

**AREA Pianificazione Territoriale**

---

**Servizio Pianificazione del territorio**

**RELAZIONE ISTRUTTORIA**

**OGGETTO:**

**VARIANTE AL POC**

del Comune di  
**BOLOGNA**

contestuale al Procedimento unico di cui all'art.53 della L.R. 24/2017, finalizzato  
all'approvazione del progetto definitivo della  
PRIMA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA – LINEA ROSSA,  
all'approvazione della localizzazione dell'opera, all'apposizione del vincolo preordinato  
all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità

**PROCEDIMENTO:**

CONTRIBUTO ISTRUTTORIO DELLA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA  
RELATIVO ALLA VARIANTE AL POC  
CONTESTUALE AL PU EX ART. 53 DELLA L.R. 24/2017

Bologna 26 marzo 2021

## **Sommari**

Inquadramento procedura

Descrizione del progetto e inquadramento nel contesto urbanistico

Aspetti di variante al POC

Inquadramento territoriale

Coerenza con il PUMS e con il PTM

Coerenza con il PTCP

Pareri espressi dalla Città Metropolitana nelle fasi già espletate

Ulteriori valutazioni territoriali a seguito del deposito

Valutazioni ai fini della Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT)

Valutazioni conclusive

## **INQUADRAMENTO PROCEDURA**

In data 20/12/2019, con Delibera di Giunta n. DG PG.568842, il Comune di Bologna ha approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) della Prima Linea Tranviaria di Bologna – Linea Rossa.

La Linea Rossa è la prima linea di una rete tranviaria di trasporto pubblico a Bologna, che il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile approvato il 27/11/2019 con Delibera di Consiglio Metropolitan n.54/2019) prevede nell'ambito della rete portante metropolitana.

In data 29/10/2019 il Comune di Bologna, quale ente proponente dell'intervento in oggetto, ha presentato all'autorità competente, Regione Emilia Romagna, istanza di avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) del PFTE.

La procedura di Screening ambientale si è conclusa con la Determina del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia Romagna n. 11413 del 06 luglio 2020, nella quale è stato determinato "di escludere, ai sensi dell'art. 11, comma 1, della L.R. 4/2018, il progetto denominato Prima linea tranviaria di Bologna (Linea Rossa) dalla ulteriore procedura di VIA", a condizione che nelle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva fossero rispettate le condizioni ambientali indicate nel provvedimento medesimo.

Nella medesima Determina n. 11413 del 06 luglio 2020 è stato rilevato che l'opera non è in contrasto con il PSC, tuttavia necessita di attuazione con apposito POC, pertanto è stato disposto che in fase di procedimento unico ex art. 53 della L.R. 24/2017 si sarebbe provveduto anche alla predisposizione della variante agli strumenti urbanistici per la localizzazione puntuale dell'opera pubblica da realizzare, disciplinando le destinazioni urbanistiche delle aree interessate.

Con comunicazione PG 492279 del 24/11/2020, acquisita da questa Amministrazione con PG n.64252 del 25/11/2020 il Comune di Bologna ha indetto la prima seduta della Conferenza dei servizi decisoria ed ha comunicato la pubblicazione sul BURERT del 25/11/2020 dell'avviso di avvenuto deposito con cui è stato avviato formalmente il procedimento di approvazione, mediante Conferenza dei Servizi - Procedimento Unico, ai sensi e per gli effetti dell'art. 53 della L.R. n. 24/2017, del progetto denominato "PRIMA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA – LINEA ROSSA" in Comune di Bologna, comportante localizzazione dell'opera ai fini urbanistici (POC), apposizione del vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità.

Precedentemente alla data di pubblicazione del progetto, il Comune di Bologna ha altresì provveduto ad inviare comunicazione a tutti i proprietari delle aree oggetto di esproprio o di asservimento lungo il percorso della linea tranviaria.

## **DESCRIZIONE DEL PROGETTO E INQUADRAMENTO NEL CONTESTO URBANISTICO**

Il PUMS prevede nell'ambito della rete portante del Trasporto Pubblico Metropolitan (TPM), un assetto per la rete tranviaria composto da 4 linee interconnesse tra loro, che collegano le parti periferiche della città attraversando il centro storico:

- Linea Tram Rossa: Terminal Emilio Lepido-CAAB
- Linea Tram Gialla: Casteldebole-Rastignano
- Linea Tram Verde: Deposito Due Madonne-Corticella
- Linea Tram Blu: Casalecchio-San Lazzaro.

In coerenza con tale assetto è stato sviluppato il progetto definitivo della "Linea Rossa", prima linea tranviaria di Bologna, il cui tracciato si estende per circa 15 km dal capolinea ovest "Terminal Emilio Lepido", posto nel quartiere di Borgo Panigale, attraversa il centro storico della città e termina in corrispondenza di due capolinea: uno in corrispondenza della Facoltà di Agraria, all'estremità est della città, presso il quartiere Pilastro, a cui si aggiunge un tratto di circa 1,3 km, che si dirama da una biforcazione su via Aldo Moro, in

corrispondenza dell'ingresso del Polo fieristico e degli uffici della Regione Emilia-Romagna, per arrivare al capolinea nord "Terminal Fiera" di via Michelino, nel quadrante nord-est della città.

Quasi tutto il tracciato, ad eccezione di un tratto di circa 400 m in direzione nord-est, corre lungo una sede riservata a doppio binario, di larghezza pari a 6.00 m, al fine di ridurre le interferenze con le altre componenti della mobilità urbana, sia pubbliche che private, con una sopraelevazione della sede di circa 7cm rispetto alla sede stradale limitrofa, in modo da rendere la sede comunque sormontabile per il transito di mezzi di soccorso in situazioni di emergenza.

Per l'attraversamento del centro storico è previsto l'utilizzo di un sistema alternativo alla linea di alimentazione elettrica del tram, evitando così l'impatto visivo della linea stessa.

Parallelamente alla nuova sede tranviaria, ad esclusione delle sezioni ubicate nel centro cittadino (via Ugo Bassi, via Indipendenza), è prevista almeno una corsia di marcia destinata al transito su gomma, di ampiezza tale da garantire il passaggio dei mezzi pesanti. La progettazione è stata effettuata sulla base delle seguenti linee guida:

- minimizzazione dell'impatto della sede tranviaria sulla circolazione primaria e secondaria;
- minimizzazione dell'impatto della nuova infrastruttura sul patrimonio arboreo esistente;
- minimizzazione dell'impatto sui sistemi di sosta esistenti;
- adattamento delle tecnologie tranviarie e delle finiture al contesto ambientale ed in special modo a quello del centro storico;
- rispetto dell'elemento "portico" in riferimento al suo valore storico-urbanistico per la città di Bologna;
- integrazione della tranvia con i sistemi di mobilità attiva (pedonale e ciclabile);
- abbattimento delle barriere architettoniche.

A compensazione della sosta interferita dalla linea, lungo il tracciato sono previsti 14 parcheggi, alcuni di nuova realizzazione, altri costituiti da riadattamenti di aree di parcheggio non organizzate, oltre ai parcheggi di interscambio ai due capolinea ovest e nord.

Parte fondamentale della nuova infrastruttura è rappresentata dal nuovo deposito a Borgo Panigale, avente superficie complessiva di circa 90.000 mq, necessario sia per il ricovero notturno dei mezzi sia per la manutenzione delle vetture circolanti lungo la linea.

All'estremità opposta della linea, in prossimità del Capolinea "Facoltà di Agraria", è prevista una seconda area di ricovero mezzi – il deposito ausiliario Pilastro - più piccola del deposito principale, dove sarà collocato un piccolo edificio per le prime attività di manutenzioni e quattro binari per il ricovero notturno dei mezzi a fine corsa, evitando il rientro a vuoto al deposito di Borgo Panigale.

Il tracciato attraversa ambiti molto diversi e collega importanti poli attrattori della città, quali:

- Quartiere Borgo Panigale-Reno (in cui sono ubicati anche l'aeroporto Guglielmo Marconi e la stazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna Borgo Panigale),
- Ospedale Maggiore,
- Centro storico della città,
- Distretto "Fiera",
- Zona Pilastro,
- C.A.A.B./ F.I.CO./Università di Agraria.

Pur nella complessità e diversità del tessuto urbano attraversato, dal punto di vista dell'inquadramento urbanistico il progetto può essere suddiviso in tre macroambiti, corrispondenti all'asse della via Emilia, il Centro Storico e l'ambito che va dalla Bolognina fino al margine orientale dell'area urbana.

Nel complesso il progetto punta alla migliore integrazione possibile dell'infrastruttura con gli assi stradali attraversati, mediante il corretto posizionamento del tracciato ed il miglioramento delle sezioni stradali attraversate dalla tranvia, riorganizzando in modo gerarchico gli ambiti pedonali, ciclabili e stradali, prevedendo l'allargamento dei marciapiedi, il potenziamento delle alberature e del verde stradale, nonché dell'arredo

urbano.

Tra i nuovi interventi stradali previsti in progetto, il più significativo riguarda la riorganizzazione dell'area dell'intersezione tra via Alcide De Gasperi, via Marco Emilio Lepido e via Persicetana che prevede:

- la realizzazione di uno spartitraffico "verde" lungo la via Persicetana;
- la realizzazione di una nuova rotatoria per gestire il traffico di superficie da e per il deposito e il nodo intermodale;
- l'interramento della via de Gasperi in corrispondenza dell'intersezione con la Persicetana;
- la realizzazione delle rampe monodirezionali di collegamento tra quest'ultima viabilità e la nuova rotatoria.

L'infrastruttura di progetto introduce, inoltre, nuovi tratti stradali di collegamento alla Rotonda Benedetto Croce costituiti dal collegamento con Via Bragaglia e il completamento della viabilità di Via Caduti di Amola.

In linea generale la nuova infrastruttura contribuirà alla riqualificazione dello spazio pubblico nella dimensione locale e con specifico riferimento alla via Emilia Ponente, il progetto concorrerà nella rigenerazione degli spazi pubblici che si affacciano sulla "strada madre", mentre per ognuno dei principali poli attrattori sopra richiamati, il progetto della linea tranviaria si configurerà come supporto ad una serie di interventi di riqualificazione previsti dal Comune di Bologna.

Con particolare riferimento alla progettazione delle opere a verde è stato seguito un approccio multidisciplinare che ha considerato l'inserimento della nuova infrastruttura come un'opportunità di riqualificazione del verde urbano e periurbano per il miglioramento dei "servizi ecosistemici".

Nelle aree terminali dei capolinea sono stati previsti un'ampia area naturalistica definita "Bosco urbano di Borgo Panigale" di circa 29.800 mq, un nuovo parco urbano nel quartiere di Borgo Panigale di circa 3,95 ha ed un bosco urbano nel quartiere Pilastro, che consiste in un intervento di forestazione urbana ad integrazione della dotazione dell'area nella zona deposito, connettendo ecologicamente il sistema con l'area agricola limitrofa.

## **ASPETTI DI VARIANTE AL POC**

La variante al POC è finalizzata alla localizzazione dell'infrastruttura nonché all'apposizione di vincolo preordinato all'esproprio, pertanto non introduce una disciplina specifica per gli interventi da realizzare.

Il POC comprende una Tavola nella quale viene indicato il tracciato della Prima linea Tranviaria di Bologna - Linea Rossa tra gli "Interventi per le dotazioni territoriali per la cui realizzazione si appone il vincolo espropriativo", sulla base della classificazione del territorio in ambiti già definita dal PSC.

Gli elaborati depositati relativamente alla variante al POC ed alla contestuale Valsat sono i seguenti:

- Relazione di Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale, comprensiva di Tavola degli "Interventi per la cui realizzazione si appone il vincolo espropriativo", Relazione di fattibilità economico-finanziaria, Documento programmatico per la qualità urbana, espropri;
- Sintesi non tecnica del documento di Valsat;
- Relazione geologica e sismica;
- Schede dei vincoli;
- Tavole dei vincoli (Tavole vigenti e Tavola Infrastrutture, suolo servitù variata).

Il PSC - ancora vigente fino all'approvazione del Piano Urbanistico Generale adottato con DCC n. 519336 del 7-12-20 - individua la Metrotranvia quale principale intervento di

infrastrutturazione previsto per il riassetto della rete di trasporto pubblico e, seppure non ne ricalca il tracciato, la nuova “linea Rossa” del tram garantisce prestazioni analoghe alle previsioni precedenti, pertanto risulta coerente con gli indirizzi strategici del PSC.

Il progetto risulta, inoltre, pienamente coerente con i contenuti del PUG, in particolare, con l'azione 3.1f specificamente dedicata alla “*realizzazione della rete tranviaria urbana*”, e con la “*complessiva re-infrastrutturazione urbana*” descritta nella *strategia urbana 3.1*, che contribuisce all'obiettivo “attrattività e lavoro”.

## **INQUADRAMENTO TERRITORIALE**

### **Coerenza con il PUMS e con il PTM**

La rete del Trasporto Pubblico Metropolitano (TPM), di cui fa parte la rete tranviaria in qualità di sistema portante, è stata assunta quale rete infrastrutturale strategica della mobilità metropolitana dal Piano Territoriale Metropolitano (PTM) adottato il 23/12/2020 ed in corso di approvazione, di cui il PUMS ne costituisce la componente infrastrutturale.

Come già evidenziato nei paragrafi precedenti, il PUMS prevede l'implementazione di una rete tranviaria improntata su 4 linee principali, di cui la prima è rappresentata dalla Linea Rossa, il cui tracciato si estende dal capolinea ovest “Terminal Emilio Lepido”, nel quartiere di Borgo Panigale e attraverso il centro storico, termina in corrispondenza di due capolinea: la Facoltà di Agraria presso il quartiere Pilastro e Polo fieristico nel “Terminal Fiera” di via Michelino. Entrambi i Terminal sono classificati dal PUMS come Centri di Mobilità, quali nodi della rete del TPM, con specifica funzione di favorire l'intermodalità e l'accessibilità, nonché di innalzare la qualità e la vivibilità dell'area urbana ad essi afferente.

Il progetto definitivo della Linea Rossa risulta dunque in linea generale perfettamente coerente con l'assetto strategico del trasporto pubblico delineato dal PUMS e rientra pienamente nel suo processo di attuazione, concorrendo agli sfidanti obiettivi di diversificazione delle modalità di trasporto sostenibili individuate dal Piano

### **Coerenza con il PTCP**

L'art. 12.5 del PTCP al comma 7 dispone che i “*Comuni recepiscono nei propri strumenti urbanistici le previsioni della pianificazione e della programmazione sovraordinate, ai sensi dell'art. A-5 della L.R. 20/2000, e provvedono alla definizione della rete di infrastrutture e servizi per la mobilità, con particolare riferimento ai servizi di trasporto in sede propria, ai parcheggi di interscambio, alla mobilità ciclabile e pedonale, alle caratteristiche e prestazioni delle infrastrutture*”.

Dall'esame delle tutele del PTCP non sono emerse condizioni tali da poter precludere la realizzazione dell'opera proposta, come già evidenziato nelle valutazioni espresse dalla Città metropolitana di Bologna nelle precedenti fasi del procedimento unico e della relativa procedura di screening, che si richiamano sinteticamente nel successivo paragrafo.

### **Valutazioni espresse dalla Città Metropolitana nelle fasi già espletate**

Le prime valutazioni di coerenza con il PTCP ed il PUMS sono state espletate nel corso della procedura di screening del PFTE (avviata nel 2019 e conclusasi con Determina n. 11413 del 06 luglio 2020), evidenziando l'interferenza dell'infrastruttura con alcune tutele del PTCP, fra cui:

- quelle afferenti il sistema idrografico, in particolare in corrispondenza del Fiume Reno (*alvei attivi, fasce di tutela e di pertinenza fluviale*, artt. 4.2, 4.3 e 4.4);
- la *Tutela delle acque superficiali e sotterranee* (riportate nella *Tavola 2b*) quali le *Aree di ricarica di Tipo B e di Tipo* e le *Zone di rispetto delle sorgenti e pozzi* (artt. 5.2 e 5.3), in merito alle quali è stata evidenziata la necessità approfondire gli studi idraulici per attestare la totale assenza di interferenze con le caratteristiche qualitative e quantitative delle acque sotterranee;

- *rischio sismico* e interferenza con le seguenti *aree suscettibili di effetti locali* (art. 6.14):
  - area A potenzialmente soggetta ad amplificazioni per caratteristiche litologiche,
  - L1 - area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e potenziale presenza di terreni predisponenti la liquefazione,
  - L2 - Area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziale liquefazione,
 in merito alle quali sono stati richiesti studi geologici con valutazione del coefficiente di amplificazione litologico e verifica della presenza di caratteri predisponenti la liquefazione (approfondimenti di III livello da effettuarsi ad oggi secondo quanto definito dalla DGR 630 del 2019) e uno specifico adeguamento degli approfondimenti sismici prodotti, riferiti al Deposito di Borgo Panigale e del Pilastro;
- in linea generale, inoltre, è stato richiesto che le scelte progettuali prestassero particolare attenzione alle interferenze con le *reti ecologiche* (connettivi e corridoi ecologici, art. 3.5), con le *zone di particolare interesse naturalistico e paesaggistico della pianura* (art. 7.4) e alle aree che lambiscono le *zone umide* (artt. 3.5 e 3.6) per preservarne le caratteristiche qualitative.

Relativamente al tema della mobilità, nell'ambito della suddetta procedura di screening questo ente ha formulato alcune raccomandazioni da tenere conto in fase di progettazione definitiva relative a:

- adeguate misure nella progettazione dei sottopassaggi per contrastare il rischio alluvioni,
- specifici approfondimenti progettuali dell'attestamento del tram in via Michelino, favorendo un'adeguata efficienza dell'intermodalità,
- ipotesi di ridisegno della Rete del Trasporto Pubblico urbano e suburbano, sia in merito alla redistribuzione del servizio, che in merito alla programmazione delle corse in adduzione e/o completamento della linea tranviaria,
- approfondimenti progettuali per l'inserimento dei percorsi ciclabili previsti dal Bicipan di Bologna e da quello metropolitano.

Successivamente, nell'ambito del Procedimento Unico in oggetto, su richiesta del Comune di Bologna e sulla base di una prima disamina degli elaborati costituenti il Progetto Definitivo dell'opera, questo ente ha espresso con nota con nota PG 71617 del 23/12/2020, le proprie valutazioni di competenza rispetto alle prescrizioni ambientali contenute nella Determina n. 11413/2020, richiedendo approfondimenti in merito a:

- aspetti idrogeologici: integrazioni della Relazione geologica con una sintesi delle risultanze degli studi effettuati e interferenza con la falda della sottostazione elettrica interrata SSE5;
- intermodalità con SFM, con particolare riferimento a:
  - collegamento tra la stazione SFM di Borgo Panigale e la nuova fermata del tram ad essa dedicata, in un'ottica di miglior segnalamento e valutandone la riqualificazione,
  - collegamento pedonale con la Stazione Centrale, da evidenziare con maggiore chiarezza le modalità di accesso dalle due nuove fermate del tram (Piazzale Medaglie D'Oro e Via Carracci per AV),
- progettazione del Terminal Fiera di via Michelino, con particolare riferimento a:
  - predisposizione di un sistema di movimentazione semaforico dedicato alla partenza dei bus dagli stalli di sosta,
  - descrizione progettuale della ciclostazione prevista anche in termini di capienza in numero di posti bici offerti, oltreché adeguata rappresentazione grafica di dettaglio;



- interventi a favore della mobilità ciclistica con particolare riferimento a:
  - riepilogo delle soluzioni individuate relativamente alla rete ciclabile, anche a favore dell'interscambio, lungo il corridoio interessato dal tram,
  - rappresentazione grafica anche di tipo schematico/ideogrammatico degli interventi a favore della ciclabilità previsti lungo tutto il tracciato tranviario;
- ridisegno del TPL: integrazioni/modifiche al capitolo 7.1 dello Studio trasportistico relative all'integrazione con la rete Metrobus e alla specificazione del mantenimento livello attuale dei servizi scolastici.

Infine, con nota PG n. 6334 dell'1/2/2021, la Città metropolitana ha dato riscontro al Servizio VIPSA della Regione Emilia Romagna delle proprie valutazioni per l'espressione conclusiva della verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nella Determina n. 11413 del 06 luglio 2020, ritenendo ottemperate le prescrizioni di propria competenza.

### **ULTERIORI VALUTAZIONI TERRITORIALI A SEGUITO DEL DEPOSITO**

A seguito del periodo di deposito sono state controdedotte dall'Ente procedente 59 osservazioni, che il Comune ha classificato secondo le seguenti categorie tematiche:

- scelte progettuali di carattere generale;
- indennità di esproprio/titolo dell'occupazione/intestazione catastale;
- limiti intervento e localizzazione (deposito, parcheggi privati, edicole, dehors, occupazione temporanea...);
- circolazione stradale;
- sottoservizi;
- ambiente (verde, raccolta rifiuti, inquinamento...);
- ciclabilità;
- altro (accessibilità, passi carrai, sicurezza, cantieri...).

Tenuto conto che già nel passaggio dal Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) al progetto definitivo sono intervenute modifiche dovute sia agli approfondimenti propri della fase progettuale di maggior dettaglio, sia al dibattito pubblico, sia al recepimento delle condizioni ambientali contenute nella Determinazione finale della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA (Screening), dall'esame dei documenti di sintesi delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute (*Relazione sulle controdeduzioni ai privati e Catalogo delle osservazioni*) non si rilevano ulteriori significative modifiche degli aspetti progettuali. Il recepimento delle osservazioni, in linea generale, non riguarda il tracciato della Linea, ma risponde e risolve alcune interferenze/criticità rispetto a proprietà private e alla viabilità, pertanto il livello di dettaglio delle modifiche apportate non interferisce con l'impatto rispetto alla **pianificazione sovraordinata**, per la quale **si conferma la coerenza complessiva**.

Per quanto concerne le tematiche legate alla **mobilità sostenibile** si ritiene che il progetto definitivo sia stato adeguatamente integrato per le parti richieste, sia per quanto concerne l'intermodalità, che la riorganizzazione del trasporto pubblico, oltre ad uno specifico approfondimento dedicato alla ciclabilità.

Si raccomanda in fase esecutiva la previsione e progettazione degli interventi necessari per l'implementazione di un sistema di regolamentazione semaforico per la movimentazione di bus nel Terminal Fiera di via Michelino.

### **PARERE IN MATERIA DI VINCOLO SISMICO E VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON LE CONDIZIONI DI PERICOLOSITÀ**

Richiamando le motivazioni illustrate nel parere a firma del geologo dell'Area Pianificazione Territoriale (allegato) si ritiene che gli approfondimenti effettuati risultino coerenti e



sufficienti, pertanto si esprime parere favorevole in merito alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale per gli aspetti geologici e sismici, evidenziando che:

- dovrà essere tenuto in debita considerazione il rischio derivante dall'amplificazione sismica al sito e si rammenta che, ai fini dell'effettiva riduzione del rischio sismico, dovrà essere verificata l'eventuale coincidenza delle frequenze di risonanza tra il suolo e le strutture in progetto;
- in conformità con il D.P.R. n. 120 del 13 giugno 2017 e nei limiti delle previsioni di progetto sarà necessario trasportare a rifiuto, in discariche autorizzate, tutti i materiali lapidei e terrosi eccedenti la sistemazione delle aree interessate dalle lavorazioni;
- le nuove opere dovranno essere progettate e realizzate in conformità con quanto previsto dal Decreto Ministeriale del 17 gennaio 2018 "Norme Tecniche per le Costruzioni" entrato in vigore dal 22 marzo 2018.

### **VALUTAZIONI AI FINI DELLA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE (VALSAT)**

In merito alla valutazione di sostenibilità ambientale relativa all'inserimento in POC dell'opera pubblica "Prima linea tranviaria di Bologna (Linea rossa)" in oggetto, si rimanda a quanto dettagliatamente riportato nel contributo istruttorio di ARPAE AACM (che si allega come parte integrante della presente relazione), che a sua volta recepisce e richiama tutte le prescrizioni già espresse dai soggetti competenti in materia ambientale nell'ambito del Procedimento Unico in oggetto.

Si chiede, pertanto, che in fase di progettazione esecutiva siano ottemperate le prescrizioni ambientali specificate da ARPAE AACM, con particolare riferimento alla coerenza al Piano di monitoraggio per ogni matrice nella dichiarazione di sintesi.

### **VALUTAZIONI CONCLUSIVE**

Per quanto dettagliatamente motivato, si ritiene l'opera in progetto e la contestuale variante al POC, comprensiva di parere motivato favorevole sulla Valsat, compatibile e coerente con la pianificazione sovraordinata, richiamando la complessiva coerenza con PTCP, PUMS e PTM, richiamando le condizioni/prescrizioni da tenere conto in fase di progettazione esecutiva e nelle successive fasi di monitoraggio, in merito a:

- **mobilità:** previsione di un adeguato sistema di regolamentazione semaforico per la movimentazione di bus nel Terminal Fiera di via Michelino;
- **rischio sismico:** dovrà essere verificata l'eventuale coincidenza delle frequenze di risonanza tra il suolo e le strutture in progetto;  
le nuove opere dovranno essere progettate e realizzate in conformità con quanto previsto dal Decreto Ministeriale del 17 gennaio 2018 "Norme Tecniche per le Costruzioni" entrato in vigore dal 22 marzo 2018;
- **sostenibilità ambientale:** si richiamano le prescrizioni ambientali specificate nel contributo istruttorio di ARPAE AACM, con particolare riferimento alla coerenza al Piano di monitoraggio per ogni matrice nella dichiarazione di sintesi.

Il funzionario incaricato  
Paola Galloro

La Responsabile  
U.O. Servizio Pianificazione del territorio  
Arch. Donatella Bartoli  
(firmato digitalmente)

La Responsabile  
U.O. Servizio Pianificazione della Mobilità  
Dott.sa. Catia Chiusaroli  
(firmato digitalmente)