



PROVINCIA DI BOLOGNA
ASSESSORATO AMBIENTE

Settore Ambiente
Servizio Valutazione di Impatto
e Sostenibilità Ambientale

Ufficio V.I.A.

Strada Maggiore 80 – 40125 Bologna
Tel. 051-659.88.16/14 – Fax. 051-659.88.10
e-mail: via@nts.provincia.bologna.it

P.G. N. 174569/2004 Fasc. 11.1.10/11/2002

Bologna, 9 luglio 2004

Al Presidente A.T.C. S.p.A.
Ing. Maurizio Agostini

Al Sindaco del Comune di Bologna

Al Sindaco del Comune di San Lazzaro
di Savena

A IRISBUS Italia SpA

OGGETTO: “Progetto di trasporto pubblico a guida vincolata – Tratta Borgo Panigale - San Lazzaro e Caselle”. Accertamento e contestuale contestazione della violazione delle prescrizioni in esito al procedimento di VIA - Delibera di Giunta Provinciale n. 304 del 17/9/2002. Avvio del procedimento cautelare relativo alle attività esecutive del progetto.

1. Contestazione della violazione delle prescrizioni VIA. Avvio del procedimento per l'irrogazione della diffida ovvero per l'archiviazione degli atti, ai sensi della legge reg. n. 9 del 1999, art. 24, comma 3.

Dall'esame della documentazione trasmessa da A.T.C. S.p.A. in data 3/3/2004 (acquisita al P.G. N. 51545 del 5/3/2004), successivamente integrata con note del 16/3/2004 (acquisita al P.G. N. 63142 del 17/3/2004), del 14/4/2004 (acquisita al P.G. N. 93050 del 15/4/2004) e del 26/5/2004 (acquisita al P.G. N. 139404 dell'1/6/2004) si rilevano difformità del progetto risultato aggiudicatario della gara rispetto a quello oggetto della procedura di V.I.A., nonché la violazione di alcune prescrizioni che condizionano il provvedimento di V.I.A. (delibera di giunta Provinciale n 304 del 17/9/2002).

In particolare si evidenzia quanto segue:

- **In riferimento alle modifiche progettuali:**

- a) Nuova tratta Porta Mazzini - Viali - via Imerio - via dei Mille.

È stata inserita, rispetto al progetto approvato con la delibera di VIA, una nuova diramazione di linea: Porta Mazzini - Viali - via Irnerio - via dei Mille (nel progetto originario era indicata come tratta tecnica di emergenza). Manca dunque completamente la valutazione di impatto di una tratta ordinaria di esercizio del trasporto pubblico a guida vincolata aggiudicato.

b) *Capacità*

Il progetto, approvato dalla procedura di VIA, prevedeva: “in corrispondenza di una frequenza nominale di 2,5 minuti e nelle condizioni di carico C2 una capacità di trasporto superiore a 3.000 pass/h per senso di marcia” (pag. 20 del capitolato speciale d'appalto consegnato durante la procedura di VIA); nei documenti a base di gara (trasmessi in data 16/3/2004), invece, il requisito sulla capacità superiore ai 3.000 pax/h è in condizioni di carico C3 (6 passeggeri al mq invece di 4, corrispondente alle condizioni C2) e nei tratti comuni a 3 linee, non si fa più riferimento ad una frequenza nominale (pag. 3 del disciplinare tecnico); e di conseguenza il progetto aggiudicatario della gara è stato dimensionato in modo da rispondere a tali requisiti, come si rileva dalla relazione generale (0.0-00-GE-ADG-DES001-A):

- pag. 17, “Il veicolo [...] può trasportare, considerando un indice di occupazione di 6 persone al m², n° 141 passeggeri dei quali 29 seduti e 112 in piedi”;
- pag. 241, “[...] quindi per assicurare una capacità di trasporto superiore a 3.000 passeggeri/ora sono necessari, nei tratti interessati, almeno 22 passaggi (3.102 passeggeri) per ora per senso di marcia.”;
- pag. 242, nella tabella delle caratteristiche di esercizio si riportano passaggi delle singole linee tali da sommare esattamente 22 passaggi nei tratti interessati;

In sostanza, il progetto aggiudicato ha una capacità ridotta di circa un terzo rispetto al progetto sottoposto a VIA; esso risulta sottodimensionato, e perciò meno attrattivo per l'utenza e con minori benefici nella riduzione dello spostamento modale, ovvero nella riduzione del traffico privato. Particolarmente negativo, sotto questo aspetto, risulta il tratto centrale della linea, rappresentato da via San Vitale, Strada Maggiore, via Rizzoli, via Ugo Bassi, in quanto la capacità è minore di 2400 pax/ora (in C3 - 6 passeggeri/m²) invece dei 3000 pax/ora (in C2 - 4 passeggeri/m²) previsti nella procedura di VIA.

c) *Frequenza*

Il capitolato, consegnato durante la procedura di VIA, prevedeva un intervallo tra le corse di 2,5' (2'30") da Borgo Panigale a via Riva Reno e una frequenza nominale minore di 2,5' (2,4') dalla diramazione di via Genova alla Stazione FS, come riportato nello schema a pag. 22 del capitolato stesso; successivamente, nella documentazione a base di gara, è stato introdotto un vincolo sulla frequenza (pag. 3 disciplinare tecnico): “l'intervallo fra le

corse non deve essere inferiore a 2,5' e superiore a 4,00' nei tratti comuni a tre linee", e il progetto aggiudicatario della gara prevede una frequenza di 2'43" (circa 2,7') unicamente nei tratti tra la diramazione di via Battindarno e la Stazione FS e da porta Mazzini alla diramazione di via Genova; tali frequenze inoltre sono medie nell'ora in quanto sono determinate dalla sovrapposizione di linee con frequenze non multiple. Negli altri tratti del sistema l'intervallo fra le corse risulta superiore. Ciò significa che il progetto di trasporto a guida ottica aggiudicato avrà una frequenza inferiore rispetto a quella valutata in sede di VIA, e senza un cadenzamento costante. Risulta, di conseguenza, anche per questo profilo, meno attrattivo per l'utenza causando un minor spostamento modale di cui sopra si è detto. Particolarmente critico, sotto questo aspetto, risulta il tratto centrale della linea, rappresentato da via San Vitale, Strada Maggiore, via Rizzoli, via Ugo Bassi, in quanto la frequenza è circa 3,5 minuti al posto di minore di 2,5 minuti (pag. 22 capitolato presentato nella procedura di VIA):

d) *Modifiche rispetto all'ingombro della sede stradale*

- è stata aumentata la larghezza della sede propria riservata del TPGV da 3.15 m a 3.50 m;
- è stato aumentato il raggio minimo della via guidata, portandolo da 13,5 m a 17 m;

Questo determina una seria difficoltà di inserimento del mezzo nell'ambito urbano e una preoccupante occupazione della sede stradale, considerando anche che la sagoma dinamica in curva è di 6,25 m.

e) *Tipologia della sede*

È prevista una minor lunghezza della sede propria e riservata, a fronte di un allungamento totale della linea (rami di via Imerio e via Battindarno), infatti nella relazione per la commissione interministeriale è scritto: "la necessità di una corsia di larghezza maggiore ha comportato una riduzione di circa 400 m delle tratte in cui è prevista una corsia riservata al sistema". Ciò comporta una maggiore promiscuità del mezzo pubblico col traffico privato, determinando, soprattutto nelle ore di punta, riduzioni delle velocità e difficoltà di ottenere un cadenzamento costante.

f) *Espandibilità del sistema*

Vista la relazione tecnica per la commissione interministeriale del ministero delle infrastrutture e trasporti (prot 215 (ex Tif5) 211 BO), non è possibile rispettare l'espandibilità del sistema che era prevista sia nel progetto originario sia a pag. 22 del capitolato consegnato durante la procedura di VIA, sia nella documentazione a base di gara (pag. 22 disciplinare tecnico): "Il sistema deve consentire l'espandibilità in termini di capacità attraverso la composizione modulare dei veicoli oppure attraverso

l'accoppiabilità dei convogli nel rispetto dei limiti di intervallo". Questo profilo non consente evidentemente di modulare il sistema di trasporto rispetto ad una maggiore domanda di trasporto, incidendo sulla capacità del sistema di diminuire il trasporto privato.

g) *Nuovi parcheggi*

Sono stati inseriti nell'intervento e progettati (come opere accessorie e connesse) 4 parcheggi pubblici non previsti (come richiesto a pag. 8 invito): Scala, Ex Dazio, Gramsci, Dall'Olio. Gli impatti di questi parcheggi non sono stati valutati nella procedura di VIA; si segnala che i parcheggi pubblici appartengono all'allegato B.3.7 della legge regionale n. 9/1999.

h) *Inquinamento elettromagnetico*

Premesso che la dimensione delle fasce, necessarie a garantire al di fuori di esse il rispetto dei limiti di legge, cresce all'aumentare della potenza delle sottostazioni elettriche (SSE). Visto che nel progetto aggiudicatario della gara per le cabine elettriche, è stata indicata, come necessaria a garantire i limiti di legge, una fascia di rispetto di 20 metri, mentre nel SIA era di 4 metri, si ritiene tale aumento, di fatto, in connessione con l'aumento di potenza riscontrato nelle SSE. Dalle verifiche effettuate, in conseguenza di tale nuova fascia, emergono nuove interferenze con edifici e aree sensibili, in particolare:

- la SSE 3 ex Dazio, risulta a circa 8 metri da un'area scolastica, pertanto non compatibile con una fascia di rispetto di 20 metri;
- la SSE 5 Tanari è a breve distanza da edifici residenziali; inoltre, il disciplinare ATC prevedeva potenze inferiori al progetto di adeguamento SSE;
- la SSE 7 di P.zza Trento e Trieste, è posta in un'area che è stata oggetto di riqualificazione urbana, con la creazione di aree a verde attrezzato e la ricollocazione di un'edicola (sono presenti anche chioschi stagionali), entrambe si trovano a distanze inferiori alla fascia di rispetto di 20 metri, indicata al punto 61E. All'interno di tale fascia rientrano anche parti di edifici;
- per la SSE 6 Re Enzo il progetto di adeguamento riporta la presenza di un sottopassaggio pedonale e non la presenza della Galleria Accursio e dell' Infobox, potenzialmente interferiti dalla fascia di rispetto. L'indicazione di una fascia di rispetto di 20 metri comporta inoltre un'interferenza con edifici presenti in via Rizzoli;
- la nuova collocazione della SSE 13 di via Gramsci, adiacente ad un'area sanitaria, è posta a circa 4 metri da un edificio adibito ad ambulatori ed uffici e non rispetta nemmeno le distanze previste dall'area di pertinenza scolastica;

- anche per le cabine *SSE 2 Borgo Panigale* e *SSE 8 Pontevecchio* esistenti e che verranno riadattate per garantire il funzionamento del TPGV esisterebbero interferenze con la fascia di rispetto indicata.

Esistono, inoltre, indicazioni contrastanti che non consentono di valutare, in mancanza di una chiarificazione degli elaborati progettuali di gara, il rispetto delle prescrizioni VIA in tema di inquinamento elettromagnetico:

- tra le potenze richieste dal Disciplinare tecnico per la fase di gara e quanto riportato nell'elaborato 1.4-00-TE-ADG-SCE 201-A, nella tab. 12.5.1 pag. 201 della relazione generale e nel progetto di adeguamento SSE, che si ripercuotono sulla fascia di rispetto;
- sulla collocazione della SS14 tra il progetto di adeguamento (elaborato 1.4-00-IS-ADG-SSE 021-A) e l'elaborato (1.3-00 –CS-ADG-SSE 021-A);
- tra la planimetria 1.4-00-IS-ADG-SSE A02-A e pag.8 dell'elaborato 2.2-01-IS-EXE-SSE001-A del progetto esecutivo della cabina SSE1 (in uno è indicata interrata mentre nell'altro elaborato risulta fuori terra);
- sulla SSE 13, tra la relazione tecnica generale (pagina 238 del doc. 1.1-00-GE-ADG-DES-001-A), nella quale viene evidenziato che per le stazioni interne all'area centro dovranno essere installati due gruppi in parallelo, aventi ognuno un valore di potenza tale da soddisfare le condizioni di esercizio normale e di sovraccarico, e la documentazione relativa alle sottostazioni presentata (dall'elaborato 1.4-00-IS-ADG-SSE-O00A all'elaborato 1.4-00-IS-ADG-SSE-O10A) che evidenzia che la SSE Gramsci (n° 13) viene equipaggiata da un solo gruppo di trasformazione-raddrizzamento di 1500 KW (potenza al raddrizzatore).

- **In riferimento alle difformità alle prescrizioni**, così come numerate nell'elaborato 1.8-00-G.E.-ADG-DRP 001-A "*Documento di adeguamento delle prescrizioni contenute nella Delibera di Giunta Provinciale n. 304 del 17/9/2002 e dell'Allegato Rapporto sull'Impatto Ambientale*", e riportati in allegato alla presente lettera, si segnala che non risultano recepite le seguenti prescrizioni:

- 1C; 4C; 5C; 6C; 7C; 8C; 9C; 10C;
- 4E; 6E; 8E; 14E; 15 E; 25E; 26E; 34E; 35E; 37E; 39E; 40E; 41E; 42E; 43E; 44E; 48E; 49E; 50E; 51E, 52E, 53E, 54E; 55E; 56E; 57E; 58E; 59E; 60E; 61E; 62E; 63E; 64E; 68E, 69E; 70E; 71E; 72E; 73E; 75 E; 76E; 77E; 78E; 79E; 80E; 81E; 82E; 83E; 84E; 85E.

In particolare:

- 6 C; 7C - la trattazione risulta del tutto insufficiente rispetto a quanto richiesto;
- 8C; 9C; 10C - non è possibile ipotizzare che in fase di progetto definitivo non si conoscano le interferenze dell'intervento (comprensivo delle SSE) sulle acque profonde,

in particolare per i cantieri prossimi al Reno ed al Savena. Non sono rimandabili ad una eventualità futura le valutazioni per limitare gli impatti quali-quantitativi sulla risorsa idrica, che in questa fascia territoriale è particolarmente vulnerabile poiché l'opera si sviluppa lungo l'area di massimo contatto di tutti gli acquiferi, compresi quelli più profondi (acquiferi di tipo B e C);

- 4 E – in realtà la percentuale di sede propria riservata si è ridotta in quanto la dimensione di tale sede è diminuita di 400 m a fronte di un aumento della lunghezza totale della rete determinato dalle tratte di viali - via Irnerio - via dei Mille e via Battindarno. I raggi di curvatura sono aumentati (da 13,5 m a 17,5 m), non per aumentare la velocità del mezzo, ma perché tali nuovi raggi sono i minimi per tale tipologia di via guidata;
- 6E – non tutte le tavole relative alle banchine del progetto aggiudicatario della gara (da 1.3-00-CF-ADG-PLA-201 a 1.3-00-CF-ADG-PLA-209) corrispondono agli schemi allegati al rapporto sull'impatto ambientale;
- 14E - Il rinvio della prescritta sperimentazione sugli "effetti della preferenziazione totale per i mezzi pubblici" non fornisce elementi di valutazione della sostenibilità delle scelte di progetto effettuate (a seguito delle prescrizioni 19E e 20E), in particolare a Porta S. Felice e Porta Maggiore, in relazione alla mobilità privata ed alle conseguenti ricadute sull'inquinamento acustico ed atmosferico locale;
- 15 E - la prescrizione non è stata recepita nei Piani particolareggiati del Traffico in riferimento alla prevista apertura dell'innesto di via Speranza su via Togliatti per entrambi i sensi di marcia;
- 25 E – manca la documentazione richiesta, che doveva trattare l'inserimento dell'intera diramazione di via Battindarno dalla via Emilia al capolinea;
- 26 E – il rapporto sull'impatto ambientale prescriveva la compensazione della sosta interferita, in realtà i Piani Particolareggiati del traffico hanno inserito lungo la linea, anche nella zona più centrale, 1071 nuovi posti auto, oltre alla sosta interferita, anche se alcuni dei parcheggi considerati erano già stati da tempo programmati per altre esigenze;
- 34E; 35E - Le emissioni dei veicoli che vengono proposti (su gomma con guida ottica) vengono dichiarate simili a quelle dell'attuale sistema di trasporto pubblico (autobus o filobus). Tali dichiarazioni sono basate su prove sperimentali effettuate su piste di prova certificate ed esulano dalle procedure di verifica del rispetto dei limiti indicate nella prescrizione SIA. Il monitoraggio delle immissioni delle vibrazioni a collaudo è previsto solo nel progetto esecutivo come verifica delle prestazioni vibrazionali su un tratto di tracciato da scegliere nell'ambito di Bologna e non rispetto alle principali criticità individuate nel SIA. In questa fase non è stato incluso il monitoraggio annuale finalizzato alla verifica delle prestazioni degli interventi di mitigazione così come era stato richiesto nelle prescrizioni. Per quanto riguarda le eventuali opere di mitigazione la valutazione della necessità o meno di realizzarle è rimandata dopo l'esito delle prove. Si dovrà tenere

in considerazione, per ogni criticità evidenziata, del contesto ambientale, del fondo stradale e di ogni altra condizione che influisca sull'emissione di vibrazioni;

- 40E- Non è stata eseguita la verifica degli edifici soggetti alla disciplina di tutela e non sono state verificate le posizioni degli attacchi dei cavi delle linee aeree. Inoltre, in riferimento alla passerella ciclopedonale, non sono state specificate nel dettaglio le soluzioni relative alle testate del ponte sul Reno, dove insistono le statue di Carlo Monari (fine '800); infine, sempre in riferimento alla passerella ciclopedonale, si segnala che la Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio evidenzia che, dalle indicazioni di massima, appare configurarsi una ipotesi progettuale estremamente caratterizzata da "disegno" e forme in grande contrasto con la ordinata e pregevole architettura muraria del vecchio ponte;
- 41E; 42E; 43E; 44E; 64E; 81E – gli oggetti di tali prescrizioni sono dichiarati nel documento di recepimento delle prescrizioni fuori dall'appalto; pur non essendo compresi nel presente appalto fanno parte del progetto complessivo valutato a cui erano state date prescrizioni che non sono state quindi affrontate in nessuna fase progettuale, in quanto le prescrizioni non risultano recepite neanche nella documentazione a base di gara;
- 48E; 49E; 50E; 51E; 52E; 53E; 54E – le indagini, le verifiche e gli elementi progettuali che venivano richiesti nelle prescrizioni sono stati rimandati al progetto esecutivo o costruttivo; si ritiene non opportuna tale scelta in quanto tali elementi dovrebbero guidare la progettualità dell'opera;
- 59E – La risposta fornita non appare pertinente in quanto la minimizzazione dell'esposizione dei passeggeri non coincide necessariamente con l'assenza dei disturbi ai componenti elettronici. In ogni caso non sono riportati i valori riscontrati, che erano oggetto della richiesta essendo stati puntualmente riportati nella relazione tecnica "elettromagnetismo" del SIA i valori determinati nei rilievi sul filobus;
In assenza di valori confrontabili non è possibile verificare se è stata rispettata la prescrizione;
- 60E – La nuova collocazione della SS13, sul lato opposto di via Gramsci a pochi metri dall'edificio sede del Dipartimento di Prevenzione dell'Azienda USL, è adiacente ad un'area sanitaria (R3.9 da assoggettare ad intervento urbanistico preventivo) e non può comunque essere considerata adeguata per effetto di quanto dichiarato al successivo punto 61E (che individua una fascia di rispetto di 20 metri) che comporterebbe interferenza con gli ambulatori esistenti, nonché con l'area di pertinenza scolastica, precedentemente oggetto di prescrizione. Poiché la fascia di rispetto riportata al punto 61E è notevolmente più ampia e comporta interferenze con siti sensibili in precedenza non evidenziati, si potrebbe rendere necessaria la rilocalizzazione anche di altre SSE;
- 61E - La prescrizione non si riferiva alle cabine MT, per le quali vale l'obiettivo di qualità di 0,2 μ T previsto dalla Legge Regionale 30/00 (come peraltro confermato nelle stesse

considerazioni relative alla fascia di rispetto), ma alle linee aeree di contatto, per le quali si chiedeva di “studiare modalità di soluzione del problema al fine di minimizzare l’esposizione” nelle situazioni di criticità emerse dall’analisi ARPA ed indicate anche nel SIA (Es. Torresotto) ed in altre evidenziate lungo il tracciato. Non risultano indicati i riferimenti a possibili interventi tecnici né le motivazioni che li hanno esclusi;

- 62E – si segnala che l’Azienda USL evidenzia che in sede di approvazione della elettrificazione della linea 14 (che presenta tratti comuni con quella del TPGV in via San Vitale e Strada Maggiore) è stata prodotta una nota di ATC relativa al rispetto della norma CEI 9-2 che prevede “una distanza di almeno 3 metri da tetti piani, pavimenti di balconi o di terrazzi o di stanze prospicienti attraverso finestre”. Tenuto conto che la sezione stradale è in alcuni punti inferiore a 6 metri occorre verificare la congruenza tra quanto dichiarato nella relazione generale “tutte le parti in tensione saranno protette contro i contatti diretti tramite interposizione di barriere protettive e tenute a distanza di sicurezza, come prescritto dalla norma EN 50122-1 cap 4” e la citata norma CEI 9,2, garantendo e dimostrando il rispetto della distanza prevista in materia di sicurezza, oltre ai livelli di campo magnetico previsti dal D.P.C.M. 08/7/03 per le frequenze inferiori a 50 Hz. Si osserva che quanto indicato al punto 2.15 dell’elaborato 2.2-01-TE-EXE-DES 001 – A “Sono normalmente rispettate le distanze minime delle parti attive della linea aerea e dei veicoli previsti dalla norma CEI 9.2 e 9.6 EN 50122-1” non sembra assicurare il rispetto della norma in tutte le situazioni;
- 63E - In merito alla rumorosità del “Civis”, le prestazioni esterne, così come riportate nel documento 1.2.1-00-MR-ADG-DE-S00-1A, pag. 109 (misurate in conformità alla Direttiva CEE 92/97) prevedono livelli apparentemente superiori a quelli di un normale filobus, assunto a riferimento nelle prescrizioni del “Rapporto sull’impatto ambientale”. Si ritiene pertanto indispensabile, al fine di verificare la prescrizione, disporre di dati confrontabili, eventualmente ricorrendo alle stesse misure di rumorosità effettuate “sul Civis” anche per i modelli di filobus attualmente circolanti;
- 76E - per quanto riguarda la condotta irrigua “Reno 75”, negli elaborati del progetto definitivo si evince che i lavori in oggetto potrebbero risultare interferenti con la suddetta condotta; visto che nel nuovo progetto la tratta di via Irnerio è diventata di esercizio e che la condotta irrigua “Reno 75” è ubicata, per un tratto di circa m 100, in via Irnerio con tubazioni in c.a.v. Ø 1200 mm, come evidenziato anche nel rapporto sull’impatto ambientale, in caso di necessità di manutenzione della condotta non sarebbe garantito il servizio di trasporto pubblico a guida vincolata;
- 81E - si precisa che per tutte le 3 aree individuate è necessario che vengano presentati, come richiesto nella prescrizione, gli elaborati di dettaglio delle vasche di laminazione, compresa la relazione idraulica del calcolo di dimensionamento delle vasche (con specificazione delle superfici considerate ed evidenziazione delle stesse negli elaborati

grafici relativi, nonché indicazione dei criteri di caratterizzazione idraulica del coefficiente udometrico assunto per la valutazione delle modalità di rilascio delle portate dall'invaso di raccolta, grafico dei volumi accumulati in vasca in relazione alle quote di invaso, criteri di gestione e manutenzione dei criteri di raccolta).

Si invita, pertanto, il proponente a presentare, entro 30 giorni dal ricevimento della presente, memorie e/o documenti difensivi ovvero richiesta di audizione all'autorità competente al fine di instaurare, qualora ritenuto opportuno, un contraddittorio con tale autorità circa i profili sopra indicati.

Si precisa che il procedimento in oggetto ha durata di 120 giorni decorrenti dall'accertamento della violazione contestuale al presente atto, che organo decisore è il Dirigente del Servizio Valutazione Impatto e Sostenibilità Ambientale della Provincia di Bologna e che, al termine dello stesso, l'autorità competente provvederà all'emanazione del provvedimento finale come previsto dall'art. 24, comma 3, Legge Regionale n. 9/1999.

Si precisa, altresì, che la presente contestazione include unicamente i profili relativi alle prescrizioni per la progettazione per la gara, di cui alla Delibera di Giunta Provinciale n. 304 del 17/9/2002, e non anche quelli relativi alle prescrizioni per la progettazione post-gara di cui alla medesima delibera.

2. Avvio del procedimento per la sospensione cautelare delle attività esecutive del progetto di TPGV.

In considerazione:

- della gravità e della evidenza delle violazioni contestate,
- della grave lesione dell'interesse pubblico, anche patrimoniale, che conseguirebbe ad un'attuazione del progetto, nelle more dell'espletamento del procedimento di vigilanza, ove tale progetto non risultasse conforme – anche all'esito del contraddittorio – rispetto all'autorizzazione VIA,
- dell'irreparabilità di una lesione come quella sopra indicata, essendo necessario procedere - qualora parte del progetto venisse attuato, in difformità rispetto alla VIA - alla riduzione in pristino, vanificando spese ingenti dell'amministrazione e compromettendo notevolmente la circolazione veicolare nell'area interessata dai lavori esecutivi del progetto,
- della mancata risposta alla richiesta di informazioni relative allo stato di progettazione e di attuazione dell'intervento rispetto sia alle opere infrastrutturali sia alla produzione dei veicoli, inviata in data 24/6/2004 – P.G. N. 161182/2004,
- della possibilità per Irisbus di avviare immediatamente la realizzazione degli interventi relativi al TPGV essendo sufficiente, a tal fine, la fissazione di una data di inizio delle attività da parte del Direttore dei Lavori nominato da ATC (punto 4.13 del Capitolato speciale di Appalto), con atto che, per quanto consta a questa autorità, potrebbe essere già intervenuto;

tutto ciò considerato

questa Autorità comunica altresì con la presente l'avvio del procedimento cautelare per disporre la sospensione delle attività esecutive del progetto aggiudicato, in attesa della conclusione del procedimento di vigilanza di cui sub 1, anche sulla base dell'art. 24, comma 3, legge reg. n. 9 del 1999.

I soggetti in indirizzo possono inviare memorie inerenti al procedimento cautelare di sospensione dei lavori, e richiedere di illustrare tali memorie nell'ambito di un'audizione davanti a questa Autorità, entro il 20 luglio 2004.

Distinti saluti

**Il Responsabile del Procedimento
Gabriele Bollini**