

**Allegato 3**  
**schede tecniche**

## Sommario

1	Scheda Tecnica 1 - Realizzazione/adequamento/prolungamento di piste ciclabili e/o marciapiedi 3	
2	Scheda Tecnica 2 - Implementazione di aree verdi.....	10
3	Scheda Tecnica 3 – Mitigazione paesaggistica fasce fluviali.....	15
4	Scheda Tecnica 4 - Modifica area cantiere principale in zona Fiera.....	19
5	Scheda Tecnica 5 - Istanze minori .....	22

## 1 Scheda Tecnica 1 - Realizzazione/adequamento/prolungamento di piste ciclabili e/o marciapiedi

<b>Codice di riferimento tipologia ottimizzazione</b>		1.1.1.1 1
<b>Titolo ottimizzazione</b>	<i>REALIZZAZIONE/ ADEGUAMENTO/ PROLUNGAMENTO DI PISTE CICLABILI E/O MARCIAPIEDI</i>	
<b>Soggetti richiedenti</b>	<b>Stralcio testo prescrizioni</b>	
Città Metropolitana Allegato CM n.28407 del 08/06/2020	<p><u>Osservazione n.3:</u> ... 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, è richiesta la realizzazione un sottopasso ciclabile laterale alla spalla del ponte, autonomo rispetto al percorso stradale.</p>	
Comune di Bologna Nota Tecnica del 08/06/2020	<p><u>Osservazione n.11:</u> Con riferimento alla proposta di riqualificazione di Porta Lame/Navile (svincolo n.5)... Si chiede inoltre di integrare il progetto dando continuità ai percorsi ciclabili previsti in prossimità del sottopasso ferroviario e della rotatoria insistente su via Colombo.</p> <p><u>Osservazione n.13:</u> ...Con riferimento alla riqualificazione di Via Corazza:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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;</li> <li>• 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 rotatoria fino a Via Rimini.</li> </ul> <p><u>Osservazione n.14:</u> Relativamente a Porta Stalingrado, si prescrive di ... proseguire con la sistemazione del percorso ciclabile esistente a sud lungo via Stalingrado fino all'imbocco con la stazione di servizio.</p> <p><u>Osservazione n.19:</u> 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.</p> <p><u>Osservazione n.25:</u> 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.</p> <p><u>Osservazione n.31:</u></p>	

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.

Osservazione n.38:

In relazione alla Variante stradale alla S.S.64 in località Case Nuove, si prescrive di... 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.

Osservazione n.39:

...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;...
- realizzare i marciapiedi su ambo i lati fino all'intersezione con via Croce Coperta;

Osservazione n.43:

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.

Osservazione n.44:

In relazione al percorso ciclo pedonale di via Colombo:

- nella tratta svincolo nord – via dei Terraioli, 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 rotatoria di svincolo
- in corrispondenza rotatoria a sud dello svincolo, si chiede di valutare la possibilità di realizzare un nuovo collegamento ciclabile verso via Roveretolo, a partire dalla rampa esistente

Osservazione n.47:

Con riferimento al percorso ciclo pedonale Emanuel - Terrapieno – Campagna... Si prescrivono ...completamento del marciapiede esistente che risulta attualmente interrotto tra il parco pubblico e il civico 15 di via del Terrapieno.

Osservazione n.48:

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, 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.

Osservazione n.51:

	<p>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.</p> <p><u>Osservazione n.52:</u> 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.</p> <p><u>Osservazione n.53:</u> 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.</p>
<p>Comune di San Lazzaro Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/2020</p>	<p><u>Osservazione n.112:</u> PC1 - PERCORSO CICLABILE NORD - SUD LUNGO VIA CASELLE 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. ...In tal modo, sul lato opposto della strada si può quindi realizzare un marciapiede di larghezza non inferiore a 1,50 m. 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 rotonde situate a nord e sud del corpo autostradale/tangenziale, mediante la realizzazione di due sottopassi. ...Il percorso ciclo-pedonale proseguirebbe quindi lungo la corona circolare della rotonda 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. ...Non essendo quindi possibile il proseguimento del percorso ciclopedonale lungo il ponte sul Savena, al fine di realizzare la continuità del percorso PC1, si auspica la realizzazione di un ponte ciclabile e pedonale di collegamento con la via degli Stradelli Guelfi nel comune di Bologna.</p> <p><u>Osservazione n.113:</u> PC2 - PERCORSO CICLO-TURISTICO 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).</p>
<p><b>Rif. Dec VIA 133/2018</b></p>	<p><b>Stralcio testo prescrizioni</b></p>
<p>Prescrizione A11.2</p>	<p>In considerazione della strategicità del collegamento ciclabile che insiste su tale opera, il proponente dovrà realizzare, nell'ambito dei</p>

lavori di potenziamento, il sottopasso ciclo pedonale su via Triumvirato.

### Descrizione ottimizzazione progettuale introdotta

In recepimento di diverse istanze ricevute relative a richieste di implementazione di percorsi ciclabili e marciapiedi, per garantire la continuità delle connessioni esistenti e migliorare al contempo la sicurezza degli utenti, sono state introdotte nuove piste ciclabili e marciapiedi rispetto a quanto previsto nel PD sottoposto a VIA.

In generale si tratta di interventi di facile realizzazione, quindi con trascurabile impatto ambientale; al contempo, una volta realizzati, consentono un evidente beneficio in termini di fruibilità dei percorsi ciclopedonali esistenti, con conseguente maggior utilizzo degli stessi.

Solo tre degli interventi richiesti rivestono maggior rilievo in termini di potenziale impatto:

- Via Triumvirato (Osservazione n.3);
- Via Rivani (Osservazione n.51);
- percorso ciclopedonale PC1 (Osservazione n.112).

In Via Triumvirato, per garantire la continuità del corridoio ciclabile Eurovelo 7, è richiesta la realizzazione di un sottopassaggio ciclabile laterale alla spalla del ponte, autonomo rispetto al percorso stradale (cfr. Figura seguente). Si rende quindi necessaria la realizzazione di un'opera ex novo e non si tratta di un semplice adeguamento. Si fa però presente che tale impatto risulta già previsto e valutato in sede di VIA, dal momento che la richiesta riprende letteralmente una prescrizione contenuta nel DEC/VIA: *"In considerazione della strategicità del collegamento ciclabile che insiste su tale opera, il proponente dovrà realizzare, nell'ambito dei lavori di potenziamento, il sottopasso ciclo pedonale su via Triumvirato"*.

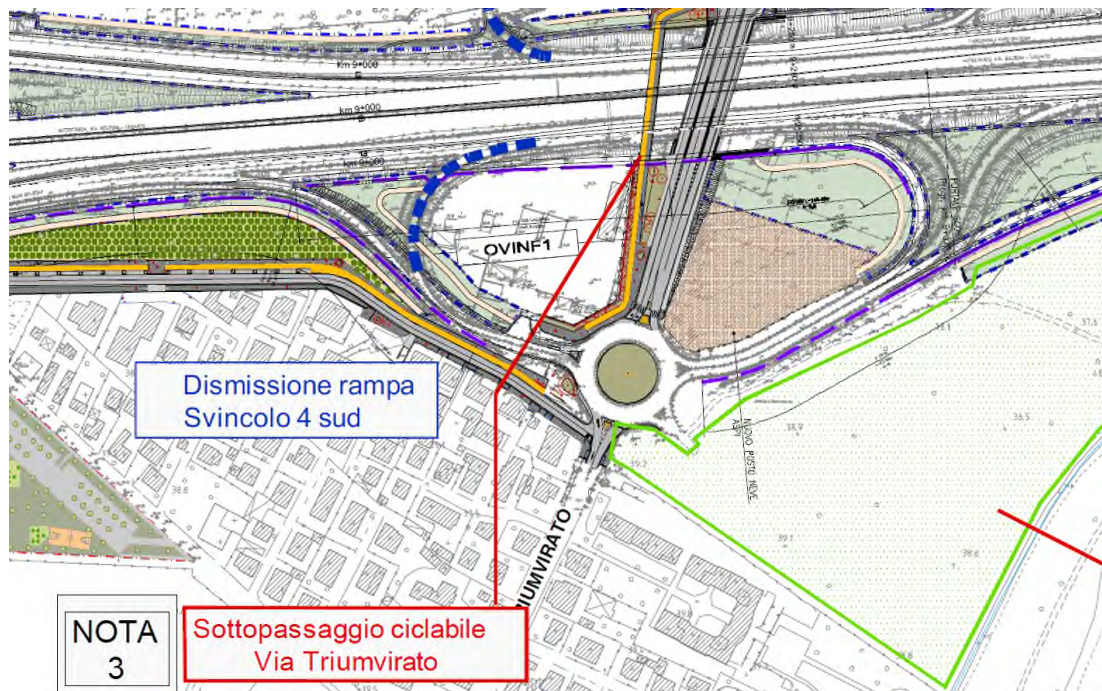


Figura 1 - Via Triumvirato: Stralcio Tavola 1 riportata in Allegato 2

In Via Rivani, per dare continuità al percorso ciclo pedonale nel tratto a ovest del sottopasso occorre allargare il tratto di marciapiede a nord di esso, sacrificando un filare di alberi presenti lungo l'attuale marciapiede (cfr. Figure seguenti).

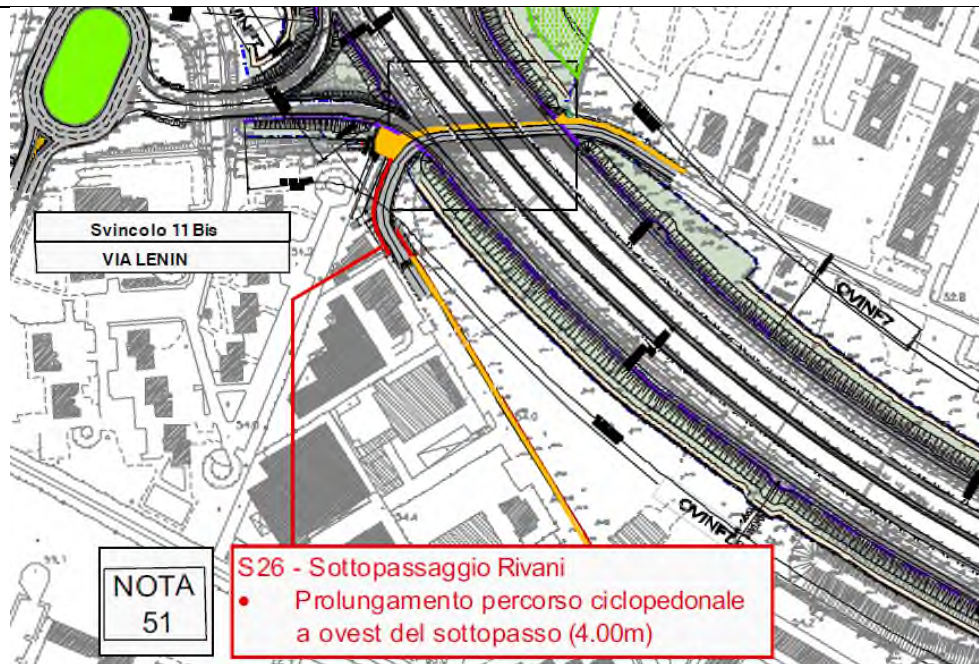


Figura 2 - Via Rivani: Stralcio Tavola 7 riportata in Allegato 2



Figura 3 - Via Rivani: Filare di alberi attualmente presenti lungo il marciapiede

Per dare continuità al percorso ciclopedonale PC1 Nord-Sud lungo via Caselle viene chiesta la realizzazione di un ponte ciclabile e pedonale di collegamento tra via Caselle e via degli Stradelli Guelfi. La realizzazione di tale passerella interferisce con un'area a bosco presente lungo il fiume Savena (cfr. Figure seguenti), che potrà essere almeno parzialmente ripristinata a fine lavori.

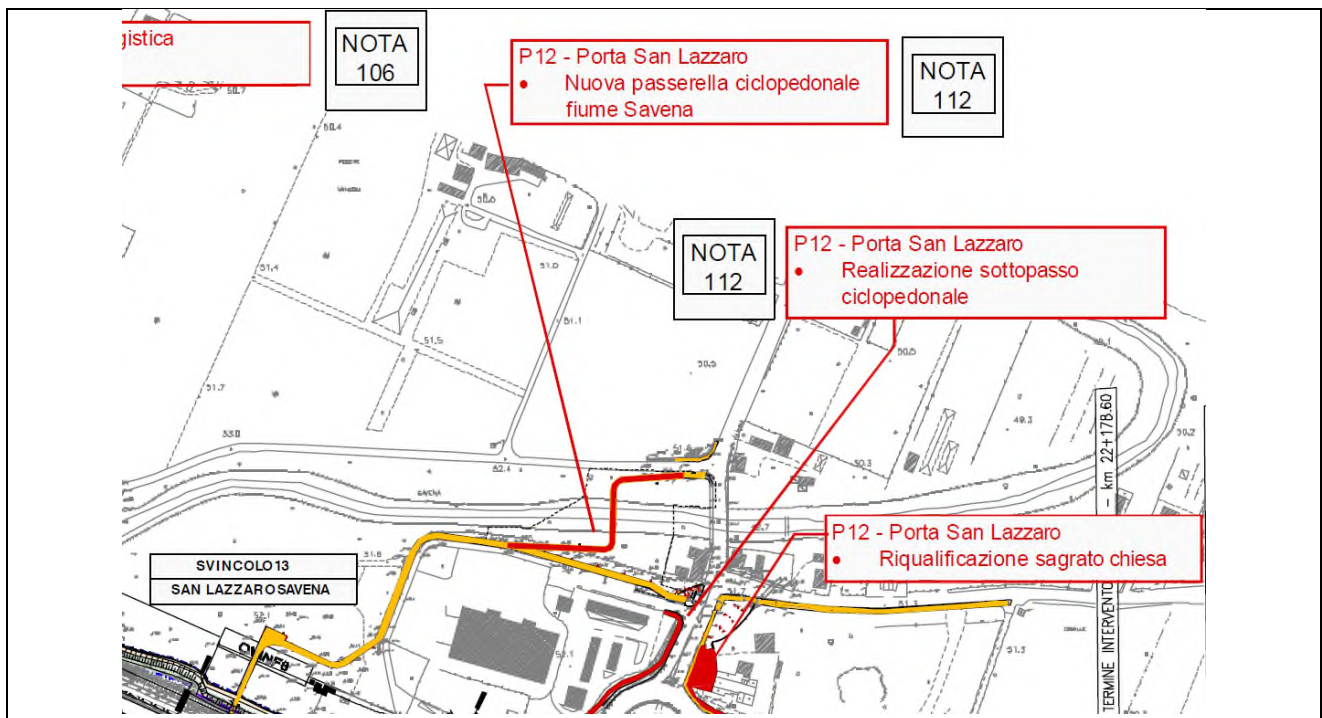


Figura 4 - Percorso ciclopedonale PC1: Stralcio Tavola 8 riportata in Allegato 2



Figura 5 - Percorso ciclopedonale PC1: Vegetazione attualmente presente

### **Variatione interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale**

Quasi tutti gli interventi richiesti di implementazione di piste ciclabili e marciapiedi non introducono nuovi elementi di interferenza rilevanti da un punto di vista ambientale: a fronte di un impatto ambientale trascurabile, infatti, consentono di conseguire un evidente beneficio in termini di fruibilità dei percorsi ciclopedonali esistenti, con conseguente maggior utilizzo degli stessi.

Solo tre degli interventi richiesti rivestono maggior rilievo in termini di potenziale impatto.



Il primo, ossia la realizzazione di un sottopassaggio ciclabile in via Triumvirato, è però di fatto un invariante rispetto a quanto approvato in sede di VIA, dal momento che tale sottopassaggio è oggetto di una specifica prescrizione del DEC/VIA e, come tale, deve essere realizzato.

Gli altri due, ossia l'allargamento del marciapiede in Via Rivani e la realizzazione di un ponte ciclabile e pedonale lungo il percorso ciclopedonale PC1, hanno un impatto in termini di sottrazione di aree verdi (rispettivamente un filare di alberi e un'area a bosco), ampiamente compensate da tutte le aree a verde integrative richieste.

#### **Eventuale documentazione progettuale di approfondimento**

Le ottimizzazioni introdotte sono rappresentate nelle tavole riportate in Allegato 2.

## 2 Scheda Tecnica 2 - Implementazione di aree verdi

<b>Codice di riferimento tipologia ottimizzazione</b>	2.1.1.1 2
<b>Titolo ottimizzazione</b>	IMPLEMENTAZIONE DI AREE VERDI
<b>Soggetti richiedenti</b>	<b>Stralcio testo prescrizioni</b>
<p>Comune di Bologna          Nota Tecnica del          08/06/2020 – Punto 3          "Mitigazione ambientale"</p>	<p><u>Osservazione n.62:</u>          ... si chiede di implementare ulteriormente l'estensione degli impianti arborei e arborei-arbustivi - 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</p> <p><u>Osservazione n.63:</u>          ...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.</p> <p><u>Osservazione n.65:</u>          ... si propone di integrare il progetto distinguendo tra aree già di proprietà comunale, in cui si dovranno prevedere sestri 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 ...per una dimensione complessiva di circa 140 ha.</p> <p>Aree comunali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "Parco Rabin", prospiciente allo svincolo con l'A13 (possibilità di impianto di circa 1,5 ha);</li> <li>• ampliamento fascia V25 (su terreno comunale), almeno fino a completare l'area pubblica;</li> <li>• 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.</li> </ul> <p>Aree non comunali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• area a nord della tangenziale tra via Zanardi e via Benazza;</li> <li>• 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;</li> <li>• ampliamento area V3, a ovest e in fregio al canale Navile;</li> <li>• ampliamento dell'area a est in fregio al al canale Navile, fino a raggiungere circa la profondità dell'attuale fascia boscata di via dell'Arcoveggio;</li> <li>• ampliamento fascia V31, a protezione dell'area agricola a nord, zona San Donato, di particolare pregio anche paesaggistico;</li> <li>• ampliamento fascia V32, nei pressi di via Mattei con inclusione di un piccolo appezzamento agricolo ormai intercluso tra l'abitato;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• V26, ampliamento in area via Canova, da connettere al parco esistente; in questo caso si dovranno prevedere sestri di impianto e tipologie di piante in conformità allo standard dei parchi pubblici;</li> <li>• V27, fino a via degli Stradelli Guelfi.</li> </ul> <p>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.</p> <p><u>Osservazione n.67:</u> A compensazione dell'opera, si richiede inoltre l'acquisizione, la progettazione e la realizzazione di una nuova area verde 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.</p>
<p>Comune di San Lazzaro Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/2020 – Punto 7.3 <i>"Opere a verde e inserimento paesaggistico"</i></p>	<p><u>Osservazione n.127:</u> Si ribadisce la necessità che venga realizzato un parco periurbano 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.</p> <p><u>Osservazione n.128:</u> ... si ritiene necessario potenziare la dotazione di verde a parco naturalistico, 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.</p> <p><u>Osservazione n.129:</u> ...Per quanto riguarda le compensazioni delle aree boscate oggetto di trasformazione a causa del progetto... risulta 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.</p>
<p><b>Rif. Dec VIA 133/2018</b></p>	<p><b>Stralcio testo prescrizioni</b></p>
<p>Prescrizione A11.4</p>	<p>Il proponente in fase di Progettazione esecutiva, ad ulteriore mitigazione dell'impatto atmosferico e con la finalità di migliorare l'assorbimento di carbonio, dovrà integrare il progetto di inserimento paesaggistico-ambientale dell'opera con la previsione di fasce arboree-arbustive.... Vengono confermati i quantitativi richiesti dalla normativa (normativa regionale di settore DGR 549 /12) a</p>

	compensazione della riduzione delle fasce boschive interferite dai lavori.
Prescrizione C4	Si ribadisce che nel computo totale delle aree destinate a forestazione/ambientazione non deve essere computato la superficie di bosco, pari a 16 Ha, di cui sarà necessario procedere all'abbattimento perché interferente con il nuovo corpo stradale; l'abbattimento di tale bosco dovrà essere compensato secondo le modalità e i criteri definiti nella DGR 549/2012;
Prescrizione C5	Si richiede la realizzazione di un'adeguata fascia verde alberata di mitigazione ai lati dell'intervento, anche nel tratto all'interno del Comune di San Lazzaro; ... è necessario sviluppare adeguatamente la progettazione di opere di riqualificazione nelle seguenti aree: <ul style="list-style-type: none"> <li>- area verde a nord dell'infrastruttura su cui insistevano le rampe del vecchio svincolo di accesso alla tangenziale, con prolungamento del marciapiede sul bordo della rotatoria in modo da rendere accessibile tale area;</li> <li>- area verde a nord dell'infrastruttura tra la rampa di uscita dalla tangenziale che si immette sulla rotatoria con via Caselle e la SP31 e lo stesso corpo autostrada/tangenziale;</li> <li>- area verde a nord dell'infrastruttura compresa tra la rampa di ingresso alla tangenziale (direzione Bologna) e il civico n.119;</li> <li>- area a sud dell'infrastruttura all'angolo tra via Caselle e via Zinella;</li> </ul>
Prescrizione C7	si prescrive che nelle successive fasi progettuali sia individuato ...un adeguato mix di impianti arborei (in prevalenza caducifoglie) e impianti arbustivi (in prevalenza sempreverdi) in modo da ottimizzare le prestazioni sia degli alberi d'alto fusto (maggior assorbimento degli inquinanti) sia degli arbusti sempreverdi (maggior capacità di trattenere le polveri fini); in particolare si richiede un potenziamento delle dotazioni di alberi d'alto fusto, a titolo esemplificativo, nelle seguenti aree: <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'area di svincolo a nord della tangenziale tra via Stalingrado e via Ferrarese, confinante con l'area "ex scarpari" (di proprietà comunale), uscita 7;</li> <li>- svincolo a nord della tangenziale tra il Parco Nord e l'area del parcheggio ex Michelino (uscita autostrada Bologna Fiera);</li> <li>- le due aree intercluse e l'aiuola a nord dell'infrastruttura in corrispondenza di viale Europa (uscita 8 bis direzione nord); solo una delle quattro aree è già totalmente forestata, nelle altre sono previsti impianti arbustivi e vasca di laminazione; tali aree sono tutte di proprietà comunale;</li> <li>- nuovo svincolo su via San Donato, a nord dell'infrastruttura;</li> </ul>
Prescrizione C13	a causa dei potenziali accumuli di inquinanti alle parti terminali delle barriere acustiche che possono subire, in determinate condizioni di regime anemometrico, una diffusione nelle zone non protette, dovranno essere previsti, ove possibile, filari arborei doppi e rimboschimento delle fasce boscate esistenti: in particolare si segnalano la tratta sud dell'uscita Bologna Arcoveggio per l'immissione sulla tangenziale direzione Ravenna, scarpata nord e sud

in corrispondenza dell'area ex Scarpari, uscita 9 sud, svincolo 10 nord e sud , svincolo 12 nord e sud, svincolo 13 sud;

### Descrizione ottimizzazione progettuale introdotta

In recepimento delle istanze di aumentare le mitigazioni ambientali, pervenute dai Comuni di Bologna e di San Lazzaro, è stata implementata ulteriormente l'estensione degli impianti arborei e arborei-arbustivi rispetto a quanto previsto nel PD sottoposto a VIA.

Le aree integrative sono state individuate in conformità alle richieste pervenute:



Figura 6 Allegato 09 (Planimetria infrastruttura verde di mitigazione) alla Nota Tecnica del Comune di Bologna



Figura 7 TAV.9 (Individuazione delle fasce boscate a compensazione) della Relazione istruttoria del Comune di San Lazzaro

<b>Variazione interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale</b>
Le richieste pervenute riprendono quanto già prescritto in sede di VIA, pertanto non introducono nuovi elementi di interferenza. Di fatto, trattandosi di ulteriori mitigazioni dell'impatto atmosferico, sono in linea con gli obiettivi ambientali della VIA.
<b>Eventuale documentazione progettuale di approfondimento</b>
Le ottimizzazioni introdotte sono rappresentate nelle tavole riportate in Allegato 2.

### 3 Scheda Tecnica 3 – Mitigazione paesaggistica fasce fluviali

<b>Codice di riferimento tipologia ottimizzazione</b>		3.1.1.1 4
<b>Titolo ottimizzazione</b>	MITIGAZIONE PAESAGGISTICA FASCE FLUVIALI	
<b>Soggetti richiedenti</b>	<b>Stralcio testo prescrizioni</b>	
Comune di Bologna Nota Tecnica del 08/06/2020	<p><u>Osservazione n.103:</u> 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 storicizzato, massicciata a blocchi squadrati) 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 vegetazione il più estesa possibile. A difetto, la vegetazione spondale dovrà essere rafforzata, integrata, arricchita e mantenuta, assicurando la sua resilienza all'intervento e fondando le basi per la sua crescita spontanea.</p>	
	<p><u>Osservazione n.104:</u> 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 trascinarono le barche dal mare fino al Porto di città.</p>	
	<p><u>Osservazione n.105:</u> 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.</p>	
	<p><u>Osservazione n.106:</u> 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.</p>	
<b>Rif. Dec VIA 133/2018</b>	<b>Stralcio testo prescrizioni</b>	
-	-	
<b>Descrizione ottimizzazione progettuale introdotta</b>		

In recepimento delle istanze di mitigazione paesaggistica delle fasce fluviali dei corsi d'acqua interessati dall'intervento, sono stati previsti alcuni interventi di mitigazione, approfittando soprattutto della necessità di ripristino delle aree che saranno utilizzate temporaneamente a supporto della realizzazione dei lavori. Sono state pertanto individuate delle aree in corrispondenza dei 4 corsi d'acqua principali interessati dall'intervento (cfr. Figure seguenti), in cui realizzare interventi di mitigazione paesaggistica delle fasce fluviali:

- Fiume Reno,
- Canale Navile,
- Savena abbandonato,
- Fiume Savena.

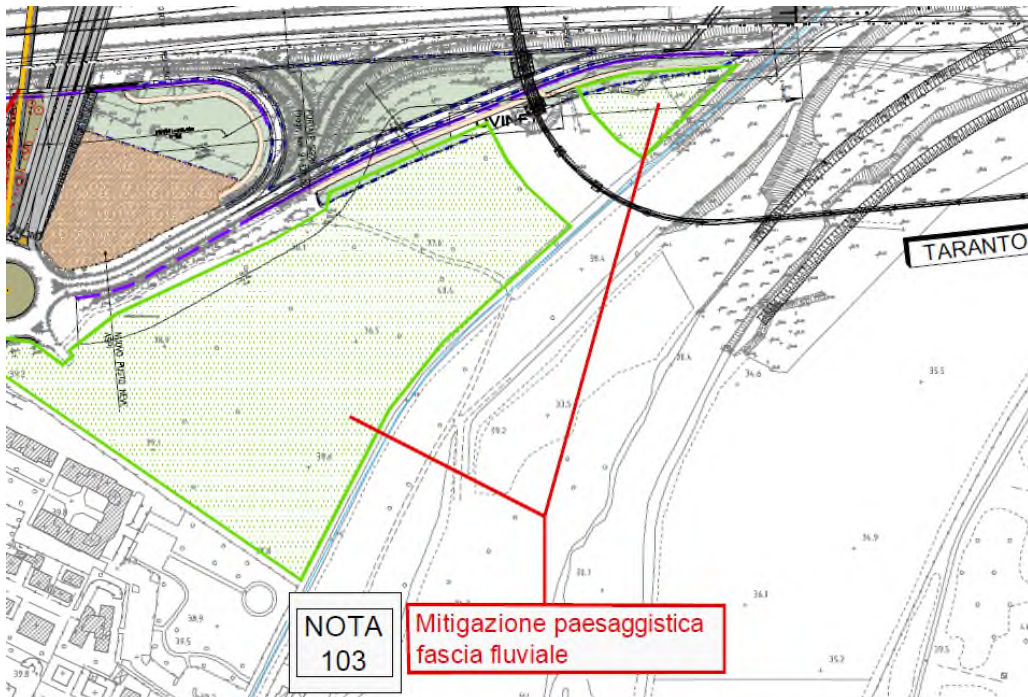


Figura 8 Mitigazione paesaggistica fascia fluviale Fiume Reno – Stralcio Tavola 1 riportata in Allegato 2

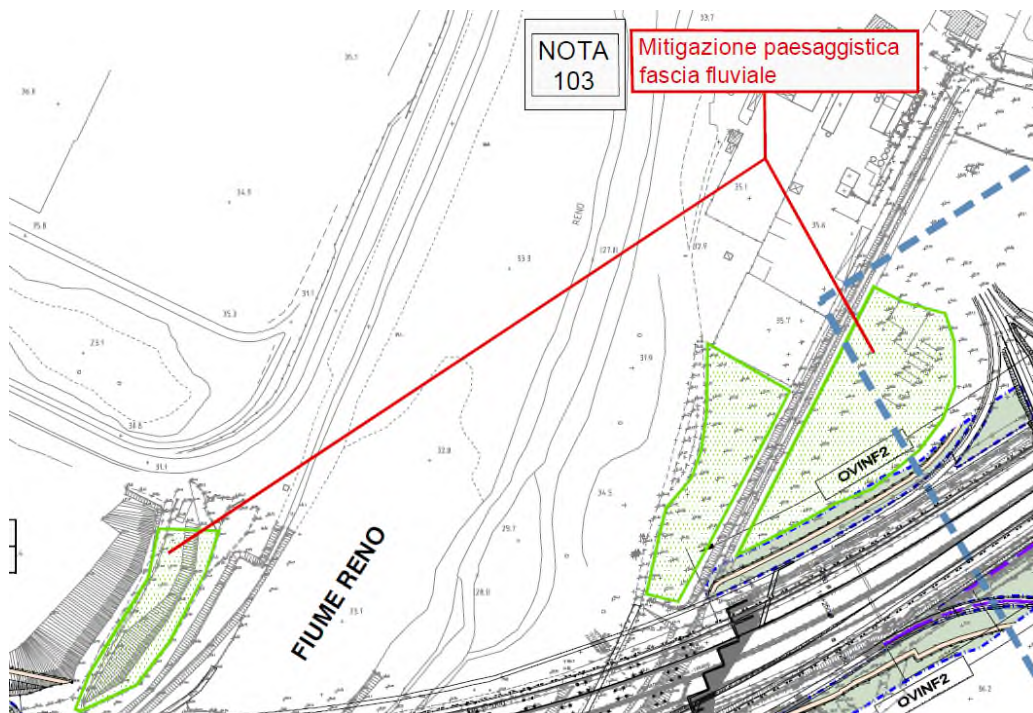


Figura 9 Mitigazione paesaggistica fascia fluviale Fiume Reno – Stralcio Tavola 2 riportata in Allegato 2



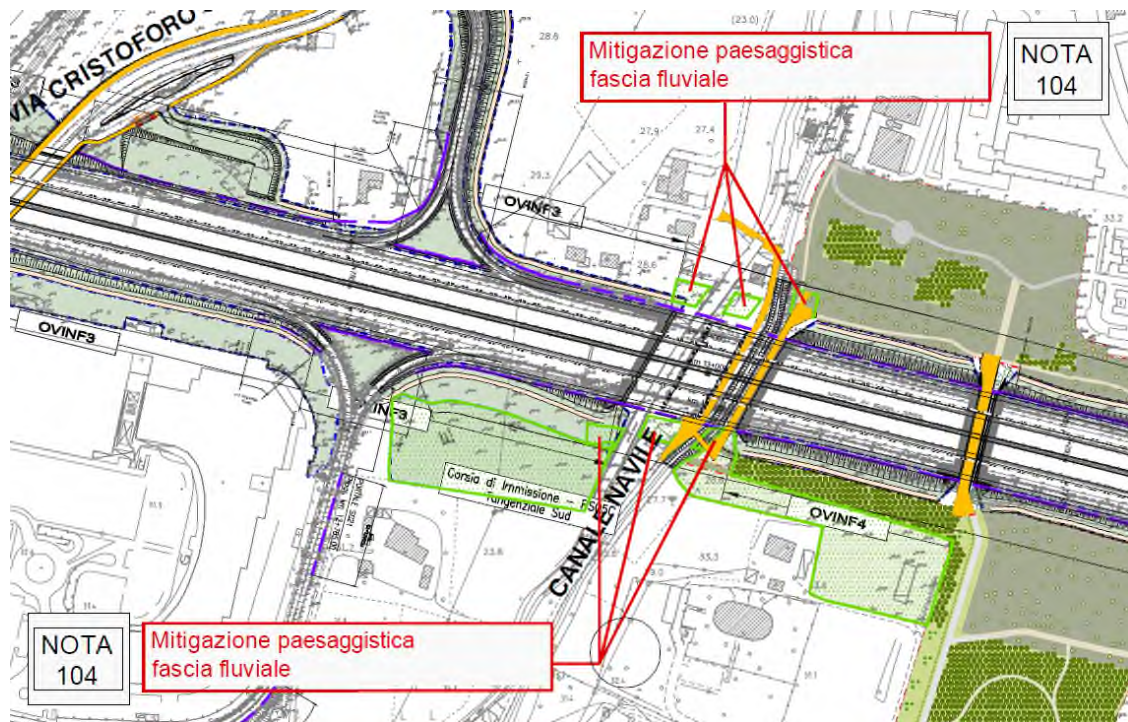


Figura 10 Mitigazione paesaggistica fascia fluviale Canale Navile – Stralcio Tavola 3 riportata in Allegato 2

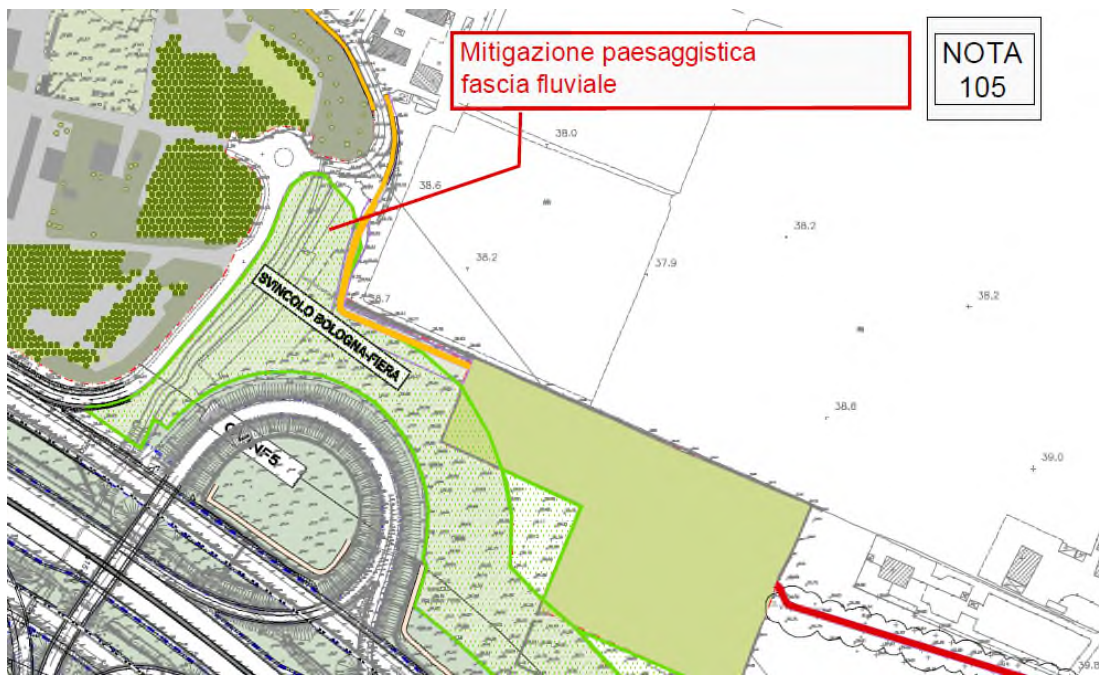
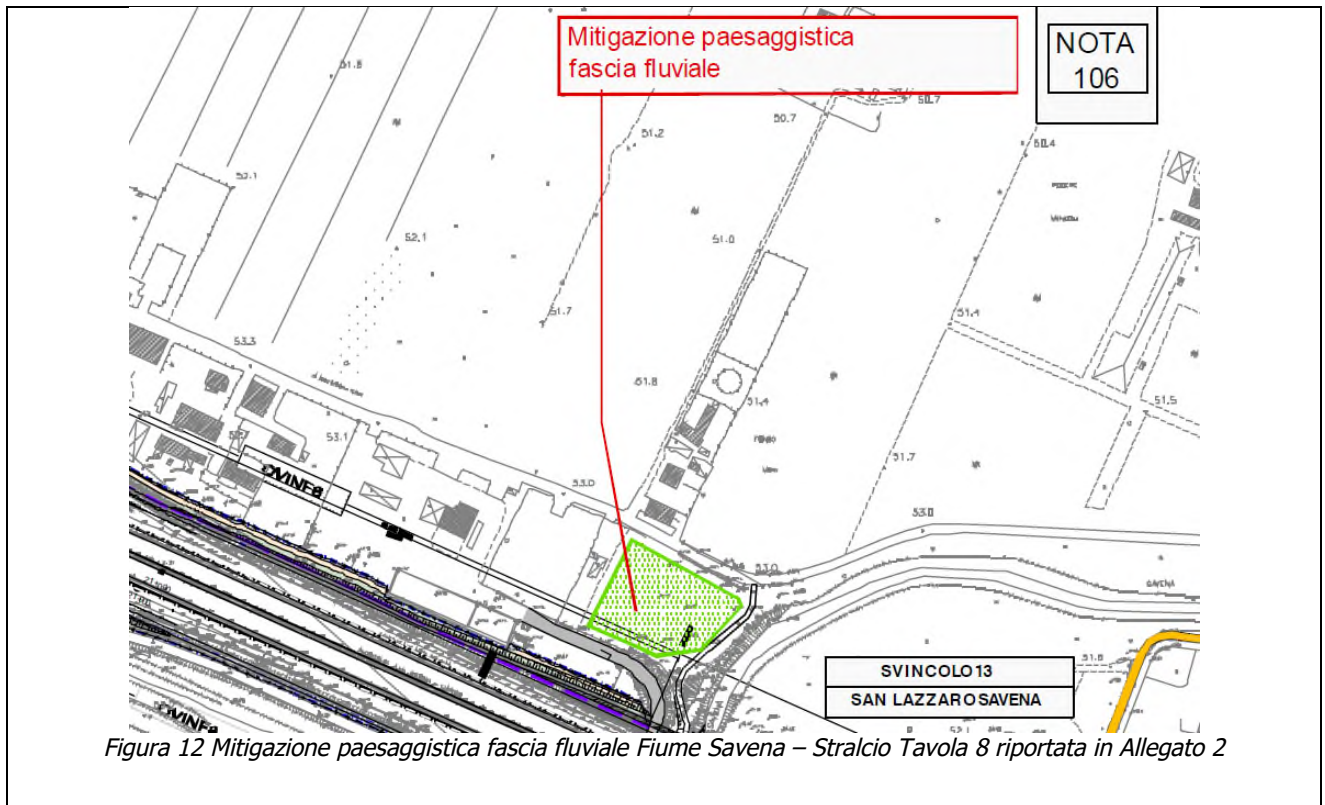


Figura 11 Mitigazione paesaggistica fascia fluviale Savena abbandonato – Stralcio Tavola 5 riportata in Allegato 2



### **Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale**

Le modifiche introdotte in corrispondenza dei 4 corsi d'acqua principali interessati dall'intervento (Fiume Reno, Canale Navile, Savena abbandonato e Fiume Savena) implementano le aree delle fasce fluviali oggetto di mitigazione paesaggistica e sono pertanto in linea con gli obiettivi ambientali della VIA.

### **Eventuale documentazione progettuale di approfondimento**

Le ottimizzazioni introdotte sono rappresentate nelle tavole riportate in Allegato 2. Si richiamano inoltre gli elaborati di progetto delle sistemazioni SUA0050-60-61-69-93 contenuti nel cd inviato per la CdS e riportato in allegato alla presente istanza.

#### 4 Scheda Tecnica 4 - Modifica area cantiere principale in zona Fiera

<b>Codice di riferimento tipologia ottimizzazione</b>		4.1.1.1 3
<b>Titolo ottimizzazione</b>	MODIFICA AREA CANTIERE PRINCIPALE IN ZONA FIERA	
<b>Soggetti richiedenti</b>	<b>Stralcio testo prescrizioni</b>	
Comune di Bologna Nota Tecnica del 08/06/2020	<u>Osservazione n.95:</u> ...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 Bologna Fiere Spa.	
Bologna Fiere Lettera osservazioni del 06/03/2020	<u>Osservazione n.142:</u> 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, come da Protocollo d'Intesa PG n.8488/2020 del 09/01/2020 sottoscritto da Bologna Fiere S.p.A., Comune di Bologna e Città metropolitana di Bologna... 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".	
<b>Rif. Dec VIA 133/2018</b>	<b>Stralcio testo prescrizioni</b>	
-	-	
<b>Descrizione ottimizzazione progettuale introdotta</b>		
<p>In recepimento dell'istanza dell'Ente Bologna Fiere, che ha segnalato una sovrapposizione tra l'area principale di cantiere prevista per i lavori e l'area già destinata allo sviluppo fieristico, è stata studiata una modifica dell'area di cantiere CB01 sud.</p> <p>Le successive figure riportano il layout del cantiere rispettivamente del progetto approvato e della modifica introdotta in recepimento dell'osservazione ricevuta.</p>		

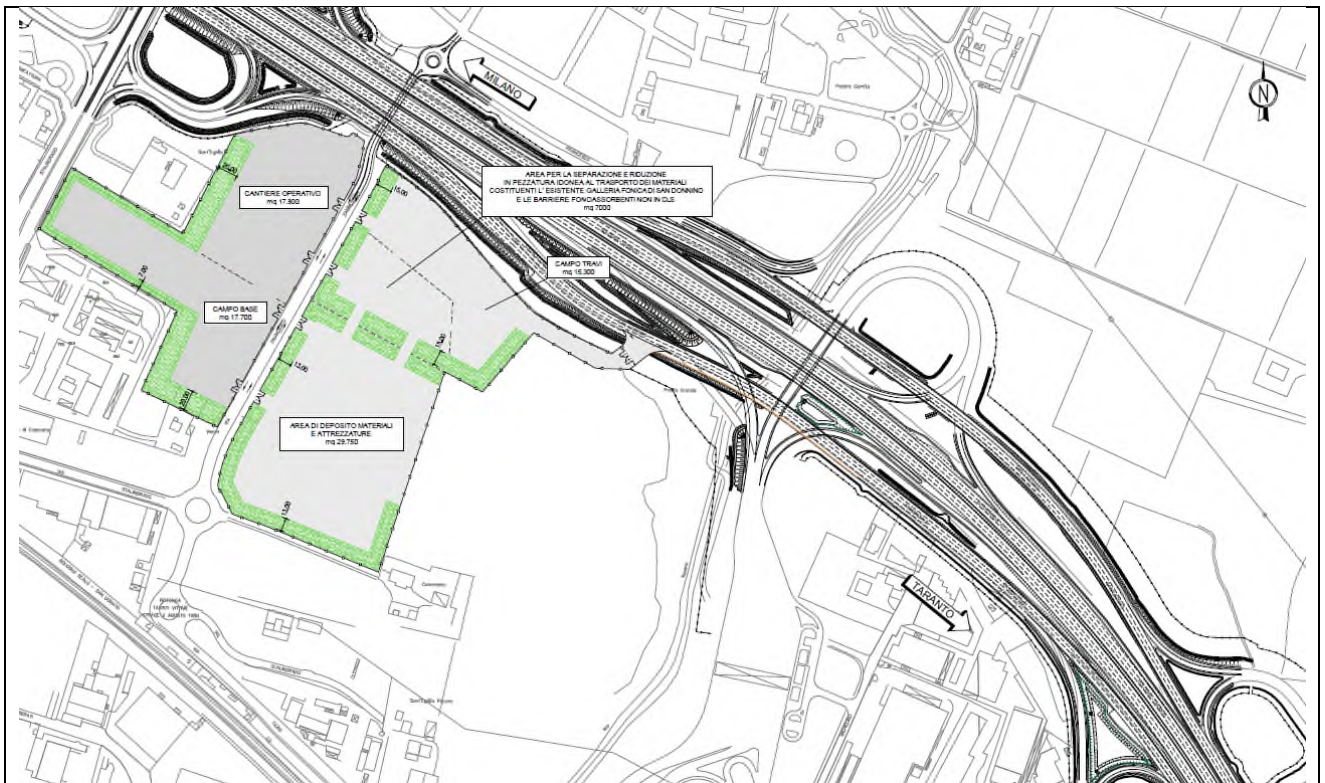


Figura 13 Cantiere area Fiera – Progetto Definitivo approvato

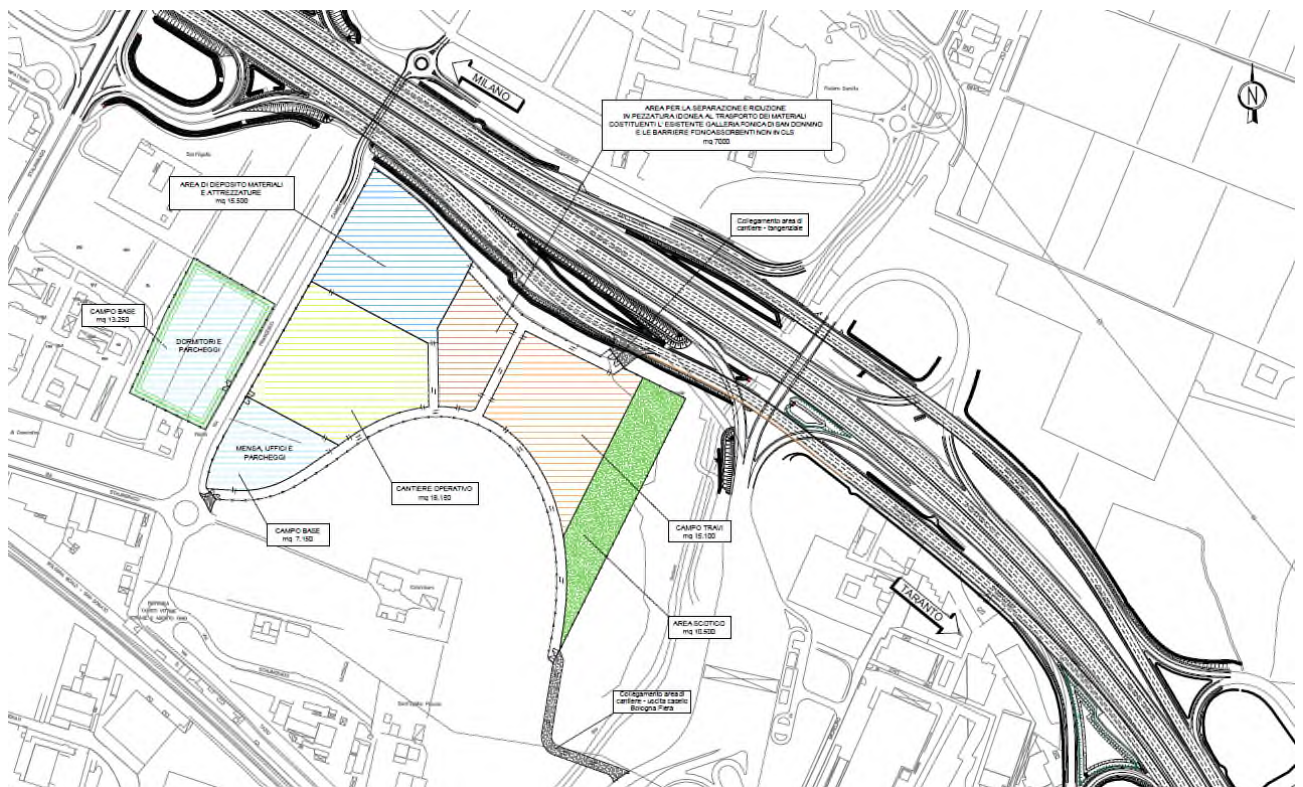


Figura 14 Cantiere area Fiera – Modifica progettuale

La superficie complessivamente occupata dal cantiere rimane sostanzialmente invariata (si riduce di circa 1.000 mq).

### Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

La richiesta pervenuta non introduce nuovi elementi di interferenza.  
Di fatto, trattandosi di una redistribuzione di aree di cantiere, rimaste invariate come occupazione complessiva, l'impatto sarà equivalente a quello già valutato in sede di VIA.

**Eventuale documentazione progettuale di approfondimento**

La modifica introdotta è rappresentata nella tavola n. 5 riportata in Allegato 2.

## 5 Scheda Tecnica 5 - Istanze minori

<b>Codice di riferimento tipologia ottimizzazione</b>		5.1.1.1 5
<b>Titolo ottimizzazione</b>	ISTANZE MINORI	
<b>Soggetti richiedenti</b>	<b>Stralcio testo prescrizioni</b>	
Comune di Bologna Nota Tecnica del 08/06/2020	<p>Segue un elenco delle diverse tipologie di richieste ricevute:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Posizionamento di dispositivi "loges"</li> <li>• Riqualifica fermate trasporto pubblico</li> <li>• Riorganizzazione spazi destinati a posteggi</li> <li>• Realizzazione attraversamenti pedonali</li> <li>• Introduzione di semafori</li> <li>• Potenziamento sistema illuminazione</li> <li>• Limitazioni sull'utilizzo degli "shunt"</li> <li>• Realizzazione nuovi accessi</li> <li>• Indicazioni sulle pavimentazioni</li> <li>• Indicazioni sulla segnaletica</li> </ul>	
Comune di San Lazzaro Relazione istruttoria allegata alla DGC n.89 del 12/06/2020	<p>Segue un elenco delle diverse tipologie di richieste ricevute:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ridistribuzione degli spazi</li> <li>• Realizzazione attraversamenti pedonali</li> <li>• Potenziamento sistema illuminazione</li> <li>• Spostamento isola spartitraffico</li> <li>• Inserimento di elementi di arredo urbano</li> <li>• Realizzazione nuovi accessi</li> <li>• Indicazioni sulle pavimentazioni</li> <li>• Indicazioni sulla segnaletica</li> <li>• Riqualificazione dell'area del sagrato della chiesa</li> <li>• Riorganizzazione spazi destinati a posteggi</li> </ul>	
Ministero della Difesa, Comando Trasporti e Materiali Lettera prot. n. M_D E24035 REG2020 0001910 del 05/03/2020	<p>Segue la richiesta ricevuta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incremento della barriera di mitigazione acustica FO-001, aumentandone lunghezza e opacità, per impedire la vista e migliorare le condizioni di sicurezza fisica e di rumorosità dell'area del Reggimento di Sostegno AVES "Orione"</li> </ul>	
<b>Rif. Dec VIA 133/2018</b>	<b>Stralcio testo prescrizioni</b>	
-	-	
<b>Descrizione ottimizzazione progettuale introdotta</b>		
<p>La presente scheda comprende tutte le osservazioni ricevute codificabili come "istanze minori", relative in generale ad elementi di dettaglio puntuale che non introducono nuovi elementi di impatto ambientale. Sono comprese:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modifiche della semaforizzazione e della segnaletica di alcune viabilità locali;</li> <li>• sistemazioni di dettaglio di aree di parcheggio, di piste ciclabili e di marciapiedi;</li> <li>• riqualifiche di fermate di trasporto pubblico;</li> <li>• ecc.</li> </ul>		
<b>Variazione interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale</b>		
<p>Le istanze minori, non avendo una valenza ambientale significativa, in generale non introducono nuovi elementi di interferenza, pertanto non modificano gli impatti già valutati in sede di VIA. Di</p>		

contro, apportano benefici per la collettività, sia in termini di sicurezza che di fruibilità degli spazi pubblici.

**Eventuale documentazione progettuale di approfondimento**

-