

AREA Pianificazione Territoriale e Mobilità Sostenibile

Servizio Pianificazione del territorio

RELAZIONE ISTRUTTORIA

OGGETTO:

SECONDA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA – TRATTO NORD - LINEA VERDE
MODIFICA DEL NODO
FERRARESE – MAZZA - PIAZZA DELL'UNITÀ - VIA MATTEOTTI
in Comune di
BOLOGNA

PROCEDIMENTO:

Procedimento Unico ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017
per l'approvazione del Progetto Esecutivo
e la localizzazione dell'opera in variante al PUG di Bologna

Bologna 18 settembre 2024

Allegato n. 1 all'Atto del Sindaco metropolitano di Bologna

INDICE

PREMESSE E INQUADRAMENTO	4
DESCRIZIONE DEL PROGETTO	4
LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO IN VARIANTE AL PUG.....	5
VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA.....	6
VALUTAZIONI DELLA CITTÀ METROPOLITANA ESPRESSE NEL PRECEDENTE P.U. PER LA LOCALIZZAZIONE DELLA “LINEA VERDE” IN VARIANTE AL PUG VIGENTE.....	6
VALUTAZIONE DELLA VARIANTE AL TRACCIATO RISPETTO AL PTM E AL PUMS.....	6
VALUTAZIONI RISPETTO ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	7
VALUTAZIONE DELLE MODIFICHE PROGETTUALI IN VARIANTE AL PUG.....	7
VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE (VALSAT)	8
PARERE IN MATERIA DI VINCOLO SISMICO E VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON LE CONDIZIONI DI PERICOLOSITÀ	9

PREMESSE E INQUADRAMENTO

Nell'ambito del potenziamento della rete portante del trasporto pubblico urbano di Bologna, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS approvato con Delibera di Consiglio Metropolitan n. 54/2019) prevede la realizzazione di una rete tranviaria di trasporto pubblico a servizio di Bologna, di cui sono stati approvati i Progetti Definitivi della "Prima linea tranviaria di Bologna (Linea Rossa)" (con delibera di Giunta comunale DGPRO/184/2021, PG 344906/2021, esecutiva dal 28 luglio 2021) e della "Seconda linea tranviaria di Bologna (tratto nord Linea Verde)" con delibera di Giunta comunale DGPRO/82/2024, PG 249552/2024, esecutiva dal 10 aprile 2024, comportante la localizzazione dell'opera in variante allo strumento urbanistico vigente, l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e contestuale dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

Come si evince dalla documentazione di cui al presente procedimento la suddetta delibera di approvazione della Linea Verde, contestualmente all'approvazione del progetto definitivo, ha dato mandato al Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture del Comune di Bologna di "valutare la modifica del progetto con eliminazione del sottopasso Ferrarese/Mazza/Bolognese, provvedendo a verificarne la fattibilità tecnica in termini trasportistici, ambientali ed urbanistici, da sviluppare nella successiva fase di progettazione esecutiva nell'ambito della Linea Verde".

Pertanto con nota PG 580214 del 28/08/2024, acquisita con PG 55736 del 28/08/2024, il Comune di Bologna ha attivato il Procedimento Unico ai sensi dell'art. 53 della LR 24/2017 per l'approvazione del progetto esecutivo di variante della Linea Verde, che modifica il tracciato della tranvia presente nel progetto definitivo approvato, nel tratto tra via Matteotti, via Ferrarese, via Mazza e piazza dell'Unità conseguente all'eliminazione del sottopasso stradale previsto lungo l'asse di via Ferrarese, via Mazza, piazza dell'Unità, via Bolognese. Poiché il suddetto tratto vede la sovrapposizione della Linea Verde con la Linea Rossa, anche il tracciato della Linea Rossa subisce una rettifica, seppur limitata, della localizzazione del binario in direzione sud, lungo il tratto interessato.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

La zona della Bolognina, con centro Piazza dell'Unità, costituisce uno dei punti nevralgici dell'intera rete tranviaria della città di Bologna, soprattutto nella gestione delle prime due linee, la linea Rossa e la linea Verde: nella piazza è infatti posizionato il punto in cui le due linee, dopo aver condiviso la stessa sede per poco più di un km, da via Irnerio a via Ferrarese, si separano.

Come descritto nella *Relazione tecnica* del progetto in esame, il progetto definitivo della Linea verde prevedeva nell'area di Piazza dell'Unità la realizzazione di un nuovo sottopasso ad esclusivo utilizzo delle auto private e la riorganizzazione dell'asse stradale comprendente via Ferrarese, via Mazza, via Bolognese, al fine di separare i flussi delle vetture tranviarie da quelli delle auto private in attraversamento della zona in direzione est-ovest.

Tuttavia a seguito dell'approvazione del progetto definitivo è stato valutato che la realizzazione del sottopasso sopra descritto avrebbe generato modifiche significative della sistemazione esistente dell'area, quali l'abbattimento di molte alberature, l'eliminazione di parcheggi e la necessità di deviare alcuni sottoservizi esistenti, interferenti con la realizzazione del sottopasso. Inoltre la realizzazione dell'opera era stata valutata in un arco temporale di circa 2 anni, con una cantierizzazione impegnativa e necessarie limitazioni al traffico veicolare durante i lavori di esecuzione.

In fase di progettazione esecutiva è stata, pertanto, studiata una differente soluzione progettuale in grado di garantire un impatto generale dell'opera sensibilmente ridotto, pur assicurando analoghe prestazioni per il servizio tranviario delle due linee in transito nella zona e senza determinare un peggioramento della circolazione del traffico veicolare

transitante nella zona della Bolognina.

Nello specifico, oltre l'eliminazione del sottopasso, la modifica progettuale proposta prevede:

- mantenimento dei filari alberati presenti oggi su via Ferrarese.
- riduzione del numero di binari lungo via Mazza (da due a uno), con conseguente spostamento dello stesso sul lato sud della strada;
- realizzazione di doppia corsia di marcia per i mezzi su gomma per l'intero tratto compreso tra via della Liberazione e via di Corticella;
- previsione di una terza corsia per la sola svolta a sinistra per chi da via Ferrarese dovrà procedere sempre su via Ferrarese in direzione sud;
- occupazione del corsello esistente collocato sul lato ovest di Piazza dell'Unità e collocazione lungo di esso dei due binari della linea verde provenienti da via di Corticella;
- mantenimento della percorribilità carrabile sul lato orientale di Piazza Unità, ma destinandola al solo transito dei mezzi del TPL e dei taxi;
- realizzazione del doppio binario lungo via Matteotti nel tratto tra via Creti e via Serlio;
- realizzazione di una nuova fermata "Algardi" all'intersezione tra l'omonima strada e via Matteotti.

Le suddette modifiche consentiranno di conseguire un andamento più diretto e lineare della Linea Verde, che nella direzione sud nord non procede più lungo via Ferrarese per poi girare su via Mazza e quindi su via di Corticella, ma procede in entrambi i sensi di marcia lungo l'asse verticale costituito da via Matteotti, piazza dell'Unità e via di Corticella; ciò contribuirà, inoltre, al rafforzamento della capacità dell'asse stradale est-ovest costituito da via Ferrarese, via Mazza, piazza dell'Unità, via Bolognese.

La soluzione progettuale in esame, consentirà, infine, la salvaguardia delle alberature presenti in via Ferrarese e in via Bolognese ed il mantenimento degli stalli di sosta presenti in via Bolognese.

LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO IN VARIANTE AL PUG

Come illustrato nella *Relazione urbanistica* (trasmessa dal Comune di Bologna con la nota di avvio del procedimento, acquisita con nota PG 55736 del 28/08/2024), la modifica progettuale sopra descritta, ovvero il nuovo assetto dei binari in corrispondenza del nodo di Piazza dell'Unità, comporta una differente localizzazione dell'infrastruttura tranviaria (Linea Verde e per la parte in comune anche la Linea Rossa), rispetto a quella precedentemente localizzata nel vigente PUG (mediante Procedimento Unico ai sensi dell'art. 53 della LR 24/2017).

Si dà atto che, come specificato nella *Relazione urbanistica*, è stata adottata dal Consiglio comunale la variante al Piano Urbanistico Generale (PUG+) con delibera PG 244443/2024 del 08/04/2024, in regime di salvaguardia ai sensi dell'art. 27 della LR 24/2017, e che le modifiche introdotte con detta variante "non incidono sull'intervento in esame con questo procedimento".

La puntuale localizzazione del nuovo tracciato in variante al PUG vigente (in quanto in variante al tracciato precedentemente approvato), consiste in particolare nell'adeguamento cartografico della tavola dei Vincoli per l'attribuzione di una nuova fascia di rispetto (che limita l'uso del territorio, in quanto vincolo di inedificabilità relativa), pari a sei metri misurati dal piede esterno della più vicina rotaia (ai sensi del primo comma dell'art. 51 del Dpr 11 luglio 1980, n. 753).

Si dà atto che, secondo quanto specificato dal Comune nella *Relazione urbanistica*, la

localizzazione del nuovo tracciato *“ha effetto immediato a seguito dell’approvazione del progetto”* e sarà recepito *“in occasione del primo aggiornamento utile, conformemente a quanto proposto nei relativi estratti cartografici”*.

Nell’ambito del procedimento unico in oggetto, inoltre, l’amministrazione comunale prevede l’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio su alcuni fabbricati, in quanto nell’ambito del progetto esecutivo e così come si evince dalla relazione urbanistica si è altresì reso necessario prevedere alcuni ganci aggiuntivi per la sospensione della linea elettrica aerea della tranvia, sia su fabbricati in via Mazza e piazza dell’Unità, che su altri fabbricati all’esterno del tratto nei pressi di Piazza dell’Unità; sono previsti infine espropri relativi alla modifica o revoca di alcuni passi carrai presenti lungo il tracciato, al fine di garantire la sicurezza e la regolarità della circolazione.

VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA

VALUTAZIONI DELLA CITTÀ METROPOLITANA ESPRESSE NEL PRECEDENTE P.U. PER LA LOCALIZZAZIONE DELLA “LINEA VERDE” IN VARIANTE AL PUG VIGENTE

Nell’ambito del precedente Procedimento Unico ex art. 53 LR 24/17 (finalizzato alla localizzazione in variante al PUG della Linea Verde del Tram e richiamato nelle premesse), la Città metropolitana di Bologna ha espresso il proprio parere di competenza con Atto del Sindaco metropolitano n. 25/2024.

Richiamando sinteticamente quanto valutato nel suddetto procedimento e dettagliatamente motivato nella Relazione istruttoria allegata all’Atto n. 25/2024 di cui sopra, si evidenzia che l’opera (localizzazione dell’intera Linea Verde) è stata valutata nel suo complesso **coerente con il PTM**, tenuto conto della previsione nel PUMS e nel PTM dell’infrastruttura in oggetto, dell’interesse pubblico delle opere in progetto e della localizzazione delle stesse prevalentemente all’interno del territorio urbanizzato del Comune di Bologna (la cui disciplina è demandata al Comune in applicazione del principio di competenza di cui agli artt. 24 e 41 della LR 24/17, richiamati agli artt. 4 e 7 del PTM).

Si dà atto, inoltre, di analoghe valutazioni favorevoli espresse dalla Città metropolitana di Bologna (Atto del Sindaco metropolitano n. 81 del 31/3/21) per la precedente localizzazione della Linea Rossa.

VALUTAZIONE DELLA VARIANTE AL TRACCIATO RISPETTO AL PTM E AL PUMS

Tenuto conto della coerenza con il PTM della localizzazione della intera Linea Verde del Tram (richiamata al paragrafo precedente), così come la localizzazione della Linea Rossa, coincidente in parte con il tratto di Linea Verde in oggetto, detta coerenza risulta pienamente confermata anche rispetto alla modifica in esame, in quanto la variante al tracciato approvato riguarda la puntuale localizzazione di un tratto della linea tranviaria interamente ricompreso nel Territorio Urbanizzato, in variante al progetto definitivo e così come meglio sopra descritto.

Si rilevano infatti le medesime interferenze che, per il tratto specifico in esame, risultano nello specifico essere le seguenti:

- Territorio urbanizzato di Bologna - art. 7
- Scenari di pericolosità idraulica (PGRA): scenari P2 e P1 da reticolo naturale principale (Torrente Navile) e reticolo secondario di pianura (art. 30)
- Gestione acque meteoriche: ambito di controllo degli apporti d’acqua (art. 4.8 All. A al PTM)
- Aree suscettibili di effetti locali: Area B - Depositi di margine appenninico-padano; L - Zona di attenzione per instabilità da liquefazione/densificazione – art. 28

- Ciclabili di pianura di supporto alla connettività ecologica – artt. 46, 47
- Viabilità storica (via Ferrarese, via Mazza) – art. 47 – art. 8.5 PTCP (All. B al PTM).

Analogamente a quanto evidenziato dalla Città metropolitana nel precedente Procedimento unico, come specificato all'art. 46 comma 5 del PTM, i tracciati delle reti infrastrutturali, comprensive della rete tranviaria, sono riportati nella Carta della struttura del PTM e il comma 6 del medesimo articolo specifica, in particolare, che i tracciati delle reti infrastrutturali “sono individuati ai sensi dell'art. 41, comma 7, della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017 ad ogni conseguente effetto, potendo comunque essere specificati e/o modificati in sede progettuale, fermo restando che la puntuale localizzazione delle corrispondenti opere pubbliche o di interesse pubblico è di competenza degli strumenti urbanistici e/o degli altri atti a cui la disciplina normativa vigente rimette la produzione dei medesimi effetti localizzativi e appositivi del vincolo preordinato all'esproprio, nel rispetto delle forme e dei dispositivi procedurali previsti dall'ordinamento nazionale e regionale”.

Per quanto sopra valutato, **si ritiene la proposta in esame coerente con il PTM e con il PUMS**, ferme restando le seguenti valutazioni, effettuate dal Servizio competente della Città metropolitana, relative al tema della mobilità sostenibile.

VALUTAZIONI RISPETTO ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Si prende atto del nuovo assetto progettuale individuato per il nodo di Piazza dell'Unità con la creazione in particolare di una nuova fermata in via Matteotti denominata Algardi al servizio della Linea Verde in entrambe le direzioni e della Linea Rossa in direzione centro. Si rileva una penalizzazione dell'interscambio tra le due linee per i passeggeri che provenendo da nord da Corticella desiderino andare verso la Fiera o il quartiere San Donato, interscambio possibile solo scendendo alla fermata Algardi e spostandosi a piedi verso la fermata Zucca oppure intescambiando alla fermata successiva di via Matteotti denominata Alta Velocità.

Si chiede di individuare le necessarie azioni correttive, ed i possibili interventi migliorativi, per massimizzare tale interscambio e quindi garantire la massima funzionalità, accessibilità, sicurezza e comfort del sistema tramviario nel nodo oggetto di variante.

Per favorire la fruizione pedonale e ciclabile anche con un'adeguata lettura e protezione dei percorsi (in particolare nei cambi di tipologia di ciclabile) ed in generale per la qualificazione complessiva di Piazza dell'Unità come rinnovato spazio pubblico per la città, si chiede di estendere la differenziazione delle pavimentazioni anche in un'ottica di piattaforma unica alle vie ed incroci più prossimi ed in particolare: incrocio via Matteotti-via Creti-Tibaldi e tratto di via Matteotti da via Mazza a Creti.

Tali interventi sono da intendersi anche come interventi di moderazione del traffico a favore della Città 30 in corso di attuazione.

VALUTAZIONE DELLE MODIFICHE PROGETTUALI IN VARIANTE AL PUG

In merito alla localizzazione delle opere in progetto in variante al PUG, dato atto degli aspetti di variante delineati nella *Relazione urbanistica* (richiamati nei punti precedenti) si dà atto delle valutazioni di coerenza con le strategie del PUG, come di seguito sintetizzate:

le aree oggetto di intervento risultano interamente all'interno del perimetro del territorio urbanizzato e con specifico riferimento alle *parti di città perimetrata dal PUG*, il nodo tranviario in esame è compreso all'interno del tessuto compatto della *“Città Storica”*, interferendo solo marginalmente con la *“Città da rigenerare”*.

Le opere sono coerenti con la strategia delineata dal PUG attraverso l'*Azione 3.1f. Realizzare la rete tranviaria urbana*.

Nella Relazione urbanistica si dà atto, in particolare, che la trasformazione degli impatti della Linea Verde nella sua interezza è già stata valutata in rapporto alle Strategie urbane

del PUG necessarie a conseguire gli obiettivi del Piano, esaminando le Condizioni di sostenibilità per gli interventi urbanistici in relazione alle parti di città interessate e alla tipologia degli interventi previsti, ovvero:

- *territorio comunale (Azione 1.2c Costruire un'infrastruttura blu urbana, Azione 1.2e Migliorare la qualità delle acque superficiali, Azione 1.3c Mitigare l'effetto isola di calore in ambito urbano e introdurre misure finalizzate all'adattamento climatico degli edifici, Azione 1.3d Ridurre l'esposizione della popolazione agli inquinamenti e rischi antropici, Azione 1.4a Promuovere e incentivare diverse forme di efficientamento energetico e l'equa accessibilità a servizi energetici a basso impatto ambientale, Azione 1.4c Incentivare l'economia circolare dei materiali da costruzione e da scavo, Azione 2.2a Favorire la riqualificazione e la realizzazione delle dotazioni territoriali, Azione 2.3a Rendere la città universalmente accessibile, Azione 2.3c Rinnovare lo spazio stradale in termini di qualità formale ed ambientale, accessibilità e sicurezza, Azione 3.1d Qualificare ruolo e riconoscibilità delle porte di accesso alla città e realizzare un sistema di centri di mobilità, Azione 3.1e Migliorare la funzionalità del sistema autostrada-tangenziale, mitigando gli impatti e riqualificando le aree di contatto con la città, Azione 3.1g Estendere ed integrare la trama portante della rete ciclabile urbana ed extraurbana);*

- *territorio urbanizzato (Azione 1.1c Favorire interventi di riuso e rigenerazione urbana delle aree edificate e dei suoli antropizzati, Azione 1.2b Potenziare l'infrastruttura verde urbana, Azione 2.1e Coinvolgere le comunità attraverso processi partecipativi, Azione 2.3b Realizzare spazi aperti ed edifici pubblici di alta qualità architettonica e ambientale, Azione 2.4a Difendere l'abitabilità e i caratteri della città storica, Azione 2.4c Garantire la conservazione del patrimonio d'interesse storico architettonico e culturale testimoniale, Azione 2.4d Valorizzare l'architettura e gli agglomerati d'interesse culturale e testimoniale del Secondo Novecento, Azione 3.1a Ricostruire la mappa unica delle reti infrastrutturali, dei nodi e delle intersezioni, dei gestori, Azione 3.1b Garantire il miglioramento delle infrastrutture urbane con gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia, Azione 3.1c Favorire la distribuzione e il coordinamento delle infrastrutture digitali, Azione 3.1f Realizzare la rete tranviaria urbana, Azione 3.3b Stazione ferroviaria di Bologna Centrale e Autostazione di Bologna: integrare le aree di accesso, transito e sosta con qualificate funzioni urbane, Azione 3.4c Sviluppare reti di percorsi e sentieri sicuri connessi con gli itinerari turistici nazionali ed europei).*

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE (VALSAT)

In merito alla **sostenibilità ambientale** della proposta in esame si dà atto di quanto riportato nella Relazione urbanistica prodotta dal Comune (Settore ufficio di piano):

- la nuova configurazione progettuale determina in generale minori impatti sia in fase di cantierizzazione che di esercizio, con il risultato di un andamento più diretto e lineare della linea Verde, oltre la salvaguardia delle alberature presenti in via Ferrarese e in via Bolognese, il mantenimento degli stalli di sosta presenti in via Bolognese ed una notevole riduzione degli impatti sulla circolazione durante le fasi realizzative.
- Con particolare riferimento alla Valutazione ambientale preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9-bis del Dlgs 152/2006, relativa ai progetti "Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto Nord Linea Verde)" - riguardante la modifica del nodo Ferrarese-Mazza-Piazza dell'Unità - e "Prima Linea Tranviaria Di Bologna (Linea Rossa)" - riguardante rettifica del tracciato del binario in direzione sud, lungo l'itinerario via Ferrarese, via Mazza e piazza dell'Unità verso via Matteotti -, si dà atto che richiamando la nota di riscontro del Servizio regionale VIPSA (Prot. 28/06/2024.0705330.U) si attesta che le opere "non necessitano di essere sottoposte a verifica di assoggettabilità a VIA (screening) in ragione di presumibile assenza di impatti ambientali significativi e negativi, relativamente ad entrambi i progetti

“Seconda Linea Tranviaria di Bologna (Tratto Nord Linea Verde)” e “Prima Linea Tranviaria di Bologna (Linea Rossa)”.

A tal proposito si dà atto di quanto riportato nell'Appendice 2 alla *Relazione urbanistica (Sintesi di confronto impatti e mitigazioni soluzione precedente e soluzione attuale di progetto - estratto dalla Relazione Tecnica della Valutazione Ambientale Preliminare Dlgs 152/2006 - art.6 Comma 9 bis)*, da cui si evince che gli impatti attesi dalla nuova soluzione progettuale sono trascurabili o migliorativi.

- Le opere in oggetto sono state prese in esame specificatamente in sede di Valsat del precedente procedimento unico espletato per l'approvazione di tutta la Linea Verde, ovvero sono conseguenza delle valutazioni in esito alla conclusione della conferenza.
- Considerato quanto sopra e tenuto conto che dalla Valutazione ambientale preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9-bis del Dlgs 152/2006 non sono emersi nuovi impatti anzi si ravvisa una tendenza alla riduzione degli stessi in corrispondenza del nodo di piazza dell'Unità, si dà atto di quanto valutato dall'amministrazione comunale ossia che “il progetto esecutivo depositato agli atti della Conferenza non è corredato da Valsat elaborata ai sensi dell'art.18 della Lr 24/2017, in ragione sia della diminuzione degli impatti sia perché trattasi di “modifiche della perimetrazione degli ambiti di intervento, che non incidono in modo significativo sul dimensionamento e la localizzazione degli insediamenti, delle infrastrutture e delle opere ivi previsti” ai sensi della lettera b, comma 6, art. 19 della Lr 24/2017”.

Condividendo le valutazioni sopra richiamate, si dà atto pertanto che la modifica progettuale in esame possa ritenersi esente da Valsat ai sensi della lettera b, comma 6, art. 19 della Lr 24/2017.

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

Data l'entità della modifica progettuale in oggetto, che risulta migliorativa, rispetto alla soluzione precedente, in materia di condizioni di pericolosità sismica a scala locale, non si ritiene necessario un nuovo parere in merito, confermando il parere precedentemente espresso dalla Città metropolitana di Bologna (allegato all'Atto del Sindaco metropolitano n. 25/2024).

VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Acquisita e valutata la documentazione prodotta, per quanto dettagliatamente riportato nei paragrafi precedenti e richiamata la coerenza della proposta con PTM e PUMS, la Città metropolitana di Bologna esprime parere favorevole alla localizzazione del nuovo tracciato in variante al PUG vigente e aggiornamento della Tavola dei vincoli così come sopra meglio descritto, richiamando le richieste progettuali e mitigative specificate in merito alla mobilità sostenibile.

Con riferimento al procedimento in oggetto si richiama, infine, la necessità che il comune, effettui una disamina delle disposizioni di cui all'Atto di coordinamento tecnico (approvato con DGR dell'8/7/2024) in materia di procedimenti unici ai sensi dell'art. 53 della LR 24/2017, con il quale si ravvisa, tuttavia, una generale coerenza vista la tipologia delle opere e della variante prevista e considerato che implica il solo adeguamento della Tavola dei vicoli.

Il funzionario incaricato
Paola Galloro

Firmato:
La Responsabile
Servizio Pianificazione del territorio
Arch. Maria Grazia Murru

Documento prodotto in originale informatico e
firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del
"Codice dell'Amministrazione digitale" D.Lgs. n. 82/2005