di un collegamento verde di tale fascia con le aree a nord dell'asse autostradale tangenziale.	ACCORDO DI PROGRAMMA QUARTIERE FIERISTICO	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	La realizzazione del sovrappasso faunistico appare di difficile realizzazione
96	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	5.2 POC Tecnopolo Con riferimento al masterplan del Tecnopolo di Bologna, approvato in sede di POC nel 2015, oggetto di continui aggiornamenti per la partecipazione a progetti di finanziamento europei e attualmente incorso di attuazione, si chiede di condividere con la Regione Emilia Romagna i seguenti temiproggettuali: • sistemazione dell'area a nord di via della Manifattura, con particolare riferimento alla fascia boscata prevista a margine dell'asse autostradale; • collegamento del percorso ciclabile previsto nel progetto definitivo in esame a est di via Stalingrado con la rete ciclabile indicata nel progetto definitivo delle opere esterne del Tecnopolo.	TECNOPOLO	SI PRENDE ATTO	
97	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Nota Tecnica del 08/06/20	5.3 POC/Pua comparto "Bertalia - Lazaretto" Nonostante il progetto del nuovo svincolo "Lazaretto" non sia oggetto del presente procedimento si segnala sin d'ora la necessità di porre particolare attenzione all'integrazione con il sistema di viabilità previsto per il Piano Particolareggiato R5.3 "Bertalia-Lazaretto" e di risolvere l'interferenza con la "canaletta Reno".	PIANO R5.3 BERTALIA-LAZZARETTO	SVINCOLO LAZZARETTO	
98	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Parere Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio del 08/06/20	5.4 Comparto R3.28 Via Larga Con riferimento alla modifica della rotatoria posta all'intersezione delle Vie Mattei - Larga - Massarenti - Lenin, finalizzata alla riqualificazione della situazione al di sotto del tracciato della tangenziale, si formulano le seguenti osservazioni che obbligano a un ripensamento della soluzione proposta: • la modifica degli innesti alla rotatoria comporta l'eliminazione dell'accessibilità diretta del comparto R3.28, che secondo il progetto dovrebbe spostarsi direttamente su via Larga, con una soluzione da sempre ritenuta non percorribile in considerazione della tipologia di strada; • non viene considerata la necessità di garantire la mobilità dei pullman diretti all'albergo attraverso l'unica uscita dal comparto, poiché il raggio di curvatura della soluzione progettuale a "S" non ne permetterebbe il passaggio; • la realizzazione del nuovo innesto su via Larga implica l'eliminazione di una serie di parcheggi pubblici, non ancora ceduti al Comune, che sono parte dello standard urbanistico del Piano Particolareggiato.	COMPARTO R3.28 VIA LARGA	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	In merito all'accesso si sottolinea che quanto richiesto risulterebbe non applicabile ai sensi del codice della strada poiché l'accesso non può essere collocato direttamente sull'intersezione ma dovrebbe distarne almeno 12m. Per quanto attiene la possibilità di modificare le geometrie della piattaforma per consentire il transito dei pulman la richiesta è accoglibile. Si sottolinea in ogni caso che eventuali modifiche ulteriori all'assetto viabilistico richiamato dipendono a loro volta dall'eventuale accoglimento delle richieste di configurazione della rotatoria Paradisi (oss. 20), la cui fattibilità è a sua volta subordinata alle necessarie analisi di traffico da sviluppare per individuare un layout alternativo a quello attualmente contemplato a progetto.
99	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Parere Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio del 11/06/20	1) INSERIMENTO NEL TERRITORIO Un primo argomento oggetto di discordanza è certamente costituito dalla mancata ricucitura delle parti di città a fronte della divisione longitudinale costituita dall'asse stradale da esso lambite: a fronte degli interventi San Donnino e Terrapieno, non si riscontrano miglioramenti negli attraversamenti in quanto le citate "porte urbane" altro non sono che semplici sottopassi o sovrappassi esistenti. E' nota l'immagine che i sovrappassi ed i sottopassi hanno: pensare che vengano semplicemente "prolungati", costituisce una proposta non sufficiente che deve essere integrata con una attenta valorizzazione di quanto succede prima e dopo, migliorandone la fruibilità in sicurezza e la qualità degli spazi di percorrenza e sosta. Sembra quindi di trovarsi di fronte ad un'occasione perduta per risolvere INTERSEZIONI con veri e propri ridisegni urbani che prevedano l'introduzione di elementi in grado di caratterizzare lo spazio come l'introduzione di tratti di ciclabili, percorsi pedonali, l'utilizzo di materiali naturali ed un sapiente uso di colori e illuminazione. Più di ogni altro aspetto, con l'opportunità di arricchirle con nuove funzioni. Si ritiene consigliabile che le intersezioni debbano costituire elementi ed occasione di riconoscibilità in relazione alla specificità propria di ogni singolo territorio attraversato anche in relazione alla toponomastica che spesso offre spunto per la caratterizzazione (ad esempio le Caserme Rosse, il Parco Nord, il Tecnopolo, la Fiera, ecc.)	INSERIMENTO PAESAGGISTIVO ATTRAVERSAMENTI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Il Comune deve eventualmente fornire input specifici su come arredare e progettare tali aree urbane
100	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Parere Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio del 11/06/20	2) AREE DI TUTELA PAESAGGISTICA In linea generale, si sottolinea l'opportunità di sfruttare al massimo il potenziale di riqualificazione ambientale delle fasce immediatamente limitrofe alla nuova sede stradale. Intensificare il trattamento "a verde" delle zone oggetto di intervento con cortine arboree, evitando ampi spazi pavimentati, impermeabilizzati e non drenanti. Tra le tipologie individuate, si reputa che siano le "aree boscate" a dover essere rafforzate, estendendo la presenza di masse arboree naturali residui e di impianto. Si auspica che tali aree siano realizzate tempestivamente, con piante di dimensioni consistenti, a rapida crescita.	OPERE A VERDE	ACCOGLIBILE	Valutare se coincidente con quanto richiesto nella planimetria delle aree verdi richieste (Allegato 9 del Parere del Comune di Bologna)
101	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Parere Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio del 11/06/20	Là dove la conurbazione ha le sue principali rotture di continuità in corrispondenza delle fasce fluviali - ambiti peculiari a sé stanti rispetto al paesaggio urbanizzato - il consolidamento spondale a massicciata in più punti proposto appare inopportuno oltre che decisamente peggiorativo nel contesto del paesaggio naturale residuale e dell'ambiente periurbano.	INSERIMENTO PAESAGGISTICO FASCE FLUVIALI	DIFFICILMENTE ACCOGLIBILE DA UN PUNTO DI VISTA IDRAULICO	Da valutare in base alle prescrizioni di altri Enti ed al necessario grado di protezione delle strutture autostradali.
102	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Parere Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio del 11/06/20	Ove presenti, la pavimentazione di nuove aree adiacenti o sottopasso dovrà essere dotata di adeguate schermature a verde integrate alle fasce arboree sopra citate in un progetto paesaggistico generale integrato che, all'interno di una visione globale, possa adattarsi alle specificità delle varie zone di intervento. A titolo esemplificativo, sottopassi e sponde fluviali pressoché interamente mineralizzate con estirpazione di vegetazione spondale spontanea fiancheggiate da percorsi e strade pavimentate non sono repute congrue ad una visione volta ad una decisa inscalfizzazione delle cortine verdi ed alla riqualificazione ambientale generalizzata. Tale visione dovrà entrare nello specifico dei trattamenti ripali dei canali esistenti tramite adeguata analisi storico-morfologica ed un progetto capace di integrarsi ai piani delle aree esterne alle fasce di competenza.	INSERIMENTO PAESAGGISTICO SOTTOPASSI E FASCE FLUVIALI	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Involuppo dei due punti precedenti (100 e 101). Si approfondirà lo studio storico-morfologico dei corsi fluviali.
103	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Parere Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio del 11/06/20	3.1 Ambito fluviale Reno Per quanto attiene l'area fluviale Reno, si ritiene che l'intervento proposto non possa essere valutato positivamente in quanto prevede una risagomatura con materiali che nulla hanno a che vedere con il territorio (radicale trasformazione dell'ambito paesaggistico storizzato, massicciata a blocchi squadrat) risultante in un'ulteriore antropizzazione con tentativi progettuali di mimetismo mal riusciti: qualora il consolidamento delle rive fosse imprescindibile, si ritengono consigliabili soluzioni coerenti con la tipologia di ciottolo/masso proprio dell'alveo fluviale integrate ad una vegetalizzazione il più estesa possibile. A difetto, la vegetazione spondale dovrà essere rafforzata, integrata, arricchita e mantenuta, assicurando la sua resilienza all'inquinamento e fondendo le basi per la sua crescita spontanea.	INSERIMENTO PAESAGGISTICO AMBITO FLUVIALE RENO	DIFFICILMENTE ACCOGLIBILE DA UN PUNTO DI VISTA IDRAULICO	Involuppo dei punti precedenti.

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
104	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Parere Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio del 11/06/20	3.2 Ambito fluviale Navile/Battiferro Per quanto attiene l'area fluviale Navile/Battiferro, si ritiene che l'intervento proposto sia da ritenersi incongruo in quanto, trattandosi di canali a regime d'acqua controllato, le sponde possono essere mantenute con la vegetazione semi-spontanea che li contraddistingue dall'ex Porto di città fino ai canali di Pianura. Si ritiene che il tratto di canali interessati sia occasione per una valorizzazione del percorso carraio storico che li fiancheggia, anticamente atto alla risalita dei cavalli che trascinavano le barche dal mare fino al Porto di città. L'intervento dovrà armonizzare i nuovi inserimenti con l'uso di materiali autoctoni quali lo stabilizzato per il tratturo e il legno per i parapetti e le recinzioni. D'altro lato, la barriera antirumore proposta con fascia orizzontale trasparente (rif. AJUA0050, tavole 16 e 17) appare particolarmente dissonante, fuori luogo e generalmente povera di intenti e risoluzione progettuale: contrariamente al presunto tentativo di "mitigazione" dell'impatto delle barriere, la soluzione progettuale richiama le facciate di modesti edifici industriali. Non si evince la funzione delle fasce trasparenti. Il compositivo, percettivo e materico tra gli elementi orizzontali dell'asse viario-bosco e del punto contrapposto, appare completamente inopportuno.	INSERIMENTO PAESAGGISTICO AMBITO FLUVIALE NAVILE-BATTIFERRO	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Involuppo dei punti precedenti. Si approfondirà il progetto di sistemazione delle aree sottostanti l'infrastruttura, sulla base di funzioni che dovranno essere indicate dal Comune.
105	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Parere Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio del 11/06/20	3.3 Ambito fluviale Savena Abbandonato In ragione della minore antropizzazione dell'area, valgono in toto le precedenti considerazioni in merito all'arricchimento della vegetazione spondale e limitrofa. Non si notano miglioramenti significativi in tal senso. Si auspica il trattamento a verde tramite vere aree boscate massive.	INSERIMENTO PAESAGGISTICO AMBITO FLUVIALE SAVENA ABBANDONATO	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Involuppo dei punti precedenti.
106	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Parere Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio del 11/06/20	3.4 Ambito fluviale Savena Valgono in toto le precedenti considerazioni sui trattamenti spondali, sui materiali utilizzati (nel caso specifico anche per i parapetti) e sull'arricchimento della vegetazione. Si auspica il trattamento a verde tramite vere aree boscate massive.	INSERIMENTO PAESAGGISTICO AMBITO FLUVIALE SAVENA	DIFFICILMENTE ACCOGLIBILE DA UN PUNTO DI VISTA IDRAULICO	Involuppo dei punti precedenti.
107	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Parere Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio del 11/06/20	4. BARRIERE ANTI-RUMORE Le barriere antirumore costituiscono uno degli elementi di maggior impatto sul paesaggio e a tal riguardo riteniamo debba essere valutato l'intero "prospetto" scarpate/viadotti dalla quota di campagna fino alla sommità delle barriere. A tal riguardo si riscontra che le soluzioni proposte di barriere a semplice "nastro orizzontale" sovrapposto non fanno altro che accentuare la ferita che il rilevato costituisce di per sé. Si ritiene innanzitutto indispensabile prevedere una rappresentazione estesa per lunghi tratti che possa facilitare la valutazione della proposta. Fin d'ora si ritiene che la barriera antirumore debba comunque essere maggiormente integrata sia col paesaggio naturale (ove presente - ed è il caso delle rampe e dei rilevati) sia con i manufatti ingegneristici (pont) tramite un disegno organico e differenziato tratto per tratto proponendo soluzioni specifiche e non ripetute, con linee non necessariamente sempre orizzontali. Si reputa che la soluzione proposta non tenga nel giusto valore la morfologia specifica dei singoli tratti.	INSERIMENTO PAESAGGISTICO FOA	ACCOGLIBILE	Cfr. p.tp 82, salvo che il manufatto barriera acustica deve rimanere un manufatto commerciale certificato.
108	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Parere Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio del 11/06/20	Per quanto riguarda i materiali impiegati, si reputano corten e PVC non adeguati: pur rimanendo aperti alla soluzione in corten, si sottolinea tuttavia come l'impiego estensivo ed in forma geometrica ripetuta possa da un lato risultare eccessivamente invasivo, dall'altro introdurre un nuovo fattore microclimatico potenzialmente rischioso sia per le corsie d'emergenza che per gli ambiti limitrofi. Il PVC risulta essere una soluzione di modesto intendimento, senza rapporto con l'ambiente naturale né con quello edificato. Salvo ulteriori approfondimenti in merito alle ragioni del suo utilizzo (funzionali, manutentive, estetiche), il rivestimento esterno in PVC è ritenuto fin d'ora superfluo ed incongruo. Nel ribadire che le barriere, a parere della Commissione, debbano essere oggetto di una progettazione estesa alle rampe e ai manufatti, si ritiene di poter consigliare per le stesse la realizzazione con materiali che cromaticamente possono essere rapportati alle diverse situazioni: ad esempio, lamiere microforate /strite, materiali naturali come il legno e le terre, barriere vegetali, più ampie superfici trasparenti o traslucide.	INSERIMENTO PAESAGGISTICO FOA - MATERIALI	ACCOGLIBILE	Cfr. p.tp 82, salvo che il manufatto barriera acustica deve rimanere un manufatto commerciale certificato. La lamiera strata al posto della rete in PVC è accoglibile, non i materiali naturali come legno e terre, per ragioni di spazio e manutenzione.
109	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Parere Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio del 11/06/20	Le barriere non dovranno necessariamente avere un profilo orizzontale ma potranno avere un andamento con diversi profili ed inclinazioni a generare un dinamismo visivo ed una maggiore integrazione con i dislivelli inevitabilmente creati in coincidenza di rampe e manufatti: la progettazione delle intersezioni dovrebbe essere occasione per trattare il nuovo manufatto come ambiente dove poter alloggiare attrezzature e servizi da integrarsi con il territorio e non necessariamente un'opera "da nascondere". In termini generali, per la valutazione di un progetto così esteso e complesso in ragione dell'intersecarsi di matrici ambientali ed architettoniche, occorre definire i parametri che non possono essere certo quelli di "analogia strutturale e formale" con le situazioni preesistenti - come indicato in Relazione Paesaggistica - bensì quelli non limitati alla mitigazione ambientale dell'intervento, ma dalla presa di coscienza di un nuovo importante manufatto puntando al miglioramento delle intersezioni, alla valorizzazione del paesaggio residuale, al dialogo con l'utilizzato ed all'evoluzione dell'ambiente naturale e costruito.	INSERIMENTO PAESAGGISTICO FOA	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Cfr. p.tp 82, salvo che il manufatto barriera acustica deve rimanere un manufatto commerciale certificato. E' accoglibile uno studio di dettaglio dei tratti terminali delle barriere acustiche ma non la modifica del profilo sommitale, vincolato dalla progettazione acustica.
110	Comune di Bologna	prot. MIT n.66 del 15/06/2020 Comune Bo Parere Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio del 11/06/20	Questa Commissione sostiene che la finalità di un progetto integrato qualitativo risieda non nella sola mitigazione dalle trasformazioni proposte, ma nella compensazione e rigenerazione dei sistemi esistenti limitrofi ove preesistenti, e nella ricucitura dei medesimi ove assenti. Tale attitudine progettuale non viene limitata al potenziamento o alla riqualificazione esclusivamente ambientale ma vuole estendersi, dove possibile o desiderato, a interventi complementari più decisi e coraggiosi: a titolo puramente esemplificativo, l'attivazione dei sottopassi per spazi ed attività tipicamente urbane, siano esse in spazi e strutture chiuse (vere e proprie strutture abitabili sottopasso, ad esempio spazi e laboratori per creazione ed esposizione, eventi temporanei, depositi, centrali impiantistiche...) che aperte (skate parks, bike parks acrobatici, campi sportivi, stazioni di arrampicata...). [...] Di conseguenza la Commissione fa appello a nuove forme peculiari di integrazione e di interrelazione fra le parti componenti che sono presenti nella proposta della piazza soprastante l'autostrada in località San Donnino, ma assenti altrove.	PROGETTO URBANO INTEGRATO	PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	Il Comune deve fornire indicazioni circa le funzioni da allocare nelle aree indicate, tra quelle compatibili con la sicurezza dell'infrastruttura e le necessità della sua ispezionabilità e manutenzione. La possibilità di connettere i due lati del territorio esterno a San Donnino è favorita dal tracciato in trincea, in assenza del quale una ricucitura in copertura appare poco efficiente.
111	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	3 ASSETTO VIABILISTICO - ACCESSO AL SISTEMA AUTOSTRADALE In riferimento all'accesso dallo svincolo di via Caselle all'autostrada/complanare le tavole "STD 0173 planimetria Segnaletica di progetto" e "STD 0154 planimetria Segnaletica stato attuale e rimozioni" non risultano coerenti tra loro. La segnaletica orizzontale longitudinale di corsia tra Complanare Sud e casello autostradale, in tavola STD 0173, è continua e non consente l'accesso all'autostrada ma solamente alla Complanare Sud per chi si immette dalla rampa di accesso a sud del sistema autostradale. Contrariamente, in tavola STD 0154 non viene riportata la rimozione dell'attuale segnale di direzione verso le autostrade A1 e A14. Non si ritiene accettabile la previsione di progetto di eliminare l'accesso diretto alla rete autostradale per chi proviene dal Comune di San Lazzaro, in quanto tale soluzione comporterebbe impatti e modifiche sostanziali alla viabilità locale e di transito, anche con ricadute di tipo ambientale, che non sembrano essere stati analizzati e valutati compiutamente nel SIA. Secondo la soluzione progettuale analizzata, l'eliminazione dell'accesso diretto alla rete autostradale avrebbe come conseguenza che l'accesso al casello autostradale avverrebbe unicamente dirottando sulla tangenziale nord presso lo svincolo n.13 il traffico in ingresso all'autostrada, con uscita e reingresso dei veicoli in carreggiata sud presso lo svincolo n.12, e quindi con una maggiore percorrenza dei veicoli in ingresso. Inoltre si determinerebbe la conseguenza che il traffico sarebbe incentivato ad accedere direttamente verso lo svincolo n.12 della tangenziale utilizzando la viabilità ordinaria di attraversamento del centro abitato di San Lazzaro (via Emilia, Bellaria/Canova ecc.). Questo nuovo assetto della circolazione determinerebbe un forte incremento dei flussi di traffico all'interno del centro abitato cittadino, per la presenza sia del traffico locale che di quello di attraversamento, con un maggiore impatto anche in termini di inquinamento atmosferico. Lo scenario di progetto non risulta quindi coerente con l'obiettivo primario dell'Amministrazione comunale di ridurre il traffico di attraversamento nei centri abitati, al fine di perseguire obiettivi di sicurezza della circolazione e di riduzione dell'esposizione della popolazione a fonti di inquinamento acustico ed atmosferico. Si chiede pertanto di modificare il progetto mantenendo l'attuale accesso diretto al casello per i veicoli in ingresso provenienti dalla rampa di accesso a sud del sistema autostradale.	SVINCOLO DI VIA CASELLE	NON ACCOGLIBILE	Tale proposta risulta non percorribile da un punto di vista normativo ed in termini di sicurezza stradale

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
112	Comune di San Lazzaro	<p>prot. MIT n.21743 del 15/06/2020</p> <p>prot. MIT n.21908 del 16/06/2020</p> <p>Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20</p>	<p>4.1 PC1 - PERCORSO CICLABILE NORD - SUD LUNGO VIA CASELLE -RETE STRATEGICA PUMS (PC1)</p> <p>Al fine di perseguire gli obiettivi del PUMS si richiede di realizzare in via prioritaria, quale collegamento nord-sud, il percorso ciclabile di progetto lungo via Caselle (percorso PC1 tavola 1) che permette di garantire la continuità delle connessioni ciclabili dalla via Emilia con il territorio di Bologna a nord del torrente Savena. L'asse stradale di via Caselle è già oggetto di riqualificazione nell'ambito del progetto autostradale (Porta Urbana San Lazzaro) e l'inserimento del percorso ciclo-pedonale sul lato ovest della strada (PC1), di larghezza non inferiore a 3,00 m, per consentire il transito promiscuo di pedoni e ciclisti, permette una ridefinizione degli spazi stradali di via Caselle, coerenti con quelli di una strada extraurbana di tipo C2.</p> <p>In tal modo, sul lato opposto della strada si può quindi realizzare un marciapiede di larghezza non inferiore a 1,50 m. (tavola 2).</p> <p>- Il nuovo tracciato, di cui si chiede la realizzazione, deve inoltre risolvere il problema della pericolosità degli attraversamenti pedonali situati sulle rampe in ingresso/uscita dalla tangenziale in corrispondenza dei bracci di immissione alle rotatorie situate a nord e sud del corpo autostradale/tangenziale, mediante la realizzazione di due sottopassi (tavola 1 attraversamenti A1, A6).</p> <p>Si sottolinea infatti la pericolosità del posizionamento degli attraversamenti pedonali (come risulta dagli elaborati di progetto) sul ramo di immissione in complanare (rotatoria a sud) e sul ramo di uscita dall'autostrada (rotatoria a nord) che, essendo posizionati in tratti curvilinei, hanno spazi di avvistamento insufficienti.</p> <p>- Quindi, sul ramo della rotatoria a sud dell'infrastruttura autostradale/tangenziale la realizzazione di un primo sottopasso (A1) eviterebbe l'attraversamento della rampa, in uscita dalla tangenziale e in ingresso alla complanare e alla autostrada (complessivamente di 3 corsie), mettendo in sicurezza per i pedoni.</p> <p>- Parimenti, sul ramo della rotatoria a nord dell'infrastruttura autostradale/tangenziale la realizzazione di un secondo sottopasso (A6) eviterebbe l'attraversamento delle rampe in uscita dalla autostrada e in ingresso alla tangenziale, anche in questo caso, mettendo in sicurezza i pedoni.</p> <p>Il percorso ciclo-pedonale proseguirebbe quindi lungo la corona circolare della rotatoria e lungo la via Caselle, mediante ampliamento del percorso pedonale esistente, fino a raggiungere l'attraversamento ciclo-pedonale esistente e realizzare la continuità con la pista ciclabile prevista da progetto lungo la via Zucchi (PC3).</p> <p>- Il progetto, nel prevedere l'ampliamento del marciapiede sul lato ovest di via Caselle a nord del sottovia autostradale (fig.2 mappale 165), dovrà considerare le osservazioni inviate dalla proprietà relativamente alla sistemazione e valorizzazione del fronte di via Caselle al fine di agevolare l'accesso alla stessa.</p> <p>- In corrispondenza del ponte sul torrente Savena, al confine con il Comune di Bologna, non si ritiene perseguibile la soluzione di progetto della continuità ciclo-pedonale mediante allargamento dell'attuale marciapiede sul ponte fino a 4,00 m, a scapito della carreggiata stradale, che induce un sensibile restringimento della stessa.</p> <p>Si ritiene che per la sicurezza della circolazione il restringimento della carreggiata sul ponte sia eccessivo.</p> <p>Si chiede quindi il solo allargamento dei marciapiedi su entrambi i lati della strada fino a 1,50 m, di larghezza.</p> <p>Non essendo quindi possibile il proseguimento del percorso ciclopedonale lungo il ponte sul Savena, al fine di realizzare la continuità del percorso PC1 (itinerario 9 del PUMS), si auspica la realizzazione di un ponte ciclabile e pedonale di collegamento con la via degli Stradelli Gueffi nel comune di Bologna.</p>	CICLABILE PC1 VIA CASELLE E PONTE CICLOPEDONALE CON VIA STRADELLI GUELFI	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	salvo verifica di dettaglio
113	Comune di San Lazzaro	<p>prot. MIT n.21743 del 15/06/2020</p> <p>prot. MIT n.21908 del 16/06/2020</p> <p>Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20</p>	<p>4.2 PC2 - PERCORSO CICLO-TURISTICO</p> <p>Si richiede inoltre di realizzare anche il percorso di progetto che collega l'area a sud del sistema autostradale (stazione SFM) con l'area a nord dello stesso (via Caselle in prossimità del ponte sul torrente Savena) che si sviluppa per circa 900 metri su area verde/agricola (percorso PC2 - tavola 1), ma con caratteristiche di percorso naturalistico all'interno del sistema a verde descritto al successivo punto 7.3.</p> <p>- Rispetto al disegno di progetto pervenuto, occorre approfondire in sede di progetto definitivo le seguenti tematiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - interferenza con l'accessibilità alle proprietà private (accessi, aree agricole interseccate ecc.); - difficoltà nel disegno del profilo altimetrico di progetto della pista ciclabile per la differenza di quota agli imbocchi del sottopassaggio con il terreno agricolo limitrofo al corpo autostradale/tangenziale; - modifica del tracciato della pista, a lato della particella 37, per evitare di suddividere la particella 636 (area agricola); - integrazione del percorso di tipo naturalistico nell'ambito della nuova proposta di infrastruttura del verde lungo Savena; - inserimento di aree di sosta lungo il percorso con sedute ombreggiate; - per l'illuminazione del percorso, qualora separato da quello della carreggiata carrabile, si richiede un sistema di rilevamento della presenza, in modo da mantenere un'illuminazione minima da aumentare solo al passaggio delle persone. 	CICLABILE PC2	ACCOGLIBILE	
114	Comune di San Lazzaro	<p>prot. MIT n.21743 del 15/06/2020</p> <p>prot. MIT n.21908 del 16/06/2020</p> <p>Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20</p>	<p>4.3 PC3 - PERCORSO CICLO-PEDONALE VIA ZUCCHI</p> <p>Lungo la via Zucchi sono in corso i lavori di urbanizzazione nell'ambito di un nuovo insediamento residenziale e l'intera porzione di questo territorio è interessata da significativi progetti di rigenerazione urbana di aree industriali dismesse (Ambiti di riqualificazione di PSC).</p> <p>- Al fine di realizzare la connessione ciclo pedonale tra tali nuovi insediamenti con il sistema urbano comunale e l'accessibilità alla stazione SFM, come da richiesta del Comune, ASPI ha previsto la realizzazione un percorso ciclo-pedonale lungo via Zucchi, a partire dal limite di intervento di competenza comunale (PC3).</p> <p>Si precisa che il progetto della pista ciclabile a carico di ASPI si dovrà sviluppare fino al limite dell'intervento circa in prossimità della cabina Enel esistente (tavola 3). Il ridisegno complessivo della strada dovrà pertanto essere coerente con l'organizzazione degli spazi della sede stradale previsti nell'ambito del PUA in corso di realizzazione; ovvero percorso ciclo-pedonale sul lato sud di larghezza 4,00 m., carreggiata e banchine per un totale di larghezza 6,50 m. (conforme ad una strada locale di tipo F) e marciapiede di 1,50 m. di larghezza sul lato nord.</p> <p>- Pertanto, pur non essendo di competenza di tale ambito, il progetto dovrà rappresentare il marciapiede sul lato nord della strada (di larghezza minima di 1,50 m.) al fine di cercare di perseguire un ridisegno omogeneo degli spazi stradali nell'ambito della generale riqualificazione della via Zucchi.</p> <p>- Il progetto dovrà prevedere adeguate opere per lo smaltimento delle acque meteoriche sul lato sud della strada, connesse alla realizzazione del percorso ciclo-pedonale, attualmente non rappresentate nelle tavole di progetto, che risultano alquanto generiche;</p> <p>- Parimenti, per le medesime ragioni, il progetto dovrà prevedere le opere per l'illuminazione della strada (attualmente non presente).</p> <p>Qualora ASPI ritenga di non realizzare le opere per la pubblica illuminazione, devono essere realizzate almeno le opere edili propedeutiche per l'installazione dei lampioni (plinti di sostegno dei pali, pollifore, ecc....).</p> <p>Nel caso in cui l'intervento di realizzazione della pista ciclo-pedonale comporti uno spostamento della mezziera della strada dovrà essere risagomato il profilo trasversale della sede stradale.</p> <p>- Infine si richiede la realizzazione delle seguenti opere in corrispondenza dell'intersezione tra via Caselle e via Zucchi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Spostamento dell'isola spartitraffico in posizione più centrale rispetto alla carreggiata al fine di agevolare la manovra di svolta a destra su via Caselle che attualmente risulta difficoltosa in particolare per i mezzi pesanti; - Realizzazione di una piattaforma rialzata in via Zucchi in prossimità dell'accesso all'area di parcheggio adiacente alla chiesa, al fine di realizzare un attraversamento pedonale (attraversamento pedonale A8) e garantire la continuità del marciapiede su entrambi i lati della strada. <p>Si chiede di adeguare il progetto secondo quanto sopra riportato.</p>	CICLOPEDONALE PC3 VIA ZUCCHI	ACCOGLIBILE	
115	Comune di San Lazzaro	<p>prot. MIT n.21743 del 15/06/2020</p> <p>prot. MIT n.21908 del 16/06/2020</p> <p>Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20</p>	<p>4.4 INDICAZIONI SUI MATERIALI - PAVIMENTAZIONE DELLE PISTE CICLABILI E DEI MARCIAPIEDI</p> <p>I tratti di marciapiede dovranno essere realizzati in blocchetti di CLS di colore grigio come tavola STD 0040 M1.1.</p> <p>I tratti di pista ciclabile dovranno essere realizzati in blocchetti di CLS di colore differente dalla pavimentazione del marciapiede e posati con il lato lungo posto trasversalmente alla direzione della pista, secondo le specifiche di tavola STD 0040 M1.1 e con cordoli laterali di contenimento in CLS vibrato dim. 15/25.</p> <p>Si chiede di adeguare il progetto secondo quanto sopra riportato.</p>	PAVIMENTAZIONE CICLABILI E MARCIAPIEDI	SI PRENDE ATTO	

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
116	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	5.1 QUALIFICAZIONE E AMBIENTAZIONE DEGLI SPAZI STRADALI NELL'AMBITO DELLA RIQUALIFICAZIONE DI VIA CASELLE - In termini generali, come già evidenziato al punto 4.1, si richiede che sulla via Caselle le sezioni stradali propongano una distribuzione degli spazi (compatibilmente con le dimensioni disponibili) secondo il seguente criterio: sede stradale, aiuola per sistema del verde, pista ciclabile e/o marciapiede (tavola 2). L'asse stradale di via Caselle è oggetto di riqualificazione nell'ambito del progetto autostradale (Porta Urbana San Lazzaro) e l'inserimento del percorso ciclo-pedonale sul lato ovest della strada, di larghezza non inferiore a 3,00 m, per consentire il transito promiscuo di pedoni e ciclisti, permetta una ridefinizione degli spazi stradali di via Caselle, coerenti con quelli di una strada extraurbana di tipo C2. Sul lato opposto della strada si mantiene un marciapiede di larghezza non inferiore a 1,50 m. (tavola 2). - La fascia di verde ai lati della via Caselle deve essere la più ampia possibile per ospitare un sistema di verde non residuale. - Le aree piantumate devono prioritariamente essere localizzate in prossimità dell'infrastruttura dovendo, in particolare, assorbire la CO2 e trattenere le polveri fini, oltre alla funzione di mitigazione paesaggistica e mitigazione delle isole di calore; Tutti gli interventi a verde dovranno essere provvisti di impianto di irrigazione. - Più in generale, nel disegno di riqualificazione di via Caselle, il progetto dovrà perseguire l'accessibilità e la piacevolezza dei percorsi pedonali e ciclabili, mediante la qualità architettonica delle soluzioni, attraverso l'utilizzo dei materiali e l'inserimento di elementi vegetazionali e di arredo urbano quali, ad esempio, punti di sosta possibilmente ombreggiati lungo lo sviluppo dei percorsi	RIQUALIFICAZIONE VIA CASELLE	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	salvo verifica di dettaglio
117	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	5.2 SICUREZZA ATTRAVERSAMENTI PEDONALI Negli elaborati progettuali non sono evidenziate opere di protezione della mobilità pedonale in corrispondenza delle zone di interferenza (attraversamenti) con la circolazione stradale. Occorrerà pertanto prevedere i seguenti interventi per la sicurezza pedonale: - realizzazione, di un'isola salvagente centrale sull'attraversamento pedonale previsto in via Caselle all'intersezione con via Zinella compatibilmente con le traiettorie di svolta su via Caselle da via Zinella e dell'accesso all'attività «Roadhouse» (tavola 1 attraversamento A5); - realizzazione di un attraversamento pedonale su via Caselle, in corrispondenza dell'anello della rotonda all'intersezione con via Poggi, con isola salvagente mediante adeguamento dell'isola spartitraffico (tavola 1 attraversamento A4); - il progetto prevede su via Poggi l'allargamento dell'attestamento all'intersezione a rotonda mediante la realizzazione di due corsie, con assenza di attraversamenti pedonali. Occorre prevedere, al fine di garantire la continuità del percorso pedonale sul lato est di via Caselle verso la stazione SFM, la realizzazione di attraversamenti pedonali su tutti i rami stradali afferenti alla rotonda (tavola 1 attraversamenti A2, A3), con adeguamento dell'isola spartitraffico al fine di realizzare un'isola salvagente. - per la sicurezza stradale realizzare opere per maggiore illuminazione degli attraversamenti pedonali (A1-A2-A3-A4-A5-A6-A7-A8-A9) conformemente alle normative vigenti e alla Direttiva per l'applicazione dell'art. 2 della Legge regionale 29 settembre 2003, n. 19 recante: "Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico". In particolare si chiede di dotare gli attraversamenti A3 e A7 (tavola 1) anche di portale a sbarrico con segnali retro illuminati sopra la carreggiata (tavola 4 - esempio 1); - In riferimento all'attraversamento A7, dovrà essere modificata la geometria dell'isola spartitraffico della rotonda per la realizzazione di un'isola salvagente. Per tali interventi dovrà essere acquisito il parere dell'Ente proprietario della strada, ovvero la città Metropolitana di Bologna. - Nel tratto di via Caselle compreso fra le due rotonde di svicolo si sono riscontrato incongruenze tra le varie tavole che descrivono l'intervento, più precisamente: In tavola STR 1089 l'estradosso della ciabatta di fondazione delle spalle del ponte è indicato a quota 48.42 m; in tavola STD 2041 la quota minima del profilo stradale è indicata a quota 48.38 m. - Occorre pertanto uno studio delle sezioni trasversali atto a verificare che le opere in progetto (pacchetto di pavimentazione, rete di drenaggio delle acque meteoriche) non interferiscano con le strutture di fondazione. - Nella tavola STR 1089 la sezione che rappresenta l'organizzazione della sede stradale riporta una larghezza di 9,00 m con a lato pista ciclabile su sede stradale protetta da cordolo e marciapiede, diversamente da quanto rappresentato in tavola AUA 0410. - Nelle sezioni in corrispondenza del sottovia non è indicata la demolizione e il rifacimento dei marciapiedi a quota più bassa, che in questo modo rimarrebbe troppo alto. Si chiede di modificare gli elaborati progettuali dando uniformità e coerenza alle soluzioni adottate, chiarendo tutte le incongruenze rilevate.	ATTRAVERSAMENTI PEDONALI VIA CASELLE	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	- realizzazione, di un'isola salvagente centrale sull'attraversamento pedonale previsto in via Caselle all'intersezione con via Zinella compatibilmente con le traiettorie di svolta su via Caselle da via Zinella e dell'accesso all'attività «Roadhouse» (tavola 1 attraversamento A5); ACCOGLIBILE. - realizzazione di un attraversamento pedonale su via Caselle, in corrispondenza dell'anello della rotonda all'intersezione con via Poggi, con isola salvagente mediante adeguamento dell'isola spartitraffico (tavola 1 attraversamento A4); ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA. - il progetto prevede su via Poggi l'allargamento dell'attestamento all'intersezione a rotonda mediante la realizzazione di due corsie, con assenza di attraversamenti pedonali. Occorre prevedere, al fine di garantire la continuità del percorso pedonale sul lato est di via Caselle verso la stazione SFM, la realizzazione di attraversamenti pedonali su tutti i rami stradali afferenti alla rotonda (tavola 1 attraversamenti A2, A3), con adeguamento dell'isola spartitraffico al fine di realizzare un'isola salvagente. ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA. - per la sicurezza stradale realizzare opere per maggiore illuminazione degli attraversamenti pedonali (A1-A2-A3-A4-A5-A6-A7-A8-A9) conformemente alle normative vigenti e alla Direttiva per l'applicazione dell'art. 2 della Legge regionale 29 settembre 2003, n. 19 recante: "Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico". In particolare si chiede di dotare gli attraversamenti A3 e A7 (tavola 1) anche di portale a sbarrico con segnali retro illuminati sopra la carreggiata (tavola 4 - esempio 1).
118	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	5.3 RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DEL SAGRATO DELLA CHIESA Nel tratto di via Caselle fra la rotonda S.P.31 e via Zucchi, nell'ambito della riqualificazione degli spazi stradali sulla via Caselle, si rende necessario procedere ad un ridisegno complessivo anche dell'area del sagrato della chiesa. L'ipotesi di massima proposta da Autostrade andrà meglio sviluppata all'interno delle successive fasi progettuali (tavola 5).	RIQUALIFICAZIONE SAGRATO CHIESA VIA CASELLE	SI PRENDE ATTO	
119	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	5.4 ILLUMINAZIONE STRADALE VIA CASELLE La tavola di progetto relativa alla pubblica illuminazione della viabilità interferita e degli interventi sul territorio in Comune di San Lazzaro è la INIMPSA01ZIMPODDOPT0480-0; in tale tavola non sono indicati i punti luce presumibilmente da asportare (p.es. torri faro al centro delle rotonde) e se si prevedono pali e plinti completamente nuovi oppure se è possibile utilizzare anche plinti e/o pali esistenti. - Per tutta l'estensione della viabilità comunale interessata dagli interventi in progetto (via Caselle, via Zucchi, sistemazione perimetrale delle rotonde e relativi accessi, piste ciclabili, parcheggi, marciapiedi, ecc.) si richiede uno studio illuminotecnico che tenga conto della eventuale presenza dei punti luce esistenti (con installazione di lampade LED al posto di quelle attuali) e di quelli di progetto, e l'indicazione nelle tavole di progetto di quali punti luce sono nuovi, esistenti da ammodernare, esistenti da spostare, esistenti da eliminare. - Se effettivamente è prevista la rimozione delle torri faro dalle rotonde, è necessario che ASPi si faccia carico anche del ripristino dell'allestimento a verde. Si veda anche punto 6.5.	ILLUMINAZIONE VIA CASELLE	ACCOGLIBILE	
120	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	5.5 REGIMENTAZIONE ACQUE - L'intervento su via Caselle (IN 118) comprende una modifica dell'andamento altimetrico con abbassamento fino a 0,50 m rispetto alla quota attuale per mantenere il franco nel sottopasso, e interventi sulle superfici afferenti al medesimo sistema di smaltimento delle acque meteoriche (marciapiedi, piste ciclabili, parcheggi). Questo comporta la necessità della progettazione ex-novo dell'intero sistema, tenendo conto anche delle acque provenienti dal parcheggio nord della stazione SFM (progetto di imminente realizzazione da parte del Comune). Nel Progetto Definitivo ora disponibile è presente una sola tavola INT18 ROD10 DPO000 D DR 0234-0 relativa alla rotonda sud e non pare presente alcun calcolo idraulico. In proposito si osserva che l'efficienza idraulica del collettore esistente (che recapta le acque a gravità, con pendenza molto bassa, direttamente nel torrente Savena presso il ponte stradale di via Caselle, al confine con il Comune di Bologna), già attualmente appare insufficiente; probabilmente non sarà possibile adeguarlo alle nuove quote e all'ampliamento della superficie afferente senza l'inserimento di un impianto di sollevamento, il cui onere deve essere individuato già a livello di progetto definitivo. - Ciò premesso, si richiede quindi la redazione di una relazione idraulica e di tavole di progetto della nuova rete di drenaggio, previa acquisizione delle necessarie informazioni sullo stato di fatto, mediante consultazione dei documenti esistenti presso il Comune di San Lazzaro o altri Enti e, se necessario, l'effettuazione di specifici rilievi. - Si richiede inoltre che il collettore principale sia dotato di pozzetti di ispezione ad interasse massimo di 80 m, sia nei tratti di nuova costruzione, sia nei tratti per i quali risultasse possibile conservare il manufatto esistente (attualmente ne è privo).	REGIMENTAZIONE ACQUE VIA CASELLE	SI PRENDE ATTO	
121	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	5.6 INTERFERENZE RETE/SOTTOSERVIZI Rete fognaria: è necessario verificare congiuntamente con i tecnici di HERA la compatibilità dell'allargamento della sede stradale con i manufatti e gli sfioratori posti sia a monte che a valle dello Scatolare TS13B (Rio Zinella, alla pk. 21+832, erroneamente denominato Zanella nel progetto).	INTERFERENZE RETE FOGNARIA CON SCATOLARE RIO ZINELLA	SI PRENDE ATTO	

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
122	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	6.1 PARCHEGGIO P1 STAZIONE SFM SAN LAZZARO DI SAVENA (TAVOLA 1 — TAVOLA 6) Nel corso dell'anno 2020 sarà completato dall'Amministrazione comunale il nuovo parcheggio a servizio della stazione SFM di San Lazzaro di Savena, posto a nord della linea ferroviaria Bologna-Taranto, comprese le relative opere stradali di accesso e sosta, intervento che pertanto è stato stralciato dalle opere a carico di ASPI per sostituirlo con opere alternative. - Occorre tuttavia risolvere l'innesto tra il progetto del parcheggio SFM e il progetto ASPI (strada e PCI), rendendo compatibili i due progetti sulla linea di confine e ridefinendo la geometria dell'intervento progettuale in corrispondenza del parcheggio SFM, tenendo conto dell'ultima versione del progetto redatta dal Comune di San Lazzaro e già trasmessa ad ASPI. (tavola 6).	PARCHEGGIO P1 STAZIONE SFM SAN LAZZARO DI SAVENA	SI PRENDE ATTO	
123	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	6.2 PARCHEGGIO P2 FRA LA LINEA FERROVIARIA E LA VIA ZINELLA (TAVOLA 1 E TAVOLA 7) Il progetto ridefinisce l'attuale parcheggio di via Caselle in froggio alla ferrovia come soggetto a sé stante con accesso da via Zinella. Si richiede che l'attuale area sia ricalificata anche mediante la realizzazione di interventi di sostituzione delle barriere stradali o in alternativa l'installazione di parapetti. Le finiture (cordoli, parapetti, illuminazione stradale) dovranno essere identiche a quelle previste nel progetto del nuovo parcheggio presso la stazione SFM nord in modo da perseguire un disegno unitario dell'area. Si chiede di mantenere l'accesso carrabile al civico 87 di via Caselle sull'attuale area di parcheggio (tavola 7).	PARCHEGGIO P2 FRA LA LINEA FERROVIARIA E LA VIA ZINELLA	ACCOGLIBILE	
124	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	6.3 NUOVO PARCHEGGIO SCAMBIATORE DI VIA CASELLE P3 (TAVOLA 8) In riferimento al nuovo parcheggio scambiatore previsto nel progetto definitivo, si ritiene che tale intervento sia coerente con le richieste già avanzate all'Amministrazione comunale dalla Prefettura e dalla stessa Società Autostrade per l'Italia per consentire lo stazionamento dei mezzi per l'emergenza neve in prossimità ma esternamente all'infrastruttura autostradale. Dovranno essere verificate/concordate con l'Amministrazione Comunale, già in questa fase, le soluzioni di dettaglio da attuare per garantire la sicurezza della circolazione, la maggiore fruibilità e accessibilità del parcheggio e la migliore sistemazione ambientale, in particolare in relazione ai seguenti temi: - verifica della geometria del parcheggio per lo stazionamento dei mezzi pesanti in caso di emergenza neve e/o blocco della circolazione in autostrada (raggi di curvatura delle immissioni su via Caselle, delle corsie di manovra all'interno del parcheggio, delle aiuole ove posizionare gli alberi, ecc); - riorganizzazione degli spazi nell'area di parcheggio. Al fine di un corretto inserimento paesaggistico risulta necessario che il nuovo parcheggio scambiatore risulti circondato e schermato visivamente da una siepe sempreverde di arbusti, integra-ta da alberature di prima grandezza, previsti dal Regolamento Comunale per la Tutela del Verde. - Eliminazione della segnaletica orizzontale (zebrature per delimitazione aree interdette al transito).	NUOVO PARCHEGGIO SCAMBIATORE DI VIA CASELLE P3	ACCOGLIBILE	salvo verifica di dettaglio
125	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Comune S.Lazzaro Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	7.1 COMPENSAZIONE EMISSIONI CLIMALTERANTI La prescrizione A5 di VIA prevede la compensazione delle emissioni di CO2 anche mediante l'installazione di nuovi impianti FER integrati nella struttura del progetto o in quota di partecipazione alla costruzione di nuovi impianti. Si ritiene che quota parte di tali interventi debbano interessare il Comune di San Lazzaro di Savena, in quanto l'aumento delle emissioni di CO2 interessano anche il tratto dell'opera che attraversa il nostro territorio e il nostro Comune, aderendo al Patto dei Sindaci, ha assunto gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti entro il 2030 di almeno il 40% rispetto al 2008. E' pertanto necessario che gli interventi previsti nel nostro territorio vengano condivisi con l'Amministrazione Comunale e conteggiati nelle attività di monitoraggio del PAESC. Qualora vi fossero problematiche tecniche o tecnico-economiche per l'inserimento di tali impianti compensativi nella parte infrastrutturale che insiste sul territorio di San Lazzaro, ASPI potrà richiedere all'Amministrazione Comunale l'individuazione di edifici o aree di propria proprietà per l'installazione degli stessi. Essendo tale valutazione richiesta dalla VIA si ritiene opportuno che la stessa sia effettuata già in sede di progettazione definitiva, anche al fine dell'espressione del parere di competenza da parte del Comune.	COMPENSAZIONE EMISSIONI CO2	SI PRENDE ATTO	
126	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	7.2 PIANO DI MONITORAGGIO Come già evidenziato in fase di VIA, si ritiene che il piano di monitoraggio ambientale sul territorio di San Lazzaro di Savena sia insufficiente. In particolare: - si richiede l'installazione di almeno un punto di monitoraggio della qualità dell'aria con metodica Al sia a Nord (per individuare l'impatto sull'abitato di Caselle, in fase di espansione residenziale) che a Sud (per individuare l'impatto sul centro abitato di San Lazzaro) dell'infrastruttura; - si richiede che il monitoraggio delle vibrazioni interessi anche gli edifici residenziali più prossimi all'infrastruttura; - si richiede che il monitoraggio del rumore, con metodica R4 e R4-bis venga effettuata sui recettori risultati più critici dalla simulazione acustica (1129, 2200).	PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	ACCOGLIBILE	
127	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Comune S.Lazzaro Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	7.3 OPERE A VERDE E INSERIMENTO PAESAGGISTICO (TAVOLA 9) Si ribadisce la necessità che venga realizzato un parco periferico nell'area verde boscata lungo fiume ricompresa tra la tangenziale a sud e il fiume Savena a est e a nord. La tipologia di progettazione del verde dovrà essere quella di un parco pubblico di tipo naturalistico, al cui interno sviluppare il percorso ciclopedonale PC3 descritto al precedente punto 4.3. L'intervento proposto è coerente con altri analoghi nel territorio del Comune di Bologna volti a creare un valore aggiunto in termini di valorizzazione del territorio e dell'ambiente e di rafforzamento dell'identità del paesaggio.	NUOVA AREA VERDE TRA TANGENZIALE SUD E FIUME SAVENA	ACCOGLIBILE	
128	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Comune S.Lazzaro Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	Nello specifico, pertanto, si ritiene necessario potenziare la dotazione di verde a parco naturalistico (tavola 9), prevedendo delle fasce boscate a ridosso dell'infrastruttura (con particolare riferimento al lato Sud della stessa e in ottemperanza alla prescrizione C13 di VIA), nonché a ridosso del corso del fiume Savena (anche in questo caso in ottemperanza alla prescrizione C3 di VIA, in quanto il corso d'acqua svolge un'importante funzione di continuità ecologica, della quale l'asse infrastrutturale tangenziale/A14 rappresenta una cesura importante), trattate con soluzioni progettuali adeguate anche a connotarne una fruizione naturalistica e da acquisire ricomprendendole nelle aree da espropriare. - E inoltre necessario che le aiuole interne agli svincoli abbiano una progettazione a verde rustica ma esteticamente qualificante dell'accesso ad un'area urbana (tavola 1 e tavola 9, area V2). Più in generale si fa riferimento alle prescrizioni di VIA C7, C8 e C9 la cui ottemperanza non è riscontrabile, per il tratto all'interno del Comune di San Lazzaro, nel progetto depositato.	OPERE A VERDE	ACCOGLIBILE	
129	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Comune S.Lazzaro Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	Per quanto riguarda le compensazioni delle aree boscate oggetto di trasformazione a causa del progetto, dall'elaborato "censimento vegetazionale" emerge che, nel Comune di San Lazzaro di Savena, tali aree ammontano complessivamente a 5.804 mq. Moltiplicando ciascuna area per il proprio rapporto di compensazione, risulta la necessità di 14.319 mq di nuove aree a bosco. Inoltre si evidenzia che il censimento di cui sopra non ha considerato l'area interessata dal nuovo parcheggio scambiatore (fig. 2 mappali 640 e 642) per complessivi circa 5.000 mq che, moltiplicati per un rapporto di compensazione stimato di 3, dovrebbero dar luogo ad un intervento compensativo di 15.000 mq. - Risultato pertanto necessario che, nel territorio comunale di San Lazzaro, vengano individuati oltre 29.000 mq di nuove aree boscate a compensazione di quelle trasformate dal progetto. Si chiede quindi di integrare il progetto in tal senso. Si evidenzia che tali interventi compensativi sono da considerarsi aggiuntivi ad eventuali interventi compensativi delle emissioni climalteranti prescritti in sede di VIA (come peraltro indicato nella prescrizione di VIA C4) e che gli stessi non possono interessare aree già boscate o in fase di rinaturalizzazione spontanea. In tal senso, ad esempio, l'intervento sulla ex rampa di svincolo (fig. 2 mappali 242 e 678) non può essere considerato nel computo (tavola 1 area V1).	COMPENSAZIONE BOSCHI	ACCOGLIBILE	
130	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	7.4 RUMORE I risultati delle simulazioni acustiche evidenziano che per alcuni recettori presenti sul territorio comunale (1129, 2200) vengono superati uno o più limiti massimi previsti dalla normativa e dalla classificazione acustica del territorio. In particolare, si evidenzia come tali superamenti siano dovuti all'intervento di progetto, comportando un peggioramento della situazione attuale. Si ritiene pertanto necessario che ASPI provveda ad adottare soluzioni di mitigazioni (sull'infrastruttura o direttamente sui recettori) tali da riportare i valori di progetto entro i limiti e, comunque, entro i valori attuali. In tal senso non si condivide la risposta negativa rispetto alla richiesta della prescrizione di VIA n. 7 punto 2-H (elaborato PAC0001) e si ritiene che, qualora la soluzione di estensione delle barriere fono-assorbenti non sia considerata accettabile, occorra comunque trovare soluzioni alternative per garantire il corretto clima acustico sul recettore.	RUMORE	ACCOGLIBILE	

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
131	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	7.5 EFFICIENZA ENERGETICA E INQUINAMENTO LUMINOSO In linea con la prescrizione di VIA A11-3 e come già precedentemente evidenziato da questa Amministrazione, in sede di progetto esecutivo dovrà essere presentata tutta la documentazione prevista dalla direttiva regionale sull'inquinamento luminoso e il risparmio energetico, di cui alla DGR 1732/2015 (tenuto conto che l'intervento ricade nella zona di protezione speciale dell'osservatorio di Granarolo) che attesti la rispondenza ai requisiti previsti dalla stessa relativamente agli impianti di illuminazione pubblica. Occorre specifica progettazione illuminotecnica anche dei percorsi ciclabili e degli interventi sulle strade comunali (via Caselle - via Zucchi). - Si precisa che tutti gli impianti di pubblica illuminazione che resteranno in carico all'Amministrazione Comunale dovranno essere di tipo a LED con temperatura di colore inferiore ai 3000 K ed essere predisposti per l'installazione di sistema di telecontrollo punto a punto tecnologicamente ed operativamente compatibile con quello già adottato dall'Amministrazione comunale, oltre a prevedere la riduzione del flusso nelle ore centrali della notte (mezzanotte virtuale). Per l'illuminazione delle ciclabili, qualora separata da quella della carreggiata carrabile, si richiede un sistema di rilevamento della presenza, in modo da mantenere un'illuminazione minima da aumentare solo al passaggio delle persone.	ILLUMINAZIONE	SI PRENDE ATTO	
132	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	7.6 REGIMENTAZIONE ACQUE TOMBINI IDRAULICI DI ATTRAVERSAMENTO Nell'elaborato AMB0100 è riportata la seguente prescrizione al punto C17: "Ambiente idrico superficiale e sotterraneo tutti i tombini idraulici di attraversamento dell'A14 dovranno garantire, sempre, il regolare deflusso delle acque da nord a sud dell'asse autostradale, con pendenze adeguate e senza che a monte o a valle del rilevato stradale si formino "accumuli" di acqua a causa di even-tuali dislivelli, agli imbocchi, tra la quota di fondo dei tombini e la quota di fondo dei fossi esistenti; a tal riguardo dovrà essere effettuato un rilievo altimetrico dettagliato cui far se-guire, in sede di progetto esecutivo, la garanzia dell'invarianza del reticolo idraulico terriro-riale"; in corrispondenza di tale punto sono riportate le seguenti modalità di attenuazione: "I tombini idraulici esistenti vengono tutti mantenuti e prolungati al fine del mantenimento della loro efficienza idraulica. In particolare quelli che svolgono una funzione di convogliamento delle acque di drenaggio sono stati puntualmente verificati, quelli di continuità idraulica sono stati prolungati rispettando la dimensione originale, in quanto sufficiente per lo smaltimento delle relative portate. La creazione di nuove rampe di svincolo e la necessità di modificare la direzione di flusso dei fossi di progetto rispetto agli esistenti fanno sì che numerosi siano i nuovi tombini di attraversamento e continuità idraulica. Le verifiche idrauliche eseguite sono basate su appositi rilievi topografici eseguiti. Per ogni tombinatura è presente uno specifico elaborato riportante carpenteria, planimetria, sezioni e particolari." In realtà per il tombino TC035 alla progressiva 21+580 non è presente un elaborato specifico, ma solamente uno tipologico relativo a tutti e 22 i tombini DN 1000/1200; pertanto per esso dovrà essere fornito un elaborato specifico riportante il profilo longitudinale, senza il quale non è possibile verificare la compatibilità delle quote di ingresso e di uscita con il piano di campagna; tale tombino è l'unico attraversamento idraulico dell'intero corpo autostradale in comune di San Lazzaro su cui si interviene e al quale si applica il punto C17.	TOMBINO TC035	ACCOGLIBILE	
133	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	8 CANTIERI Data la particolare complessità e articolazione del progetto, è necessario che venga sviluppato già in fase di progettazione definitiva un dettagliato piano di cantierizzazione, per tutte le opere stradali in ambito urbano, con indicazione delle aree di occupazione temporanea, segnaletica di cantiere, tempi, fasi di lavoro, individuazione dei percorsi alternativi nei casi di chiusura temporanee di tratte stradali, altri interventi particolari. Tale progettazione dovrà tenere in particolare considerazione gli impatti che in fase di realizzazione delle opere si genereranno sul contesto urbano, cercando, per quanto possibile, di minimizzarli, riportando i risultati ottenuti con gli studi acustici e di altre valutazioni contenute nel SIA (PAC0004 - Impatto acustico di cantiere - a pag.18 cantieri mobili - si rinvia alla Valutazione di Impatto acustico per tutte le aree di cantiere e i cantieri mobili individuati come critici, che dovrà essere redatta dall'impresa esecutrice nel rispetto delle specifiche contenute nel Capitolato Ambientale - PAC 0006 - da pag 65 a pag 69 si valuta l'effetto dell'interposizione di una barriera acustica a protezione del ricettore 1114 (Road-house Restaurant). Non è chiaro se la valutazione effettuata ne dimostra la necessità. I recettori 2200 2203 2204 2205 a nord sono ancora più vicini e infatti anche per essi si ipotizza l'installazione di barriere acustiche provvisorie in fase di cantiere (doppia linea ver-de). Nella tavola ESC 0014 Piano Particolare di esproprio viene individuata un'area di cantiere a sud del corpo stradale/tangenziale in prossimità del torrente Savena. Si chiede di meglio chiarire come si preveda di accedere alle diverse aree oggetto di intervento, e di espropriazioni, qualora ciò non dovesse avvenire direttamente dall'infrastruttura stradale della tangenziale, non essendo previste in progetto occupazioni temporanee delle aree limitrofe ma essendo indicate puramente le aree da espropriare (aree di sedime nuove infrastrutture).	CANTIERIZZAZIONE E FOA DI CANTIERE	SI PRENDE ATTO	
134	Comune di San Lazzaro	prot. MIT n.21743 del 15/06/2020 prot. MIT n.21908 del 16/06/2020 Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/20	9 CONFORMITA' URBANISTICA E PIANO PARTICELLARE Vista la nota regionale del 17/02/2020 con la quale si chiede di verificare la conferma della non conformità rispetto agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica del progetto come già comunicato alla Regione Emilia Romagna per il progetto originario con propria nota prot. n. 26192 del 21/06/2018; si conferma quanto segue: le opere risultano sostanzialmente all'interno delle fasce di rispetto stradale, delle pertinenze stradali o delle dotazioni ecologiche e ambientali, ad eccezione dei seguenti interventi di riqualificazione: - tratti di marciapiede su Via Caselle, lati est ed ovest; - tratto di ciclopedonale su Via Zucchi; - pista ciclabile in sede propria tratti nord e sud della tangenziale per le parti non ricomprese nelle fasce di rispetto stradale. - aree a verde di mitigazione ambientale e paesaggistica. Pertanto l'opera in oggetto non risulta conforme agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistico-edilizia, in ogni caso anche ai fini dell'apposizione del vincolo espropriativo. Si osserva inoltre, a tal proposito, la non estrema chiarezza della legenda riportata nell'elaborato di progetto Piano Particolare tavola 1/1 (file denominato "11452-PD-SD-ESP 00000-00000-D-ESC-0014-0-PIANO SL"). Per una migliore comprensione delle tipologie di esproprio, nella legenda dovrà essere indicata la distinzione tra le due voci principali del piano particolare: - aree ad occupazione temporanea - aree di esproprio con le rispettive opportune articolazioni. Entrambe devono trovare corrispondenza in quanto indicato nella colonna denominata "titolo occ." per ogni mappale nell'elaborato ELENCO DITTE "11114520002-PD-SD-ESP-00000-00000-T-ESC-0013-0". A seguito della condivisione definitiva del progetto, si renderà necessario un aggiornamento degli elaborati dello stesso integrandoli con la sovrapposizione dello stato di progetto, anche in relazione alle mitigazioni previste, sulla cartografia di PSC (ambiti e vincoli) e RUE vigenti, definendo in particolare la nuova ampiezza delle fasce di rispetto stradale.	CONFORMITA' URBANISTICA E PIANO PARTICELLARE	SI PRENDE ATTO	
135	Ministero della Difesa - COMANDO TRASPORTI E MATERIALI	prot. MIT n. 42574 del 01/06/2020 Parere formale	ESPRIME NULLA CONTROLLO alla realizzazione del progetto infrastrutturale, a condizione che nelle successive fasi di progettazione e realizzazione dell'opera siano rispettati i seguenti vincoli e prescrizioni: - che vengano osservate le modifiche contenute nella lettera prot. n. M_D E24035 REG2020 0001910 del 5 mar. 2020 del Comando 2° Reggimento di Sostegno AVES "Orione", che, ad ogni buon conto si annette al presente parere; - venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art. 22 del Decreto Legislativo n. 66 del 15 marzo 2010 - modificato dal decreto legislativo n. 20 del 24 febbraio 2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto Infrastrutture. Una copia del Verbale di Constatazione, rilasciato dal predetto Reparto dovrà essere inviato anche al Comando Militare Territoriale competente per territorio; - siano rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato Maggiore della Difesa n.146/394/4422 del 9 agosto 2000, "Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica", la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati); di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri; di tipo lineare costituite da elettrodi a partire da 60KV; - sia osservato quanto disposto dal Decreto Ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990, per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri; - sia osservato il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare. Tenuto conto, infine, che ove nelle successive fasi di progettazione ed esecuzione vengano apportate varianti che possano interferire con i beni di questa Amministrazione Difesa, il proponente dovrà sottoporre le varianti progettuali individuate allo scrivente ed al Comando Militare Esercito competente per territorio, per tutti gli incumbenti di legge.	INCREMENTO FOA BOB INDICAZIONI NORMATIVE	SI PRENDE ATTO	

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
136	Ministero della Difesa - COMANDO TRASPORTI E MATERIALI	prot. MIT n. 42574 del 01/06/2020 Allegato lettera prot. n. M_D E24035 REG2020 0001910 del 05/03/20 del Comando 2° Reggimento di Sostegno AVES "Orione"	Incremento delle barriere di mitigazione acustica, di cui all'intervento FO-001 (file all.1 : 111452-0002-PD-DG-AMB-00000-00000-D-PAC0016), aumentandole in lunghezza (come da file PDF in all. 2) ed in opacità per impedire la vista dell'area del reggimento (prossima realizzazione di nuova palazzina alloggi del personale evidenziata nel file PDF allegato) Quanto sopra, allo scopo di migliorare le condizioni di sicurezza fisica e di rumorosità nei confronti dell'area del Reggimento prossima alla tangenziale.	INCREMENTO FOA	ACCOGLIBILE	salvo verifica di dettaglio
137	Comando Militare Esercito Emilia Romagna	prot. MIT n. 4018 del 19/03/20	Rilascia il NULLA OSTA alla realizzazione dell'opera a condizione che: - vengano osservate le modifiche contenute nella lettera prot. n. M_D E24035 REG2020 0001910 in data 5 mar. 2020 che si allega - per eventuali sottopasso di altezza libera inferiore a metri 5, venga osservato quanto disposto dal Decreto Ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990	INCREMENTO FOA BOB INDICAZIONI NORMATIVE	SI PRENDE ATTO	Richieste già contenute nel parere del Ministero della Difesa
138	Hera	prot. MIT n. 49220 del 10/06/20	L'esame effettuato sugli elaborati ricevuti ha evidenziato una non completezza in merito alle interferenze rilevate, pertanto si informa che l'allegato sopraccitato comprende anche sei casi di interferenze non riscontrate nell'elenco ricevuto, per i quali di seguito sono riportati i codici identificativi: • ACQ_111bis_Add • GAS_141_Add • GAS_142_Add • FOG_138_Add • FOG_261_Add • FOG_295_Add L'allegato "Planimetrie delle interferenze aggiuntive" riporta l'indicazione dell'ubicazione dei sei casi sopraccitati.	INTERFERENZE	SI PRENDE ATTO	
139	Hera	prot. MIT n. 49220 del 10/06/20	Ad integrazione delle osservazioni allegate (<u>Quadro riepilogativo interferenze</u>) che riportano l'indicazione circa la necessità o meno di prevedere opere di risoluzione delle interferenze, si riportano di seguito le tipologie di opere necessarie per il mantenimento degli standard tecnici di Hera S.p.A. e INRETE Distribuzione Energia S.p.A.: • Spostamento di organi di manovra e pozzetti fognari ricadenti laddove gli stessi dovessero rimanere ubicati in aree intercluse e difficilmente raggiungibili. • La documentazione progettuale esaminata ha rilevato lavorazioni relativamente all'abbassamento del piano stradale in corrispondenza dei sottopassi, senza indicarne l'effettiva profondità di sbancamento della sede stradale rispetto allo stato di fatto. In questi casi, laddove non sia rispettato il ricoprimento minimo delle condotte gas, acqua o fognatura come previsto dalla normativa vigente, risulta necessario prevederne il rifacimento. Si rimanda a successivo approfondimento tecnico la definizione dei casi in cui occorrerà prevedere uno spostamento di rete. In tutti i casi, occorrerà ripristinare alla quota stradale finita le botole dei pozzetti e i chiusini degli organi di manovra. • Le eventuali interferenze tra le reti gestite e la realizzazione dei plinti a sostegno delle barriere fono assorbenti e dei plinti relativi alla posa dei manufatti per l'allargamento della sede autostradale, non sono identificabili con precisione in questa fase di progettazione senza esecuzione di saggi in campo. Occorrerà pertanto approfondire puntualmente le eventuali interferenze con sopralluoghi dedicati e mirati alla loro risoluzione. • In merito alla demolizione e al rifacimento dei cavalcavia, qualora la tubazione interessata sul ponte oggetto delle lavorazioni sia di tipo "ad antenna", rappresentando quindi l'unica fonte di approvvigionamento per le utenze interessate, occorrerà pianificare i lavori in modo tale da permettere la realizzazione anticipata delle opere di risoluzione delle interferenze in modo tale da garantire sempre l'erogazione del servizio. • Durante l'esecuzione dei lavori il Soggetto Attuatore dovrà adottare tutti gli accorgimenti necessari al fine di evitare danneggiamenti e/o rotture delle tubazioni in esercizio; eventuali interventi che si renderanno necessari per il ripristino del corretto funzionamento delle condotte saranno posti a carico dell'impresa esecutrice. • Si evidenzia che gli elaborati pervenuti presentano il censimento delle potenziali interferenze delle reti gas, acqua e fognatura con le opere di progetto, ma non riportano dettagli relativi alle potenziali interferenze delle reti gestite nelle diverse fasi di lavorazione. Si rimanda a successivo approfondimento tecnico la definizione dei casi in questione, per i quali saranno necessari maggiori dettagli sulle fasi di lavorazione dell'opera in oggetto. • Per evitare che gli apparati radicali degli alberi di cui è prevista la piantumazione nelle aree verdi di progetto possano arrecare danni alle tubazioni esistenti, occorrerà sempre mantenere una distanza dalle condotte in esercizio di almeno 4 metri. • Ricordiamo inoltre che sono da intendersi attività con oneri a carico del Soggetto Attuatore ma con realizzazione a cura di Hera S.p.A. e/o INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. tutte le opere di risoluzione delle interferenze dei servizi gestiti con le opere in oggetto. Per tali opere il Soggetto Attuatore dovrà richiederne la valorizzazione economica tramite l'invio all'indirizzo heraserviziotecnicioclienti@pec.gruppohera.it dell'apposito modulo "Richiesta Preventivo Spostamento/Estensione Reti", disponibile nel sito web www.gruppohera.it nella sezione "Progettisti e Tecnici/Richieste Multiservizio". Data la complessità e la numerosità dei progetti di risoluzione delle interferenze si informa che occorrerà un tempo di prevenzione di almeno 120 giorni dalla richiesta.	INTERFERENZE	SI PRENDE ATTO	
140	Hera	prot. MIT n. 49220 del 10/06/20	RECAPITI ACQUE METEORICHE IN FOGNATURA In merito alle immissioni di progetto in fognatura mista dei recapiti delle acque di origine meteorica derivanti dalle nuove piattaforme stradali, indicati nell'elaborato "111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-R-IDR0025 - Relazione di calcolo", non si evidenziano particolari criticità. Si segnala che i recapiti identificati dai codici 030, 035, 205 e 210 scaricano in reti bianche per cui Hera S.p.A. non è titolata ad esprimere parere a riguardo. Inoltre, si segnala che per il recapito identificato dal codice 215 non è indicato in planimetria il punto di immissione nella fognatura (rif. elaborato 111452-0002-PD-AU-IDR-DP000-00000-DIDR0059). Si evidenzia che la gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria dei sistemi di laminazione previsti per le acque meteoriche, comprensivi degli eventuali impianti di sollevamento, dovrà rimanere in carico a soggetti diversi da Hera S.p.A..	RECAPITI IN FOGNATURA	SI PRENDE ATTO	
141	Hera	prot. MIT n. 49220 del 10/06/20	INTERFERENZE CON ESTENSIONE RETE TELERISCALDAMENTO DI PROGETTO Si comunica che è in corso di progettazione un'estensione della rete di teleriscaldamento che prevede l'attraversamento della tangenziale di Bologna e dell'Autostrada A14 in prossimità dell'uscita n. 9 Tangenziale Nord di Bologna, indicativamente ai chilometri 16+860 corsia Nord e 16+800 corsia Sud dell'Autostrada A14. Si allega una relazione illustrativa di inquadramento dell'intervento volta a descrivere le opere di progetto e un elaborato grafico di dettaglio riportante le planimetrie di progetto e la sezione di attraversamento. Premesso che il tracciato di progetto per l'estensione reti di teleriscaldamento insiste su terreni privati adiacenti la via San Donato per i quali Hera S.p.A. farà domanda di servitù finalizzata alla posa e manutenzione delle condotte, come da accordi in merito intercorsi si richiede ad Autostrade per l'Italia S.p.A.: 1. nulla osta preventivo all'intervento di attraversamento delle condotte di teleriscaldamento descritto negli elaborati allegati "Relazione illustrativa" e "Planimetrie di Progetto e Sezioni Attraversamento Rete TLR" e le prescrizioni circa le modalità per l'esecuzione dell'opera; 2. nulla osta all'utilizzo delle aree sulle quali attualmente è prevista l'occupazione temporanea di Autostrade per l'Italia per la realizzazione del "Passante Evoluto" per la posa delle condotte di teleriscaldamento in progetto; 3. di mantenere la futura eventuale piantumazione di nuovi alberi nelle aree verdi/terreni di campagna adiacenti l'attraversamento delle reti TLR di progetto, alla distanza di almeno 4 metri dal filo esterno delle condotte di teleriscaldamento. Inoltre, al fine di predisporre gli elaborati esecutivi delle opere di nostra competenza, si chiede in ogni caso ad Autostrade per l'Italia la disponibilità a fornirci i seguenti elaborati: • elaborati grafici as-built in formato editabile (es. dwg) del corpo stradale esistente, nello specifico la planimetria con indicate le progressive chilometriche e le sezioni stradali, alle rispettive chilometriche, che comprendano i tipi di fondazione attualmente impiegati sia per la fondazione stradale che per le opere di sostegno delle barriere, delle recinzioni e dei portali; • elaborati grafici del progetto del passante evoluto in formato editabile (es. dwg) del corpo stradale nell'area interessata dall'attraversamento condotte TLR di progetto, nello specifico occorrono la planimetria stradale con indicate le progressive chilometriche e le sezioni stradali, alle rispettive chilometriche, che comprendano i tipi di fondazione di progetto sia per il manto stradale che per le opere di sostegno delle barriere, delle recinzioni e dei portali; • eventuali analisi e considerazioni in merito alla bonifica di ordigni bellici predisposte per il "Passante Evoluto".	INTERFERENZE CON PROGETTO RETE TELERISCALDAMENTO	NON ACCOGLIBILE	Vedi nota inviata ad HERA e MIT Prot. ASPI 9211 del 22/06/2020

N.	ENTE	PARERE/DELIBERA	PRESCRIZIONE	ARGOMENTO/AMBITO	RISCONTRO	NOTE
142	Bologna Fiere	prot. MIT n. 10230 del 22/06/20 Lettera asservazioni del 06/03/20	1. L'area principale di cantiere prevista per i lavori in oggetto è compresa tra autostrada e fiera e coincide in gran parte con l'area già destinata allo sviluppo fieristico (Ambito 150-1.1.6), come da Protocollo d'Intesa PG n.8488/2020 del 09/01/2020 sottoscritto da BolognaFiere S.p.A., Comune di Bologna e Città metropolitana di Bologna. Si precisa che il Protocollo d'Intesa rappresenta l'aggiornamento di quanto già sottoscritto nel mese di marzo 2017 - Prot. 19591/2017 - dalla Città metropolitana di Bologna, dal Comune di Bologna e da Bologna Fiere SpA, in attuazione dell'Accordo territoriale sottoscritto dagli Enti medesimi ai sensi dell'art. 15, L.R. n. 20/2000 e ss.mm.ii.. Considerata la tempistica dei lavori programmati, tale ipotesi risulta incompatibile con i piani di riqualificazione della Fiera stessa, che prevede la realizzazione delle prime opere entro il 2022; la realizzazione di un cantiere in tale zona infatti, rende impossibile l'avvio del cantiere "revamping fiera" (vedasi allegato MFB_PROTOCOLLO D'INTESA_TAV000s_PIANO ATTUATIVO);	CANTIERE FIERA	ACCOGLIBILE	
143	Bologna Fiere	prot. MIT n. 10230 del 22/06/20 Lettera asservazioni del 06/03/21	2. Il cantiere nell'area Ambito 150-116, sovraccarica la viabilità della zona, che sarà oggetto di cantiere per la realizzazione delle prime opere del Protocollo d'Intesa (vedasi allegato MFB_PROTOCOLLO D'INTESA_TAV000s_PIANO ATTUATIVO)	CANTIERE FIERA	SI PRENDE ATTO	
144	Bologna Fiere	prot. MIT n. 10230 del 22/06/20 Lettera asservazioni del 06/03/22	3. Il progetto non prevede una modifica della viabilità di uscita dal casello autostradale BolognaFiere che, in occasione delle grandi manifestazioni, presenta già forti criticità relativamente ad accesso e deflusso. Visti gli interventi e il relativo incremento di traffico, si chiede di poter concertare un nuovo disegno della viabilità di connessione al sistema di parcheggio (Michelinio, eccetera) e alle arterie stradali (Viale Europa e Via Stalingrado);	SVINCOLO BOLOGNA FIERA	ACCOGLIBILE	
145	Bologna Fiere	prot. MIT n. 10230 del 22/06/20 Lettera asservazioni del 06/03/23	4. Il progetto prevede un percorso ciclabile all'interno delle aree individuate dal Protocollo d'Intesa di cui si chiede la possibilità di rivedere il tracciato, fermo restando i punti di innesto rispetto alle aree interessate, in accordo con lo sviluppo della progettazione definitiva delle aree pertinenziali agli edifici in Ambito 150-116 secondo quanto sarà indicato nell'Accordo di Programma con il Comune di Bologna e Città Metropolitana di Bologna	CICLABILE FIERA	ACCOGLIBILE	
146	Bologna Fiere	prot. MIT n. 10230 del 22/06/20 Lettera asservazioni del 06/03/24	5. Si chiede di poter rivedere con un progetto condiviso, soprattutto per i tempi di realizzazione, il sistema di mitigazioni complessive per le aree a confine con l'Ambito 150, nel rispetto di quanto prescritto dall'Accordo territoriale fra Provincia di Bologna, Comune di Bologna e Fiere Internazionali di Bologna, ai sensi dell'art. 15 LR 20/2000, per il potenziamento del quartiere fieristico, approvato dalla Provincia di Bologna con deliberazione n. 114 del 18 dicembre 2001, dal Comune di Bologna con O.d.G. n. 359 del 13 dicembre 2001, da Fiere Internazionali di Bologna con delibera del Consiglio di Amministrazione n. 2/VV/bis del 21 gennaio 2002, sottoscritto in data 25 gennaio 2002, in relazione alla compatibilità ambientale dello sviluppo sopra indicato, che prevede la realizzazione di una fascia verde di compensazione ambientale a ridosso della tangenziale	OPERE A VERDE FIERA	ACCOGLIBILE	
147	Bologna Fiere	prot. MIT n. 10230 del 22/06/20 Lettera asservazioni del 06/03/25	6. Nelle previsioni delle opere di mitigazione a ridosso dell'Ambito 150 e della fascia autostrada-tangenziale si chiede la possibilità di sviluppo di un collegamento verde, oltre l'asse stradale, per consentire una rifunzionalizzazione ambientale con le aree a nord.	OPERE A VERDE FIERA	NON ACCOGLIBILE	
148	RFI	prot. MIT n. 10541 del 24/06/20	1. Interventi propedeutici relativi alle spalle dei viadotti CV01 e CV02: - dagli elaborati forniti alla Scrivente non si ha evidenza di interventi di consolidamento/sostegno dei rilevati su cui andranno posizionati gli appoggi prefabbricati (larghezza 3,03 m e lunghezza 3,30 m) sui quali saranno varati i "ponti Bologna"; - dagli elaborati si evince che la quota di estradosso del manufatto è pari a -0,85 m rispetto al piano del ferro (p.f.). L'ingombro reale del "ponte Bologna", a meno di tolleranze legate al montaggio dello stesso, è pari a 0,85 m, pertanto non è possibile prevedere la perfetta adiacenza tra l'opera provvisoria ed il manufatto definitivo; a tal proposito si raccomanda di prevedere la quota di estradosso pari a -1,00 m dal p.f.; - dagli elaborati relativi alle carpenterie e fondazioni delle spalle si ha evidenza della realizzazione di doppia fila di pali di grande diametro (1)1500 e L=57 m), facenti parte del sistema di fondazione profonda dell'opera definitiva; non si ha però evidenza di eventuali interferenze di tali opere con il rilevato ferroviario esistente, la cui stabilità deve essere garantita in tutte le fasi dei lavori in parola.	PONTI FERROVIARI CV01, CV02	SI PRENDE ATTO	
149	RFI	prot. MIT n. 10541 del 24/06/20	2. Gestione attività di assemblaggio dei viadotti CV01, CV02 e CV03: - nell'elaborato "Piano generale delle fasi costruttive" viene rappresentata la realizzazione dei nuovi viadotti CV01, CV02 e CV03 a fianco delle attuali opere d'arte; durante la fase realizzativa di tali nuovi viadotti dovrà essere sempre garantito il rispetto delle distanze di sicurezza dalle linee ferroviarie in esercizio. Si ritiene che tale criticità sia principalmente legata alle attività di varo ed assemblaggio dei viadotti, con particolare attenzione al viadotto CV03 la cui realizzazione è prevista nelle immediate vicinanze del viadotto "bretella per Venezia AV" e dell'opera da sostituire.	PONTI FERROVIARI CV01, CV02, CV03	SI PRENDE ATTO	
150	RFI	prot. MIT n. 10541 del 24/06/20	3. Larghezza camminamenti: - nello sviluppo del progetto dovrà essere considerata la "larghezza minima dei camminamenti" prevista da normativa pari a cm 50, nonché il rispetto della distanza minima dell'asse del camminamento stesso rispetto al bordo interno della rotaia più vicina in funzione della velocità di linea, conformemente a quanto previsto dall'art. 8 della Legge 191/1974, nonché dall'art. 6 del DPR 469/1979 di cui si mostra un estratto. [...]	PONTI FERROVIARI CAMMINAMENTI	ACCOGLIBILE	
151	RFI	prot. MIT n. 10541 del 24/06/20	4. Cronoprogramma attività interferenti con l'esercizio ferroviario: - tra gli elaborati forniti alla Scrivente manca uno specifico elaborato di progetto relativo al cronoprogramma delle attività interferenti con l'esercizio ferroviario. A tal proposito si ritiene necessario specificare la successione cronologica delle lavorazioni ed i tempi di ciascuna attività/fase, al fine di poter determinare il periodo di soggezione delle stesse con l'esercizio ferroviario e quantificarne i relativi oneri.	PONTI FERROVIARI CRONOPROGRAMMA INTERFERENZE ESERCIZIO FERROVIARIO	ACCOGLIBILE	
152	RFI	prot. MIT n. 10541 del 24/06/20	5. Nuovo viadotto bretella per Venezia AV: - nell'elaborato "Pianta generale di inserimento delle opere" si nota che le pile del nuovo viadotto della "bretella per Venezia AV" coincidono con il limite del futuro ampliamento della sede stradale. Si ritiene pertanto necessario fornire indicazioni circa sistemi di protezione da urti delle pile stesse.	PONTI FERROVIARI BRETELLA PER VENEZIA AV	ACCOGLIBILE	
153	RFI	prot. MIT n. 10541 del 24/06/20	6. Viadotto CV02 (linea di cintura BO-PD), spalla A - dall'elaborato "Pianta generale di inserimento delle opere" si evince che il nuovo cavalcavia avrà una lunghezza pari a 85,00 m, circa 30,00 m in più rispetto all'opera esistente (circa 15 m per ogni lato). Con questa soluzione progettuale, il tracciato ferroviario di ambedue i binari, in corrispondenza della spalla A (lato città) risulterebbe all'interno della nuova travata metallica in raccordo parabolico per circa 20,00 m, con una sopraelevazione max di 40 mm. L'opera dovrà pertanto risultare calcolata anche in relazione alle sollecitazioni dovute al tracciato in curva dato che non sarà possibile effettuare alcuna modifica planimetrica del tracciato poiché questa comporterebbe la traslazione dell'attuale bivio (demolizione e ricostruzione) lato sud-ovest.	PONTI FERROVIARI CV02	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	
154	RFI	prot. MIT n. 10541 del 24/06/20	7. Trazione Elettrica e Impianti di Segnalamento: - da una prima analisi degli elaborati forniti, data la larghezza dei ponti, sembrerebbe che non sia stata valutata in sede progettuale la possibilità di installare i sostegni per gli impianti di Trazione Elettrica, che devono essere posizionati ad una distanza di almeno 2,25 m dall'interno della più vicina rotaia. Si chiede pertanto un approfondimento sulla questione evidenziata e la redazione di specifici elaborati progettuali che riportino il posizionamento di tali opere di sostegno. È necessario inoltre prevedere, in corrispondenza dei nuovi ponti ferroviari, la posa di nuovi cunicoli per cavidotti a tre gole separate, idonei per il passaggio di cavi di segnalamento e di energia.	PONTI FERROVIARI TRAZIONE ELETTRICA E IMPIANTI DI SEGNALAMENTO	ACCOGLIBILE PREVIA VERIFICA TECNICA	
155	RFI	prot. MIT n. 10541 del 24/06/20	8. Convenzione ed espropri. - Per regolamentare la realizzazione e successiva manutenzione delle opere in progetto si dovrà procedere con la sottoscrizione di apposita convenzione, a titolo oneroso, che regolerà la gestione delle diverse interferenze. Con l'occasione, si anticipa che l'impegno delle risorse ferroviarie necessarie per l'esecuzione dell'intervento in parola dovrà essere economicamente sostenuto da parte della Società richiedente. Si ribadisce inoltre, quanto già detto con nota prot. RFI-DPR-DTP_80VA0011_VI2020(000089)1 in allegato, ossia che ai sensi della Legge 210/1985, i beni di questa Società non possono essere sottratti alla loro destinazione senza il consenso della Società stessa.	PONTI FERROVIARI CONVENZIONE	SI PRENDE ATTO	