COMUNE DI BOLOGNA

PG 152796
DEL 15.06.2010

Oggetto: Progetto dell'infrastruttura di trasporto rapido di massa per il collegamento tipo "**People Mover**" tra l'Aeroporto G. Marconi e la stazione centrale FFSS di Bologna. Procedura di VIA ai sensi della LR 9/99 "Disciplina della procedura di valutazione di impatto ambientale" e s.m.i., come integrata ai sensi del DLgs 152/06 come modificato dal DLgs 4/08.
Verbale della 5° riunione di Conferenza dei Servizi del giorno 27 maggio 2010.

In data 27 maggio 2010, presso la sede del Comune di Bologna – Settore Ambiente – U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale, si è tenuta la quinta riunione della Conferenza dei Servizi, per lo svolgimento della procedura citata all'oggetto.

L'U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale ha convocato la suddetta riunione di CdS con lettera PG n 92470/10 del 16.04.2010 a cui sono stati invitati a partecipare gli uffici comunali e gli enti esterni interessati al rilascio di pareri, autorizzazioni, nulla osta ecc., oltre al proponente l'intervento. Nella tabella seguente sono riportati gli enti convocati con l'indicazione di quelli che hanno partecipato alla riunione del 27 maggio 2010.

ENTE convocato alla CdS		Presenza alla 5° riunione 27.05.2010
Comune di Bologna	U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale	presente
	Settore Mobilità	presente
	Settore Urbanistica	presente
	Settore Lavori Pubblici	assente
	Settore Patrimonio	assente
	Unità Programmi Strategici	assente
	U.I. Verde e Tutela del Suolo	presente
Ministero per i Beni e le Attività Culturali	Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Bologna, Modena e Reggio Emilia	assente
	Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna	presente
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per il trasporto pubblico locale div. 5		assente
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – USTIF di Bologna		assente
Ministero dello Sviluppo Economico dipartimento per le comunicazioni		assente
Ispettorato Logistico dell'Esercito – Rep. Coordinamento e Supporti Generali – Uff. Movimenti e Trasporti		assente
Comando Militare Esercito "Emilia-Romagna" Uff. Personale, Logistico e Servitù Militari – Sez. Logistica, Poligoni e Servitù Militari		assente
Comando Militare Esercito "Emilia-Romagna" - 6° Reparto infrastrutture – Uff. Demanio e Servitù Militari		assente
Comando Forze Operative della Difesa		assente
Comando Logistico Nord		assente
Rete Ferroviaria Italiana SpA – Direzione Produzione, Roma		assente
Rete Ferroviaria Italiana SpA – Direzione Territoriale Produzione Bologna		assente
Rete Ferroviaria Italiana SpA – Direzione Commerciale ed Esercizio Rete, Roma		assente
Rete Ferroviaria Italiana SpA – Centro Operativo Esercizio Rete– COER Bologna		assente
S.A.B. S.p.A. – Aeroporto G. Marconi		presente
ENAC		assente
ENAV		assente
Autostrade per l'Italia S.p.A. – Direzione Operativa Sviluppo Rete		assente
Autostrade per l'Italia S.p.A. – Direzione III Tronco Bologna		assente
ANAS S.p.A. – Ufficio ispettivo territoriale, Bologna		assente
Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco		assente
Provincia di Bologna – Settore Ambiente Servizio Pianificazione Ambientale		Presente come uditore
ARPA - Sez Provinciale Bologna		assente
Azienda USL città di Bologna		presente
Autorità di Bacino del Reno		assente
Servizio Tecnico Bacino Reno		assente
Consorzio della Chiusa di Casalecchio e del Canale Reno		assente
Autorità d'Ambito di Bologna		assente
HERA S.r.l. Bologna		assente
ENEL S.p.A. – Unità Territoriale Rete Emilia-Romagna e Marche – Divisione Infrastrutture e Reti		assente
Terna S.p.A. – Area Operativa Trasmissione di Firenze		assente
Telecom Italia S.p.A.		presente
Wind Telecomunicazioni S.p.A. Network Nord Est		assente
Fastweb S.p.A.		assente
Acantho S.p.A.		assente
Eutelia S.p.A.		assente
E-Via S.p.A. Socio Unico Retelit S.p.A.		assente
Infracom S.p.A.		assente
Sirti S.p.A.		assente

Risultano presenti alla riunione:

Nome Ente/Azienda		Nome e Cognome	Qualifica/titolo
Comune di Bologna	Settore Mobilità	Cleto Carlini Alessandro Gatti Michele Tarozzi Giorgio Boldreghini	Direttore Tecnico Consulente Consulente*
	Settore Urbanistica	Claudio Stagni	Tecnico
	U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale	Giovanni Fini Lara Dal Pozzo Valeria Leone Nelvis Sovilla	Dirigente Responsabile Consulente Tecnico
	U.I. Verde e Tutela del Suolo	Fabio Cocchi	Tecnico
Soprintendenza archeologica		Renata Curina	Direttore - Coordinatore
S.A.B. S.p.A.		Davide Serrau	Responsabile Sviluppo Infrastrutture
Azienda USL città di Bologna		Fulvio Romagnoli	Funzionario
Provincia di Bologna		Paola Galloro	Tecnico
Telecom Italia S.p.A. PROPONENTE		Flavio Malvi Massimo Veggetti Davide Balsemin Rita Finzi Luca Ravaioli Alessandro Michelini Andrea Vanzini Aida Morelli Davide Seu Laura Pini	Tecnico Tecnico Tecnico Presidente Marconi Express SpA (Coop-CESI) Responsabile SIA (Galileo Ingegneria) STS Studio Arclab Studio Iosa Ghini Società La Fenice

*Consulente del Settore Mobilità nella fase di redazione del progetto definitivo da parte del concessionario.

I lavori della conferenza iniziano alle ore 9:45.

L'ing. Dal Pozzo mette al corrente la conferenza che, a seguito della precedente riunione di CdS tenutasi in data 20.05.2010 durante la quale sono stati trattati gli aspetti geologici, idrogeologici e geotecnici e le interferenze dell'opera in aree di cava, è emersa un'incongruenza tra il piano di cantierizzazione di PM e i tempi di ripristino e le scadenze temporali previsti dalla convenzione in essere per l'attività estrattiva di Pigna2. In particolare è stato rilevato che il campo base in progetto all'interno dell'area di cava Pigna2 dovrebbe essere realizzato nel mese di marzo 2011, mentre il termine massimo per il ripristino finale dell'area di cava è fissato al mese di luglio 2012 (data di scadenza della convenzione attualmente in essere). Oltre a presentare tale incongruenza di carattere temporale, anche l'ubicazione del campo base risulta problematica; nella documentazione in esame infatti il campo base è stato

ubicato in un'area di cava Pigna2 che, a ripristino concluso, presenterà quote differenti; in particolare, proprio in corrispondenza del campo base, il ripristino dell'area di cava prevede una scarpata di raccordo tra il piano campagna e una zona a una quota ribassata di circa 5 m.

Dato che il proponente non ha nuovi elementi da comunicare in merito a tali problematiche, l'ing. Dal Pozzo chiede che vengano studiati gli aspetti sopra esposti e sollecita un riscontro per la prossima Conferenza dei Servizi.

L'ing. Dal Pozzo prosegue quindi illustrando l'ordine del giorno ovvero i progetti delle stazioni Aeroporto e Lazzaretto, le tematiche relative ai Vigili del Fuoco, nonché gli aspetti legati all'archeologia ed alla vegetazione.

Prende la parola la dott.ssa Renata Curina, rappresentante della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia-Romagna, dichiarando che la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia-Romagna si esprimerà tramite un unico parere comprensivo di quello espresso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici e di quello espresso dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici, e sarà quest'ultima Soprintendenza a coordinare entrambi i pareri (si veda comunicazione della Direzione Regionale PG n. 122569/10).

Entrando nel merito degli aspetti archeologici, la dott.ssa Curina precisa che l'area interessata dal tracciato del PM è nota alla Soprintendenza nelle sue criticità essendo già stata oggetto di indagini in passato, poiché tutta la zona di interesse era densamente popolata nell'antichità. Il tracciato attraversa aree con diversi livelli di rischio archeologico (ad esempio, mentre le aree di cava non costituiscono un problema, la zona dell'Aeroporto risulta a rischio elevato per via di stratificazioni archeologiche relativamente superficiali) e, sebbene l'indagine eseguita dal proponente sia da considerarsi sufficiente, si propone di operare tramite assistenza archeologica in corso d'opera. Rispetto all'estensione dell'intero tracciato, gli interventi di scavo saranno di tipo puntiforme in quanto consisteranno nella realizzazione delle pile, si ritiene pertanto utile procedere secondo la suddetta modalità in maniera da poter valutare di volta in volta l'esecuzione di ampliamenti degli scavi al fine di poter rimuovere eventuali ritrovamenti. A tal proposito la Dott.ssa Curina chiede se sarà possibile, nel caso di ritrovamenti di particolare importanza per i quali potrebbe essere impossibile la rimozione, prevedere lo spostamento di una pila.

Il proponente dichiara che ciò dipende dalla pila in questione e dall'entità dello spostamento, ma che in linea generale un eventuale spostamento della pila potrebbe essere fattibile.

La dott.ssa Curina informa che, nel caso di ritrovamenti che necessitassero di un'indagine maggiore, lo scavo dovrà essere esteso ad un'area più ampia rispetto a quella strettamente connessa alla realizzazione della pila; precisa inoltre che per le aree che saranno coinvolte da lavorazioni di maggior estensione, come ad esempio i campi base, potrebbe rendersi necessario effettuare qualche sondaggio preventivo per indagare eventuali stratificazioni superficiali.

La Soprintendenza ritiene che la documentazione presentata sia sufficiente per esprimere un parere favorevole e che saranno comunque date alcune prescrizioni, come anticipato.

L'ing. Dal Pozzo prosegue dunque affrontando i temi legati alla stazione "Aeroporto".

L'arch. Andrea Vanzini illustra nel dettaglio il progetto architettonico della stazione e in particolare specifica che nella progettazione, condivisa con SAB, si è tenuto conto dell'esigenza di prevedere tutti gli ingombri della stazione in quota, lasciando libero il livello posto a piano strada dove sono presenti solo le pile e i collegamenti verticali (scale, e ascensori) le cui posizioni sono state stabilite in modo da non interferire con il progetto di sistemazione del piazzale dell'aeroporto. In accordo con SAB, il progetto prevede anche la realizzazione di una passerella di collegamento tra il terminal dell'aeroporto e la stazione del PM, provvista di ascensore per disabili e appositi percorsi guida; la passerella, progettata dallo studio Iosa Ghini, è a carico di SAB. Proseguendo nella descrizione della stazione, l'arch. Vanzini illustra il progetto architettonico che si presenta semplice e lineare, con portali metallici collegati tra loro da pareti in lamiera stirata (in modo da aumentare la permeabilità visiva) e da una copertura leggera realizzata mediante pannelli sandwich. Spiega inoltre che, a lato della corsia di marcia del mezzo, è prevista la passerella di sicurezza con relativa scala di emergenza che consentirà il collegamento al piano stradale e che nella stazione non è prevista la permanenza di persone e non sono previsti servizi aggiuntivi rispetto alla banchina di attesa.

L'ing. Dal Pozzo chiede se il progetto, ed in particolare il posizionamento delle pile, abbia tenuto conto della viabilità sottostante la stazione del PM.

A tal proposito interviene l'ing. Davide Serrau (SAB) precisando che il PM è già stato inserito all'interno del master-plan dell'aeroporto, dove è previsto che la viabilità venga adeguata tenendo conto della nuova infrastruttura. L'interferenza con la viabilità esisterà invece in fase di realizzazione del PM; l'Aeroporto dispone infatti di due accessi viari: uno riservato ai mezzi aeroportuali e uno per il pubblico. Durante la realizzazione della stazione, si dovrà chiudere la viabilità interferita e utilizzare una viabilità provvisoria, tenendo comunque sempre aperta o la viabilità privata o la viabilità pubblica. Saranno aspetti da affrontare in fase esecutiva.

L'ing. Dal Pozzo chiede al rappresentante di SAB di trasmettere alla CdS eventuali prescrizioni che il proponente dovrà rispettare per le fasi di cantiere.

L'ing. Dal Pozzo ricorda che nel corso della prima CdS erano state evidenziate interferenze dovute alla presenza di due cartelloni pubblicitari e alla possibile presenza di sottoservizi; chiede quindi dei chiarimenti in merito alla loro risoluzione.

L'ing. Serrau informa che, per quanto riguarda i cartelloni pubblicitari, per uno di essi è già previsto lo spostamento/smantellamento da parte di SAB indipendentemente dal PM, mentre l'altro verrà spostato in altro luogo per non creare interferenza. Per quanto riguarda i sottoservizi, SAB sta effettuando un rilievo puntuale sulla loro presenza in corrispondenza del tracciato del PM e soprattutto delle pile.

Il Sig. Massimo Veggetti di Telecom richiede di potere visionare gli esiti dei rilievi eseguiti e chiede la disponibilità ad effettuare un sopralluogo congiunto per verificare la necessità di un eventuale spostamento delle reti Telecom.

Viene dunque concordato che, una volta concluse le indagini in corso da parte di SAB, sarà effettuato un sopralluogo congiunto, i cui esiti saranno poi comunicati alla Conferenza dei Servizi.

L'Ing. Tarozzi ricorda che è necessario accertare presso ENAC/ENAV la compatibilità di eventuali manufatti in elevazione connessi alla realizzazione del PM che possono determinare potenziali soggezioni all'esercizio aeroportuale; a titolo esemplificativo si citano gli innalzamenti/spostamenti di elettrodotti conseguenti la risoluzione di interferenze con il nuovo

sistema di trasporto e l'opera in elevazione per il sovrappasso dell'Autostrada/Tangenziale da parte del people mover ("Link").

Poiché i rappresentanti di ENAC ed ENAV non hanno mai partecipato alle riunioni di Conferenza dei Servizi, l'ing. Dal Pozzo chiede cortesemente al rappresentante di SAB di riferire a tali enti in merito alle problematiche discusse.

Si passa quindi ai temi legati alla stazione "Lazzaretto"

L'arch. Vanzini descrive il progetto della stazione che si sviluppa su due livelli: al piano terra sono previsti i collegamenti verticali (scale di servizio, scale mobili, ascensori), mentre al primo piano sono presenti le banchine di attesa a servizio del pubblico, le aree a servizio degli operatori (sala controllo, etc.) e lo spazio di manutenzione dei veicoli. Descrive inoltre come le caratteristiche architettoniche siano le medesime della stazione Aeroporto, ovvero pile che sollevano il corpo di fabbrica dal terreno con elementi architettonici studiati per inserirsi correttamente nel contesto urbano e paesaggistico.

La stazione Lazzaretto costituisce l'unico punto di tutto il tracciato in cui vi sono due vie di corsa; a fianco delle due vie è prevista la realizzazione dei passaggi di sicurezza e delle relative scale di sicurezza di collegamento tra la passerella ed il livello stradale. Per quanto riguarda l'inserimento della stazione all'interno del Comparto Lazzaretto, oggetto di Piano Particolareggiato, è emersa una possibile interferenza tra l'ingombro della stazione e un edificio che sarà di proprietà del Comune di Bologna destinato ad uso pubblico, previsto in posizione molto vicina alla nuova infrastruttura. In base alle informazioni ricevute, l'arch. Vanzini informa che è possibile risolvere l'interferenza spostando l'edificio in un'altra area del comparto in cui il Comune potrà recuperare tale capacità edificatoria. La soluzione è attualmente al vaglio dell'Amministrazione comunale e di Finanziaria Bologna Metropolitana.

Il p.e. Claudio Stagni, del Settore Urbanistica del Comune, conferma la coerenza complessiva della stazione rispetto alla sua localizzazione nel Piano Particolareggiato (PP) del comparto Lazzaretto, pur rilevando il notevole disassamento dell'accesso pedonale alla stazione (scale mobili) rispetto al viale definito dal PP e la parziale occlusione, con volumi chiusi sotto la stazione, della visuale del parco retrostante la stazione dal viale di accesso a sud della stessa.

Nella fase attuativa, attraverso il confronto fra Marconi Express e Comune/FBM, sarà definita e progettata la sistemazione a terra e il raccordo dei percorsi nell'intorno della stazione, anche con l'eventuale delocalizzazione del volume comunale destinato ad usi pubblici.

In relazione ai tempi di attuazione del PM, il Comune, promuovendo specifici accordi con i privati attuatori del Lazzaretto, sta cercando di anticipare le opere di urbanizzazione (viale-parcheggio alberato) per far sì che, a stazione finita, esista già il collegamento carrabile e pedonale della stazione alla parte di comparto di prima attuazione.

Si chiarisce comunque che l'attuazione del PM deve essere "autonoma" rispetto alle opere di urbanizzazione del Lazzaretto, non essendo praticabili ad oggi ipotesi di sinergie fra Marconi Express e attuatori del comparto.

L'ing. Dal Pozzo sottolinea la necessità di approfondire anche gli aspetti legati agli allacciamenti della stazione del PM (tra cui quelli fognari, legati anche all'impiantistica idrico-sanitaria e antincendio della fermata ubicata nel comparto), tenendo presente che le reti del PM dovranno essere idonee a assicurarne il pieno funzionamento nei tempi previsti per la sua messa in

esercizio e sviluppate in modo tale da garantirne anche la futura integrazione nella rete generale prevista dalle urbanizzazioni del comparto.

Interviene il Sig. Veggetti chiedendo se la stazione del PM necessiti di un collegamento alla rete Telecom dato che per quell'area, al momento, non è previsto alcun allacciamento e sarebbe opportuno coordinare le reti necessarie al PM con quelle del comparto, integrando le due opere.

L'arch. Vanzini spiega che attualmente non sono ancora chiari i tempi di realizzazione del comparto rispetto al PM e quindi, solo in fase di progettazione esecutiva, potranno essere espresse valutazioni nel merito. Sarà quindi Marconi Express a notificare a Telecom la necessità di realizzazione della rete, una volta in possesso di tutti gli elementi.

L'ing. Dal Pozzo ricorda che, in base a quanto emerso nella seconda conferenza dei servizi, la cabina prevista all'interno della stazione del PM dovrà essere schermata per ottenere il rispetto dei limiti di esposizione dei campi elettromagnetici.

Si passa dunque al tema del progetto vegetazionale.

Il dott. Alessandro Michelini illustra l'impatto dell'infrastruttura sulla vegetazione, fornendo una descrizione delle aree interessate dall'attraversamento dell'opera. Per il tratto compreso tra la Stazione Centrale e il comparto del Lazzaretto, l'impatto dell'opera è molto limitato, poiché coinvolge aree interne o a margine di quelle ferroviarie che comprendono pochi elementi naturali. Il numero di alberature interferite aumenta all'interno del comparto del Lazzaretto, dove è previsto un progetto di sistemazione nell'ambito del piano particolareggiato. Il tracciato si sviluppa poi all'interno di alcune aree di cava, interferendo con elementi vegetazionali dovuti alle rinaturalizzazione delle aree stesse. Procedendo lungo il tracciato, un impatto maggiore si avrà nell'attraversamento del fiume Reno, area già interessata da grandi opere (come ad esempio l'autostrada) che presenta una vegetazione di tipo golenale. Nell'ultima parte il tracciato andrà ad interferire con piccole aree verdi di pertinenza dell'aeroporto, costituite per lo più da aiuole. Segnala, in tale zona, la presenza di un vecchio filare di pioppi, anche se non in buone condizioni.

Nell'ambito della predisposizione del SIA è stato effettuato un rilievo di tutte le alberature potenzialmente interferenti con il tracciato del PM risultate essere in numero di 307 di cui 93 tutelate (diametro maggiore di 20-40 cm). Per quanto riguarda gli abbattimenti, delle 307 piante rilevate, 256 saranno eliminate in quanto direttamente interferenti con l'infrastruttura o in contrasto con le fasce di rispetto previste dalla normativa; tali abbattimenti interesseranno 41 alberature tutelate. Il Regolamento Comunale del verde prescrive, come compensazione ambientale, il reimpianto di due alberi per ognuno tagliato in corrispondenza delle aree interessate dagli abbattimenti. A tale proposito il proponente precisa che, trattandosi di un'opera pubblica, il Regolamento prevede la deroga al reimpianto; inoltre la normativa non consente piantumazioni al di sotto dell'infrastruttura e per una larghezza pari a sei metri dalla rotaia. Il proponente si rende comunque disponibile a reimpiantare le alberature residue nell'area del Reno e in altre aree pubbliche eventualmente messe a disposizione dall'Amministrazione Comunale. Lo studio presentato contiene una proposta schematica di sistemazione vegetazionale per l'ambito fluviale. Per le stazioni Lazzaretto e Aeroporto nelle tavole "AMB-PV-04_1" e " AMB-PV-04_2" allegate allo Studio di Impatto Ambientale, è illustrata la proposta progettuale di sviluppo di vegetazione rampicante sulla copertura in lamiera stirata delle strutture.

Relativamente al rispetto del Regolamento comunale del Verde, il p.a. Fabio Cocchi, dell'U.I. Verde e Tutela del Suolo del Comune di Bologna, valuta positivamente gli studi svolti dal proponente e precisa che si dovrà entrare nel merito delle opere di compensazione stabilendo l'esatto quantitativo e la tipologia delle alberature da reimpiantare, nonché le aree su cui intervenire (che l'amministrazione individuerà comunque all'interno dei quartieri interessati dall'opera).

L'ing. Davide Serrau (SAB) rileva che bisognerà porre attenzione a non posizionare future alberature nell'area interessata dalle operazioni di decollo e atterraggio, per rispettare le superfici ostacoli individuate dalla normativa aeronautica.

L'ing. Dal Pozzo segnala che l'Autorità di Bacino ha già richiesto uno schema per la sistemazione fluviale del Reno, richiedendo di non limitarsi all'area strettamente interessata dall'attraversamento dell'infrastruttura, ma di estendersi a tutta la porzione compresa tra il cavalcavia ferroviario e quello autostradale, individuando le zone di intervento sulla base degli studi svolti. L'esatto numero di alberature da piantumare nelle aree pubbliche potrà essere quindi definito a valle della predisposizione dello schema di sistemazione fluviale.

Per quanto riguarda l'utilizzo di edera sulle pareti delle stazioni, l'ing. Dal Pozzo fa presente che la Commissione per la Qualità Architettonica e per il Paesaggio ha espresso alcune perplessità in quanto tale scelta comporterebbe una schermatura visiva delle stazioni stesse, in contrasto con i princìpi che hanno ispirato e guidato la loro progettazione; inoltre creerebbe maggiori difficoltà nella manutenzione e pulizia dell'infrastruttura, tema per il quale la commissione stessa ha richiesto di porre particolare attenzione. In accordo anche con il p.a. Cocchi, richiede quindi di abbandonare tale scelta progettuale.

La seduta termina alle ore 11.30.

Per ulteriori informazioni e/o chiarimenti pregasi contattare:
Segreteria:
Vittoria Cantatore Tel. 051 2195663
Tecnici:
Ing. Lara Dal Pozzo (Responsabile) Tel. 051 2193172 - e-mail: lara.dalpozzo@comune.bologna.it;
Arch. Paola Vita Tel. 051 2193174 - e-mail: paola.vita@comune.bologna.it;
Dott.ssa Valeria Leone Tel. 051 2195839 - e-mail: valeria.leone@comune.bologna.it.

Spazio per le firme di sottoscrizione del verbale, riservato ai soggetti convocati o formalmente delegati

ENTE convocato alla CdS	**Nome e Cognome**	**Firma**
Settore Mobilità	Ing. Cleto Carlini	
Settore Urbanistica	Geom. Claudio Stagni	
U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale	Ing. Giovanni Fini	
U.I. Verde E Tutela del Suolo	p.a. Fabio Cocchi	
Soprintendenza Archeologica	Arch. Renata Curina	
S.A.B. S.p.A.	Ing. Davide Serrau	
Azienda USL	Dott. Fulvio Romagnoli	
Telecom Italia S.p.A.	Dott. Flavio Malvi Dott. Massimo Veggetti Dott. Davide Balsemin	
PROPONENTE	Ing. Rita Finzi	

Spazio per le firme di sottoscrizione del verbale, riservato ai soggetti convocati o formalmente delegati

ENTE convocato alla CdS	Nome e Cognome	Firma
Settore Mobilità	Ing. Cleto Carlini	
Settore Urbanistica	Geom. Claudio Stagni	
U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale	Ing. Giovanni Fini	
U.I. Verde E Tutela del Suolo	p.a. Fabio Cocchi	
Soprintendenza Archeologica	Dott ~~Arch~~. Renata Curina	
S.A.B. S.p.A.	Ing. Davide Serrau	
Azienda USL	Dott. Fulvio Romagnoli	
Telecom Italia S.p.A.	Dott. Flavio Malvi Dott. Massimo Veggetti Dott. Davide Balsemin	
PROPONENTE	Ing. Rita Finzi	