

AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI

IL RESPONSABILE

CRISTINA GOVONI

POSTA PEC

e p.c.

Ministero della Transizione EcologicaDirezione generale valutazioni ambientali
Divisione V – Sistemi di valutazione ambientale
va@PEC.mite.gov.itCommissione Valutazione Impatto Ambientale - VIA e
VAS
ctva@pec.minambiente.it**Regione Emilia-Romagna**

Area viabilità, logistica, vie d'acqua e aeroporti

Città metropolitana di Bologna**Servizio pianificazione territoriale**
cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it**Agenzia regionale per la Sicurezza Territoriale e la
Protezione Civile****Servizio Bologna**

stpc.bologna@postacert.regione.emilia-romagna.it

Comune di Bologna

protocollogenerale@pec.comune.bologna.it

Arpae APA metropolitana

aoobo@cert.arpa.emr.it

Consorzio della Bonifica Renana

bonificarenana@pec.it

Autostrade per l'Italia S.p.A.autostradepertalia@pec.autostrade.it
c.a. Fabio Visintin

Bologna, 16/08/2022

**OGGETTO: [ID:8374] Procedura di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) ai sensi del D.Lgs
152/2006 per il progetto Autostrada A13 Bologna-Padova nel tratto Arcoveggio – Bologna
interporto. Prosecuzione fino alla via Aposazza del sistema tangenziale di Bologna****Proponente: Autostrade per l'Italia S.p.A.****Parere regionale**

Copia analogica a stampa tratta da documento informatico identificato dal numero di protocollo indicato, sottoscritto con firma digitale predisposto e conservato presso l'Amministrazione in conformità al DLgs 82/2005 (CAD) e successive modificazioni

Viale Della Fiera 8
40127 Bolognatel 051.527.6953
fax 051.527.6095Email: vipsa@regione.emilia-romagna.it
PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

ANNO	NUMERO	INDICE	LIV.1	LIV.2	LIV.3	LIV.4	LIV.5	ANNO	NUMERO	SUB
		Classif.	1331	550	180	10	50	Fasc.	2022	14

Con nota inviata dal Ministero della Transizione Ecologica e acquisita al protocollo regionale Prot. 15/06/2022.0556593, il Ministero della Transizione Ecologica (MITE) ha comunicato la procedibilità dell'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs. 152/2006, proposta da Società Autostrade per l'Italia S.p.A., per il progetto denominato "Autostrada A13 Bologna-Padova Tratto Bologna Arcoveggio Bologna Interporto. Prosecuzione fino alla Via Aposazza del sistema tangenziale di Bologna" comprensiva del Piano di Utilizzo, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017.

Esaminata la documentazione pubblicata sul sito del MITE al fine del procedimento di Valutazione di impatto ambientale proposto da Autostrade per l'Italia S.p.A., per il progetto in oggetto, e visti i contributi pervenuti (Città metropolitana di Bologna acquisito con Prot. 29/07/2022.0699291, Consorzio della bonifica Renana acquisito con Prot. 02/08/2022.0712296, Comune di Bologna con Prot. 10/08/2022. 0736155, Arpae APA Metropolitana con Prot. 11/08/2022.0738739), anche a seguito della riunione istruttoria effettuata in data 19 luglio 2022 si esprimono le seguenti osservazioni al fine di poter valutare compiutamente la compatibilità del progetto con il quadro normativo attuale e i potenziali impatti ambientali significativi definendo le condizioni per prevenire o evitare i possibili impatti ambientali negativi del progetto.

Sulla base di quanto sopra indicato si esprime una complessiva valutazione positiva sul progetto in oggetto presentato da Autostrade per l'Italia S.p.A. che ha l'obiettivo di permettere una più efficace distribuzione dei flussi veicolari in ingresso ed in uscita dalla tangenziale con origine o destinazione a nord della città, e che attualmente utilizzano gli svincoli esistenti n.6 Corticella e n.7 Stalingrado, apportando effetti positivi in termini di riduzione del carico veicolare sui tratti urbani delle Vie Corticella e Stalingrado e maggiore funzionalità dei relativi svincoli. Si esprimono comunque le seguenti osservazioni con richieste di chiarimento e approfondimento e definizione di condizioni da rimandare alle successive fasi di approvazione e realizzazione dell'intervento.

Rumore e barriere acustiche

- nello studio acustico viene specificato che sono stati considerati i contributi acustici della viabilità interferente con il tracciato di progetto, senza però specificare quali siano le strade implementate nel modello previsionale. A tal proposito si richiede di produrre mappe di isolivello per gli scenari simulati, in modo da evidenziare le sorgenti sonore infrastrutturali considerate;
- le simulazioni eseguite evidenziano un esubero dei limiti, nello scenario di progetto con mitigazioni, presso il ricettore 1682, per il quale viene previsto un superamento del limite notturno all'ultimo piano. Per la mitigazione di tale superamento non viene valutato il potenziamento della barriera FOA063, poiché "oggetto di altro intervento" (come indicato nell'elaborato PAC007). Si richiede un chiarimento in merito, in quanto tale barriera, come le altre previste dal presente progetto, fa parte del pacchetto di mitigazioni previste nel potenziamento della A13 e quindi non è chiaro il motivo per cui la FOA063 non possa essere implementata al fine di conseguire il rispetto dei limiti anche per il ricettore in oggetto;
- si richiede di verificare la destinazione d'uso, e quindi l'eventuale necessità di mitigazione, dell'edificio di via Brini n. 29 e di quello di via Brini 39;
- con riferimento alle barriere acustiche, in coerenza con quanto previsto per i progetti del Passante e dell'ampliamento dell'A13 che insistono nelle medesime aree, si chiede

- di valutare l'impiego, ove possibile, di barriere trasparenti, compatibilmente con la funzione mitigativa dell'impatto acustico e dei recettori maggiormente esposti che rimane comunque la caratteristica prioritaria, anche per la conservazione delle visuali verso le aree agricole, con particolare riferimento ai varchi e alle discontinuità presenti;
- di raccordarsi alle previsioni e alle tipologie di barriera del Passante di nuova generazione e dell'A13, evitando soluzioni a scalini” quanto piuttosto di ricorrere a raccordi “senza soluzioni di continuità”.

Atmosfera

Relativamente allo Studio di impatto ambientale (DG AMB VG000 00000 R AMB 0005 0):

- dal punto di vista della conformità del progetto rispetto alla pianificazione di settore, si chiede di completare l'analisi evidenziando la rispondenza agli obiettivi del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020);
- il Proponente afferma che le emissioni dello scenario attuale 2014 non sono state stimate perché non più confrontabili, a causa di variazioni intervenute nella classificazione degli standard Euro 6 e del diesel gate. Ma la composizione del parco auto nazionale 2014, riporta una percentuale di veicoli Euro 6 pari allo 0,8%, che non preclude una stima per questo standard né la inficia in maniera preponderante. Si chiede pertanto di elaborare le emissioni per lo scenario attuale;
- si chiede di rivedere le differenze percentuali per il particolato in tabella 3.26 e il commento conseguente;
- per quanto riguarda le simulazioni modellistiche della fase di esercizio si rileva che
 - il dataset meteo scelto è riferito all'anno 2007, rappresentativo di una situazione climatologica media, in quanto caratterizzato da condizioni non particolarmente estreme. L'analisi purtroppo però non tiene in conto del fatto che in anni più sfavorevoli le concentrazioni potrebbero essere più elevate e che l'aumento delle condizioni meteorologiche e climatiche estreme sta diventando la norma. Si richiede pertanto un aggiornamento con dati meteo più recenti;
 - nelle mappe di ricaduta degli inquinanti si osserva una difformità nella geometria degli svincoli delle complanari in immissione su via Aposazza. Il confronto con le planimetrie di progetto evidenzia infatti un'ampiezza più piccola dei raccordi (per esempio la rampa est da progetto lambisce l'area di pertinenza dei VVFF). Si chiede pertanto di rendere coerente il modello geometrico delle sorgenti lineari, perché questo comporta una differente distribuzione delle isolinee di concentrazione rispetto ai potenziali ricettori, e di riformulare le simulazioni modellistiche;
 - si chiede di specificare la quota di riferimento delle linee di isoconcentrazione stimate dal modello;
 - si chiede di fornire per la fase di esercizio il valore delle concentrazioni stimate ai ricettori sensibili e residenziali posti all'interno dell'area di ricaduta e ai lati della zona del casello Arcoveggio, nei diversi scenari temporali (attuale, programmatico, progettuale);
- analogamente a quanto fatto in fase di cantiere, si chiede di applicare la metodologia APAT per la valutazione della significatività degli effetti delle concentrazioni stimate ai ricettori in fase di esercizio;
- per quanto riguarda la fase di cantiere, i quantitativi stimati di particolato non prendono in considerazione gli apporti da traffico dei mezzi pesanti sulle strade asfaltate, dalla fase di demolizione del casello e dalla componente exhaust relativa alle macchine operanti alla barriera

di esazione. Si chiede quindi di integrare le stime emissive di questi contributi, riformulando anche le corse col modello di ricaduta;

- sia per i risultati delle simulazioni della cantierizzazione, sia della fase di esercizio, si chiede di effettuare un'analisi considerando il fondo di concentrazione atmosferica per ciascun inquinante;
- si chiede di dettagliare la fase di demolizione del casello Arcoveggio in termini di operazioni previste e tipologie di macchine operatrici utilizzate;
- si chiede di effettuare una valutazione circa gli eventuali impatti cumulati sulle aree residenziali circostanti il casello Arcoveggio dovuti alla presenza dei cantieri mobili previsti per il potenziamento sia del sistema autostradale e tangenziale di Bologna sia dell'A13;
- si chiede di elaborare un bilancio di compensazione delle opere a verde rispetto alla CO₂ emessa dalle sorgenti mobili, che contempli anche la perdita di capacità di assorbimento per la riduzione delle aree attualmente vegetate. In caso di bilancio negativo, si chiede, in luogo della compensazione economica, di integrare il progetto con ulteriori interventi di compensazione non necessariamente ricadenti nelle aree di pertinenza dell'opera

Relativamente allo Studio di Traffico (DG GEN 00000 00000 R ATR 0001 0):

- si ritiene che il quadro programmatico degli interventi identificato nello studio non sia correttamente identificato, in quanto non è presente la linea verde del tram, il cui tracciato si troverà a meno di 600 m da Via Aposazza, ed è presente all'orizzonte temporale 2030-2040 (Tabella 23) il casello Valsamoggia la cui inaugurazione è invece avvenuta nel novembre 2016. Si ritiene necessario quindi riformulare il modello di assegnazione dei flussi veicolari;
- si chiede di fornire i flussogrammi e le tabelle dei flussi veicolari (espressi in OdP e TGMA) nei diversi orizzonti temporali (attuale, programmatico e progettuale) completi anche dei dati sulla viabilità interessata dal progetto (Via Aposazza, via Tuscolano, via Stendhal, via Ferrarese, via Lipparini e via del Gomito);
- si chiede di valutare per la fase di cantiere gli impatti sulla viabilità ordinaria nell'ora di punta dovuti all'indotto dei mezzi pesanti.

Relativamente al Piano di Monitoraggio Ambientale (DG PMA 00000 00000 R PMA 0010 0):

- si chiede inserire nel piano di monitoraggio un programma di campagne post operam finalizzato alla valutazione degli effetti delle opere di mitigazione e contenimento, individuando un punto di misura localizzato nell'area residenziale di via Formigine

Laminazione acque di piattaforma

Considerato che dalla documentazione tecnica fornita dal Proponente si evince che:

- i fossi di guardia assolvono alla funzione di sedimentazione e di invaso di laminazione e “sono dimensionati in modo da recuperare un volume minimo di invaso pari a 500m³/ha di nuova superficie pavimentata, oltre che in modo da garantire una portata scaricata pari a 15l/s per ettaro dell'intera superficie pavimentata afferente al sistema di drenaggio”;
- la laminazione viene assolta principalmente dai fossi perimetrali o anche da collettori di grandi dimensioni sotto la piattaforma (circolari o scatolari), dove confluiscono anche le portate delle
- superfici esistenti, dotati di manufatti terminali di controllo con luce tarata per la regolazione delle portate in uscita;
- sembra essere prevista una sola vasca di laminazione in terra a pianta triangolare per laminare la portata dal lato Ovest della sede della A13, comprensiva dell'allargamento per la terza corsia

e delle rampe di accesso alla via Aposazza in rilevato nel tratto a Sud del cavalcavia di via Aposazza. Dalle tavole idrauliche (vasca di laminazione, e tav. 1) e tavole delle aree di cantiere sono tuttavia rilevabili altre “vasche scoperte” non descritte nelle relazioni;

- dalla tabella in allegato I alla Relazione idraulica, i volumi di laminazione effettivi sono spesso inferiori, anche in maniera rilevante, a quelli da prevedersi per le nuove superfici impermeabilizzate da criterio AdB;

Si chiedono i seguenti chiarimenti:

- se per “recuperare un volume minimo di invaso pari a 500m³/ha” si intenda aggiungere un volume di invaso pari a 500m³/ha di nuova superficie impermeabilizzata al volume dei fossi esistenti che gestiscono attualmente le portate delle superfici esistenti. Tale volume dovrebbe comunque essere almeno aggiuntivo di quello già previsto dal progetto di ampliamento della Autostrada A13 già approvato;
- se il volume dei fossi di guardia di progetto soddisfa solamente la richiesta di laminazione per le nuove superfici impermeabilizzate e come si intenda comunque controllare e gestire la portata massima scaricata e proveniente dall’intera superficie pavimentata;
- di fornire documentazione di dettaglio (dimensionamento, particolari costruttivi e tavola in pianta e sezione) di tutte le vasche di laminazione previste dal progetto;
- di fornire una tabella esaustiva, comprensiva di legenda, dei recapiti finali (suolo, acque superficiali, fognatura, individuazione puntuale del collettore) delle diverse reti di drenaggio del tratto interessato dal progetto, indicando, per ogni recapito, le superfici esistenti e di progetto connesse, le portate esistenti e di progetto collettate, i volumi di laminazione, la portata massima complessiva in l/sec scaricata esistente e di progetto;
- si ricorda che dovrà comunque essere coinvolto il Gestore del Servizio Idrico Integrato per tutte le immissioni in pubblica fognatura, nonché per il nuovo tratto di fognatura pubblica da realizzare;
- per quanto attiene alla vasca di laminazione in terra a pianta triangolare, si rileva che viene collocata a ridosso di edifici esistenti in via Brini, in considerazione della possibilità di sviluppo di vegetazione spontanea e presenza ristagni di acque con proliferazioni di insetti in corrispondenza dell’area della vasca di laminazione, si chiede di valutare una collocazione alternativa, ad adeguata distanza da edifici/installazioni fisse, oppure in zona con minore presenza di queste (ad esempio ad Est della sede A13). Si chiede inoltre di evidenziare la viabilità di accesso per le necessarie operazioni di pulizia e manutenzione e relazionare in merito alla gestione di tali interventi necessari;
- inoltre, in virtù del fatto che il progetto della vasca di laminazione prevede un massimo riempimento di 50 cm (quindi tra i m 2,20 e 2,70 dal p.c.) e risulta avere una profondità di m 2,70 dal p.c., risulterebbe che il fondo della vasca in terra potrebbe trovarsi a meno di un metro dal livello massimo dell’acquifero sotterraneo più superficiale, con conseguente necessità di impermeabilizzazione completa dell’invaso, si chiede:
 - quali siano le portate reali da invasare nella vasca di laminazione di progetto;
 - quale sia la motivazione per realizzare una vasca di tale profondità e se sia possibile realizzarla più superficiale;
 - di valutare l’impermeabilizzazione dell’invaso.

Aree di cantiere

Per quanto riguarda le tre aree di cantiere previste: CB001, ADS01 e ADS02 si rileva che non è fornita documentazione tecnica riguardante tali aree: non sono definite le tipologie di superfici sulle quali verranno svolte le diverse attività, non risultano verificate l’invarianza idraulica e le necessità di gestione

qualitativa delle portate, non risultano verificate le condizioni di sicurezza rispetto agli scenari di allagamento di cui al PGRA e non risultano verificati i recettori delle acque reflue e meteoriche.

Al fine di rispettare le norme di settore si chiede pertanto di integrare con una progettazione, almeno di massima, relativa alle aree di cantiere:

- individuando le diverse superfici sulle quali svolgere le diverse attività (ubicazione, superficie, tipologia di pavimentazione, attività svolta);
- le necessità di realizzazione di sistemi di gestione qualitativa delle portate di acque reflue di dilavamento ed acque di prima pioggia conformi a quanto previsto dalla DGR 286/2005 e DGR 1860/2006;
- i sistemi di gestione quantitativa delle portate e fornendo i loro dimensionamenti, individuando inoltre i punti di recapito delle reti fognarie interne;
- fornendo un piano di monitoraggio / controllo degli scarichi di acque reflue delle aree di cantiere;
- fornendo uno studio idraulico che dimostri la sostenibilità degli interventi, soprattutto per quanto riguarda i cantieri temporanei, relativamente al rischio idraulico rispetto agli scenari di allagamento di cui al PGRA e definendo la quota di sicurezza a cui realizzare il campo base e le aree di deposito di materiali e rifiuti, nonché le soluzioni progettuali necessarie al fine della riduzione della vulnerabilità dei beni e delle persone esposte.

Terre e Rocce da scavo

Per quanto riguarda la componente terre e rocce da scavo:

- in conseguenza della sentenza del Consiglio di Stato n. 48 del 7 gennaio 2022, relativa all'esclusione del trattamento a calce quale normale pratica industriale ammessa sulle terre e rocce da scavo, e fermo restando che sono state avanzate al MITE delle richieste di chiarimento in merito all'applicazione di tale sentenza, si ritiene ad oggi necessario che il proponente valuti l'individuazione di soluzioni alternative in sostituzione di quanto previsto al paragrafo 4.1.4.1 del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (Progetto definitivo – Aspetti Ambientali Gestione Terre) ;
- integrare il piano di utilizzo con l'individuazione dei quantitativi di terre e rocce da scavo compatibili ai limiti di Concentrazione Soglia di Contaminazione (CSC) di cui alla colonna A e i quantitativi di terre e rocce compatibili ai limiti di colonna B in modo da evitare il deposito temporaneo dei materiali (terre e rocce compatibili ai limiti di colonna B) su aree non idonee;
- fornire i volumi di terreni di scavo da prevedersi per la realizzazione della/delle vasche di laminazione e destinazione finale dei volumi prodotti con lo scavo

Interventi di mitigazione verde

- si ritiene opportuno cogliere l'occasione progettuale per implementare la funzione ecologica delle fasce di mitigazione da affiancare all'opera stradale in progetto, anche in coerenza con quanto disposto dagli articoli 46 e 37 del PTM. In accordo con il competente Servizio del Comune si dovrà valutare di implementare ulteriormente le piantumazioni lungo le due rampe ed i relativi raccordi in progetto, in particolare in adiacenza alle aree agricole, al fine di mitigare ulteriormente l'impatto dell'infrastruttura rispetto all'ecosistema agricolo;
- in riferimento alle possibili interferenze con aree boscate, si dovrà verificare l'entità della compensazione ai sensi della D.G.R. 549/2012, in accordo con l'amministrazione comunale ritenendo preferibile prevedere l'utilizzo di aree per la compensazione in luogo del versamento degli oneri sul "fondo regionale per interventi compensativi";

- in relazione agli interventi di mitigazione verde, si rileva che non sono state presentate idonee planimetrie e una relazione per inquadrare l'opera in progetto congiuntamente agli altri interventi previsti dalla stessa società Autostrade nella zona in esame. Si richiedono pertanto una tavola e relativa relazione per l'inquadramento di tutti gli interventi a verde previsti nell'area, sia dal presente progetto e sia dei progetti del Passante di nuova generazione e dell'ampliamento dell'Autostrada A13;
- l'opera comporta l'interferenza con circa 500 piante che, seppur non tutelate, erogano servizi ecosistemici di regolazione legati all'assorbimento di CO₂, inquinanti gassosi e polveri, drenaggio urbano, regolazione del microclima e biodiversità. Il progetto del verde deve garantire quindi una protezione e un inserimento paesaggistico e ambientale tale da compensare gli impatti in termini di consumo di suolo, perdita di fitomassa attuale e potenziale locale aumento di inquinanti atmosferici per abitazioni e campi agricoli confinanti, e al contempo deve garantire che non siano diminuite le opere di mitigazione ambientale già approvate per gli altri progetti che interessano l'area, ovvero le fasce di mitigazione previste in affiancamento ad alcuni tratti dell'Autostrada A13 in allargamento e gli impianti arborei progettati nel parco Rabin dai lavori del Passante. Si ritiene pertanto necessario aumentare le mitigazioni a verde dell'opera, integrando il progetto del verde con:
 - una fascia arborea arbustiva polifunzionale dello spessore di circa 15-20 metri (3-4 filari) sul lato est dell'infrastruttura, a mitigazione dei campi agricoli presenti. Questa richiesta è da intendersi per il tratto a nord del parco pubblico Rabin e fino a via Aposazza;
 - un intervento di forestazione urbana con il modulo RIRU (rimboschimento rustico ecologico) in similitudine con altri interventi di mitigazione legati all'allargamento del Passante, su tutto il mappale 701 Foglio 80 (di proprietà del Comune di Bologna). Il sesto di impianto e la composizione specifica possono essere mutuati appunto da quanto previsto nel documento "111465-0000-PD-IT-S00-GE000-00000-R-SUA0050-2 Relazione del verde" del Passante;
 - estendere la tipologia della formazione arboreo-arbustiva densa (ora prevista solo all'interno degli svincoli) ai mappali espropriati a nord di via Aposazza, individuati in verde chiaro nella tavola SUA0003- Censimento su espropri;
Tali aree sono ora previste da espropriare e poi destinate a "recupero agricolo e inerbimento finale a medicaio".
 - tutte le opere a verde, considerate le temperature estive registrate a Bologna negli ultimi anni, dovranno essere dotate di relativi impianti di irrigazione per almeno 3 anni, a garanzia dell'attecchimento delle piante.

Risoluzione interferenze

- rispetto alla interferenza con la condotta irrigua del Consorzio della Bonifica Renana, come indicato nella comunicazione trasmessa dal Consorzio della Bonifica Renana alla Regione Emilia-Romagna e al MITE, alla quale si rimanda per i dettagli, e acquisita in Regione Emilia-Romagna con Prot 02_08_2022_0712296, si evidenzia la presenza di una interferenza con una condotta irrigua consortile posta a nord di via Aposazza. Tale interferenza era già stata evidenziata in data 15/09/2021 nell'ambito della procedura di approvazione dell'opera l'Ampliamento alla terza corsia tratta Bologna Arcoveggio – Ferrara Sud. Considerato che:
 - tale opera irrigua è oggetto di un progetto già finanziato da parte del Ministero delle Infrastrutture della Mobilità Sostenibile (MIMS) nell'ambito del Piano Nazionale

- Invasi nel Settore Idrico (Codice Intervento 518/2) – a valere su fondi PNRR per un importo di € 7.000.000,
- il progetto definitivo è in fase di predisposizione e la sua esecuzione troverà realizzazione negli anni 2023-2024,
 - è pertanto necessario che il presente progetto recepisca la proposta di risoluzione dell'interferenza con l'opera irrigua Consortile, così come condiviso con il progettista Tecne, rimandando per i dettagli a quanto indicato nelle osservazioni trasmesse dal Consorzio della Bonifica renana.
- relativamente alla rete ciclabile comunale, il Comune di Bologna segnala che ha in corso di realizzazione un itinerario ciclabile lungo la direttrice Lipparini-Aposazza-Gomito-Calamosco, ritenuto di importanza strategica per i collegamenti in direzione est-ovest a nord della città. Il progetto approvato prevede la realizzazione di due piste ciclabili monodirezionali su sede stradale in via Aposazza, scelta dettata dal fatto che allo stato attuale non esistono intersezioni o interferenze tra flussi veicolari e flussi ciclabili; a seguito della realizzazione dello svincolo su Via Aposazza, le interferenze tra ciclisti ed i veicoli sulle corsie di accelerazione e decelerazione delle rampe di svincolo comporterebbero standard di sicurezza inaccettabili per entrambe le componenti. Nell'ottica di mantenere in essere il collegamento ciclabile in corso di esecuzione anche dopo la realizzazione dello svincolo, nonché di garantire anche una sicura percorribilità pedonale di Via Aposazza, viene chiesto:
 - di predisporre ed approfondire a livello progettuale l'inserimento lungo tutto il margine sud di Via Aposazza, di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria affiancata a un percorso pedonale, di sezione utile complessiva pari a 4,00 metri (2,50 metri per la pista ciclabile pedonale e 1,50 metri per il percorso pedonale), eventualmente anche con l'acquisizione di nuove aree, ove fosse necessario. Qualora la disponibilità degli spazi da occupare non consentisse tale soluzione è possibile, in subordine, prevedere un percorso promiscuo ciclo-pedonale di larghezza riducibile a 3,50 metri;
 - di risolvere, a livello progettuale, l'interferenza tra veicoli e ciclisti predisponendo, prima della realizzazione delle due rampe di svincolo lato sud, opportune opere di sottopasso tramite scatolari con sezione utile di 4,00 x 2,50, studiando con cura il profilo altimetrico dell'asse della pista ciclo-pedonale, ed il relativo innesto con i percorsi ciclabili e pedonali esistenti nelle due rotatorie di estremità.

Cordiali saluti

per il Responsabile dell'Area

Dott.ssa Cristina Govoni

Dott. Stefano Rotundo

(nota firmata digitalmente)