COMUNE DI BOLOGNA

PG 152788
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 4° riunione di Conferenza dei Servizi del giorno 20 maggio 2010.

In data 20 maggio 2010, presso la sede del Comune di Bologna – Settore Ambiente – U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale, si è tenuta la quarta 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 20 maggio 2010.

ENTE convocato alla CdS		**Presenza alla 4° riunione 20.05.2010**
Comune di Bologna	U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale	presente
	Settore Mobilità	presente
	Settore Urbanistica	assente
	Settore Lavori Pubblici	presente
	Settore Patrimonio	assente
	Unità Programmi Strategici	assente
	U.I. Verde e Tutela del Suolo	presente
Ministero per i Beni e le Attività Culturali	Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggisitici dell'Emilia-Romagna - Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Bologna, Modena e Reggio Emilia	presente
	Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna	assente
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		assente
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
ARPA - Sez Provinciale Bologna		presente
Azienda USL città di Bologna		assente
Autorità di Bacino del Reno		presente
Servizio Tecnico Bacino Reno		presente
Consorzio della Chiusa di Casalecchio e del Canale Reno		presente
Autorità d'Ambito di Bologna		assente
HERA S.r.l. Bologna		presente
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.		assente
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 Lavori Pubblici	Andrea Setti	Tecnico
	U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale	Lara Dal Pozzo Valeria Leone Paola Vita	Responsabile Consulente Tecnico
	U.I Verde e Tutela del Suolo	Claudio Savoia Sandro Bellini Silvia Frontini	Responsabile uff. Suolo Consulente Tecnico
Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Bologna, Modena e Reggio Emilia		Franca Iole Pietrafitta	Arch. Direttore coordinatore
Provincia di Bologna – Settore Ambiente, Servizio Pianificazione Ambientale		Alberto Dall'Olio	Tecnico
ARPA – Sez. Provinciale Bologna		Christian Vian	Tecnico
Autorità di Bacino del Reno		Lorenza Zamboni	Tecnico
Servizio Tecnico Bacino Reno		Leonardo Guarnieri	Tecnico
Consorzio della Chiusa di Casalecchio e del Canale Reno		Andrea Benassi Davide Cella	Tecnico Tecnico
Hera Bologna		Massimo Bitelli	Tecnico
PROPONENTE		Ignazio Belfiore Luca Ravaioli Alessandro Michelini Gilberto Bonaga F. Andreaus Riccardo Lunardi Enzo Frazzoli Andrea Scaglioni	Delegato Marconi Express S.p.A. (Coop-CESI) Responsabile SIA (Galileo Ingegneria) (Galileo Ingegneria) STS STS STS Galileo Ingegneria

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

I lavori della conferenza iniziano alle ore 9.45.

Si elencano di seguito le comunicazioni e le deleghe ricevute via fax, e-mail o posta ordinaria nonché le deleghe consegnate direttamente in sede di conferenza, che verranno allegate al presente verbale.

- Delega della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia-Romagna alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Bologna, Modena e Reggio Emilia a esprimere parere definitivo nell'ambito della procedura di VIA,

coordinando anche il parere della Soprintendenza per il Beni Archeologici dell'Emilia-Romagna (PG n. 122569/10);

- fax da parte di Autostrade S.p.A. sede di Roma, per comunicare l'impossibilità a partecipare alla riunione odierna (PG n. 126561/10);
- delega di Hera S.p.a. per il sig. Massimo Bitelli per la seduta odierna (PG n. 127954/10);
- delega del Consorzio della chiusa di Casalecchio e del Canale Reno per i sigg. Andrea Benassi e Davide Cella (PG n. 127964/10).

L'ing. Leonardo Guarnieri, rappresentante del Servizio Tecnico Bacino Reno, informa che la delega presentata per la fase di scoping, è da considerarsi valida anche per la fase di VIA.

Si informa la Conferenza che per la seduta odierna l'Ing. Giovanni Fini, Dirigente dell'U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale, ha delegato l'ing. Lara Dal Pozzo (PG n. 125527/10).

L'ing. Dal Pozzo informa la conferenza che in data 19 maggio 2010 il progetto è stato sottoposto alla Commissione per la Qualità Architettonica e del Paesaggio e che l'esito, positivo, di tale incontro sarà formalizzato la prossima settimana. Anticipa però che nell'ambito della Commissione sono emerse alcune perplessità in merito alla lamiera forata che verrà utilizzata come elemento architettonico/decorativo: essa infatti potrebbe creare, proprio a causa della sua struttura forata, difficoltà per la manutenzione e la pulizia. La Commissione raccomanda pertanto un adeguato piano di manutenzione. La Commissione intende inoltre chiedere al proponente di provvedere alla piantumazione di nuovi impianti arborei, benché non dovuti ai sensi del vigente Regolamento sul verde in quanto si tratta di opera pubblica, in aree che verranno indicate dal Comune di Bologna per sopperire alle alberature che si prevede di abbattere.

Si procede dunque affrontando gli **aspetti idraulici**.

L'ing. Andreaus sintetizza gli aspetti trattati negli elaborati in esame e in particolare affronta il tema dell'attraversamento del fiume Reno, previsto con un viadotto pressoché parallelo all'adiacente attraversamento da parte dell'asse autostrada/tangenziale, con caratteristiche tecniche analoghe al resto del tracciato e campate di maggior lunghezza, al fine di ridurre il numero di pile in alveo. Le campate che interessano le aree fluviali sono comprese fra la pila 20 e la pila 29, con lunghezze tra i 30 e i 40 m, specificamente studiate al fine di ridurre il numero di pile interferenti. In fase di cantiere, il progetto prevede di realizzare un guado temporaneo sul fiume, al di sotto del sedime del futuro ponte, che permane per tutta la durata della cantierizzazione (quindi non solo per il periodo necessario alla costruzione del ponte). Fa presente che, per le lavorazioni in alveo, verrà predisposto un sistema di allarme per permettere l'allontanamento dei mezzi e degli operatori in caso di piena fluviale.
L'ing. Dal Pozzo ricorda quindi alla conferenza che dovranno essere valutati sia il futuro ponte sia il guado temporaneo previsto all'interno della fascia di 16 m.
L'ing. Leonardo Guarnieri del Servizio Tecnico di Bacino Reno (in seguito STBR) chiede chiarimenti su tre aspetti: fondazioni delle pile in alveo, effettivo ingombro della fascia di 16 m in fase di cantiere, guado.
L'ing. Dal Pozzo richiede che venga prodotto un elaborato con l'ubicazione delle pile che abbia come base una foto aerea, ed un altro dove siano indicati gli strumenti di pianificazione (PSAI PTCP, PSC, ecc).

L'ing. Guarnieri, per quanto riguarda le **pile,** chiede chiarimenti in merito alla lunghezza che si intende dare alla porzione di pila in elevazione (attualmente sezione 140x180 cm arrotondate), in quanto nel progetto il monopalo "parte" da una profondità di circa –1,50 m dal piano campagna; il STBR richiede un prolungamento della parte in elevazione della pila fino a – 1,50. Al di sotto di tale quota dovrà essere realizzato il colletto di raccordo con il palo diam 200 cm.
Rispetto a quanto contenuto nella documentazione in esame, ci sarebbe dunque un aumento della porzione di pila in elevazione e quindi un aumento dei materiali di scavo.

Nella Relazione idraulica e nelle tavole (in particolare v. tav. 9 – Opere d'arte. Viadotto Reno, elab. VIRE.PD.STR.PP.01.1) è indicata una quota di effossione che porterà a scoprire parte del palo di fondazione (mediamente 4 m). Per tale ragione, anche se il fatto non ha rilevanza ai fini dell'interferenza idraulica, si ritiene che l'esposizione di parte di un palo di fondazione gettato contro terra possa avere un effetto visivo negativo. Potrebbe essere opportuno prevedere una finitura migliore del palo fino ad almeno tale profondità di effossione. La CdS richiede di valutare tali aspetti.

Nelle documentazioni presentate (relazioni geologica, idraulica e generale) non si desumono informazioni univoche circa la modalità di scavo del monopalo, in quanto vi sono alcune incongruenze; si chiede quindi un chiarimento sui metodi che verranno utilizzati.
L'ing. Ignazio Belfiore di Coop-Cesi, risponde che per il primo tratto i pali saranno realizzati tramite "camicia" di protezione, mentre per il tratto restante è previsto l'uso di fanghi polimerici biodegradabili.
L'ing. Guarnieri chiede se siano state eseguite verifiche sulla portanza dei fanghi rispetto alle ghiaie.
L'ing. Belfiore risponde che per l'utilizzo dei fanghi sono stati svolti studi su applicazioni degli stessi in situazioni analoghe e che comunque indagini più approfondite verranno svolte per lo sviluppo del progetto esecutivo.
La CdS chiede quindi che sia univocamente definita (anche in un'apposita appendice in cui siano riportate le revisioni/integrazioni ai diversi documenti) la tecnica prevista per la perforazione delle fondazioni (con o senza fanghi, con o senza controcamicia o lamierino e fino a che quota).

L'ing. Guarnieri chiede di raffigurare nella suddetta tavola 9 tutta la vista del viadotto Reno, dall'unghia esterna dell'argine sx a quella dell'argine dx.

Per quanto riguarda l'ingombro della **fascia di 16 m** prevista dal progetto per l'ingombro del cantiere, il STBR avanza il dubbio che l'ampiezza della stessa potrebbe non essere sufficiente, in particolare per quanto riguarda gli spazi necessari ai prescavi delle pile (che sono indicati nel progetto 10m x 10m); quindi questo aspetto andrà approfondito. Si chiede quindi di produrre una tavola con il dettaglio del tracciato della pista e delle occupazioni previste per il cantiere (rampe, pile, guado, macchinari, deposito fanghi e loro destinazione), per quanto riguarda il tratto di pista interno all'alveo di Reno (intendendo per alveo la porzione di territorio compresa fra le unghie esterne degli argini).
L'ing. Belfiore si rende comunque disponibile a fornire una tavola in cui siano indicati gli ingombri delle aree di cantiere, in maniera da mostrare le motivazioni per cui la fascia di 16 m è stata giudicata sufficiente (tenendo conto, ad esempio, che i fanghi delle perforazioni saranno contenuti in vasche fuori-terra e che a lavoro finito il materiale residuo verrà trasportato in discarica).

L'ing. Guarnieri precisa inoltre che, viste anche le richieste in merito all'approfondimento delle fondazioni, se fosse necessaria una larghezza maggiore dei 16 m previsti nel progetto, essa potrà essere concessa, purché vengano chiaramente individuate le attività che in essa dovranno essere svolte.
L'ing. Alessandro Michelini fa presente che in fase esecutiva verrà sicuramente approfondito e chiarito questo aspetto.
L'ing. Dal Pozzo chiede che il proponente approfondisca in questa fase lo studio di cantierizzazione per le lavorazioni in alveo, in modo da fornire agli enti, fin da ora, gli elementi necessari a valutare un eventuale ampliamento della fascia, per il quale il STBR da la propria disponibilità.
L'ing. Belfiore concorda con questa indicazione in quanto intende richiedere in questa fase tale concessione (che solitamente viene richiesta con il progetto esecutivo) e pertanto verranno prodotti i necessari approfondimenti dello studio così come richiesti dalla CdS.
L'ing. Guarnieri fa notare che la concessione all'occupazione delle aree demaniali ai sensi della LR 7/2004 viene rilasciata dal STBR (per conto della Regione Emilia-Romagna) e specifica che essa è a titolo oneroso, pertanto al momento del suo rilascio deve essere corrisposto l'importo dovuto e devono essere rilasciate apposite fidejussioni a garanzia del ripristino delle aree.
Si concorda che il proponente presenterà quanto richiesto per le valutazioni istruttorie necessarie al rilascio della concessione, anche se l'effettiva richiesta verrà avanzata solo in seguito.

L'ing. Guarnieri, relativamente al transito dei mezzi pesanti in corrispondenza della golena sinistra del tratto di fiume interessato, fa presente che, poiché sono presenti due quote di livello differenti, potrebbe essere necessario realizzare un tornante. Suggerisce pertanto che in questa fase sia fatto un approfondimento su questi dettagli.

In merito al **guado** l'ing. Guarnieri chiede di verificare una diversa soluzione rispetto a quanto proposto, che ne preveda la realizzazione con scatolari (minimo 200x300 cm) affiancati, invece che con tubi di diametro 200 cm, e con una quota di sommità del guado inferiore a quella ipotizzata nel progetto. Richiede quindi di fare una nuova verifica idraulica, includendo inoltre una portata corrispondente ad almeno Tr=30, e di produrre adeguati elaborati grafici con almeno una sezione (o una vista) ed una planimetria. Gli elaborati riporteranno anche l'indicazione delle rampe di raccordo del guado con le golene ed eventuali protezioni per evitare l'aggiramento del guado.
L'ing. Zamboni precisa che, per quanto riguarda gli scatolari, la loro base deve appoggiare sul fondo dell'alveo.
Viene inoltre richiesto il piano di dismissione delle opere provvisorie previste in area fluviale.
L'ing. Belfiore conferma che verranno prodotti gli elaborati richiesti.

L'ing. Guarnieri fa infine presente che, ad opera ultimata, in base al progetto presentato non vi sarebbe continuità di percorrenza sull'argine a causa dell'impalcato del PM, per cui occorrerà realizzare piste di raccordo; gli argini di Reno esistenti dovranno essere rialzati localmente, in corrispondenza della trave dell'impalcato del PM, fino alla quota di -50 cm dal sottotrave. Si dovrà inoltre garantire la continuità di percorrenza della sommità arginale con un percorso esterno all'argine (ma in immediata prossimità dell'argine stesso). Dovranno pertanto essere prodotti adeguati elaborati grafici riportanti quanto richiesto.

L'ing. Ravaioli (Coop-CESI), alla richiesta dell'ing. Zamboni di illustrare i tempi di permanenza del cantiere, precisa che il lavoro di scavo delle pile in alveo è previsto in estate, in particolare luglio, agosto e settembre. Il varo delle travi risulta meno problematico rispetto alle pile poiché possono essere realizzate fuori dall'alveo e occorre solo un giorno per montarne una. La viabilità di cantiere rimarrebbe per tutta la durata del cantiere, ossia per 2-3 anni; è stato scelto di realizzare un nuovo guado in quella posizione e utilizzarlo per tutto il tempo della cantierizzazione per limitare quanto più possibile gli impatti connessi a tale fase. In merito al possibile uso di guadi esistenti, l'ing. Ravaioli informa che avevano già valutato la possibilità di usufruire del guado presente più a nord, concessionato a Pederzoli, ma in questo modo non sarebbe possibile evitare l'utilizzo della viabilità pubblica e pertanto, rispetto alla soluzione proposta, si rileverebbero maggiori impatti in fase di cantiere.

I tecnici Zamboni e Guarnieri informano che per l'attraversamento delle aree demaniali la concessione che rilascia il STBR può essere a favore di più soggetti.

L'ing. Michelini sottolinea il vantaggio che si avrebbe con l'utilizzo di un guado permanente in particolare nella riduzione del traffico urbano; precisa che è stato effettuato (nel cap. 3 - piano del traffico) una verifica deimensionale del guado in base ai carichi e al numero di viaggi previsti.

L'ing. Dal Pozzo richiede che vengano studiati i tempi di utilizzo del guado in funzione delle lavorazioni previste per la realizzazione del ponte e dei passaggi di mezzi di cantiere, in modo da determinare il periodo temporale in cui risulta maggiormente necessario.

L'ing. Belfiore concorda con quanto richiesto.

L'ing. Michelini, in risposta al rappresentante del quartiere Navile che chiede se è possibile fare dei piani di comunicazione al pubblico per le lavorazioni di cantiere che potrebbero essere impattanti sulla popolazione, risponde che la cura di tale aspetto è prevista già nel bando di gara e sarà messo in atto.

Relativamente agli aspetti di mitigazione e compensazione previsti nell'area del Reno, l'ing. Michelini illustra brevemente ai presenti le indagini ambientali effettuate a seguito di quanto concordato in fase di scoping. Specifica che le indagini sono state eseguite tra settembre e ottobre e che sono state condotte in accordo con il dott. Canciani dell'Autorità di Bacino. Le maggiori criticità per la qualità delle acque sono dovute allo scaricatore di piena della fognatura a monte dell'area di indagine e alle lavorazioni eseguite per la realizzazione del ponte ferroviario, che hanno alterato notevolmente la situazione del fiume. In merito agli indici di qualità, è stata rilevata una situazione da mediocre a scadente; poiché non ci sono dati precedenti, sono stati assunti questi dati come iniziali (stato di bianco) e a questi si farà riferimento. È previsto comunque un monitoraggio.

Relativamente alle mitigazioni previste in fase di cantiere, sviluppate attualmente a livello di progetto definitivo, precisa che nell'area compresa tra gli argini non verrà realizzato l'accantieramento permanente e non verranno eseguite operazione di rifornimento (tranne che per alcuni particolari macchinari) e manutenzione dei mezzi. Tali aspetti verranno comunque maggiormente sviluppati nel progetto esecutivo.

Nel piano di sicurezza verrà previsto un sistema di allertamento per le eventuali piene, finalizzato alla sicurezza dei lavoratori e per evitare sversamenti accidentali nel fiume.

L'ing. Zamboni precisa che piene ordinarie, che non raggiungono i livelli di allarme per l'attivazione delle procedure di protezione civile, potrebbero invece essere pericolose per il cantiere e i lavoratori. Pertanto è necessario che si valuti il livello soglia ad un teleidrometro sufficientemente distante per consentire lo sgombero del cantiere (Teleidrometro di Vergato). Questo servirà per fissare alcuni parametri che serviranno per il piano di sicurezza. L'ing. Zamboni richiede che si cominci ad affrontare tali aspetti già nel progetto definitivo e a tal fine si rende disponibile per eventuali approfondimenti.

L'ing. Dal Pozzo precisa che in questa fase tali studi possono essere fatti a livello indicativo ed approfonditi successivamente.

Relativamente alle mitigazioni e compensazioni previste ad opera ultimata, l'ing. Michelini descrive i ripristini proposti per le aree di attraversamento fluviale che interessano la fascia di 16 m destinata alla realizzazione dell'opera. In considerazione della funzione ecologica di tali aree, ma tenendo presente l'impossibilità, per ragioni di sicurezza idraulica, di operare estesi e sistematici reimpianti arborei in area golenale soggetta a piena, il progetto prevede:

- il ripristino della bassura temporaneamente allagata presente sulla sponda destra, caratterizzata anche da presenza di un macchia di salici arborei,
- piantumazioni (in aree ripariali idonee) con specie autoctone,
- il miglioramento delle caratteristiche e della naturalità delle formazioni ripariali,
- l'installazione di casette nido per uccelli e chirotteri al fine di compensare la perdita di cavità e rifugi presenti sulle alberature impattate durante le fase di cantiere,
- la realizzazione di pozze golenali a carattere semi-temporaneo, ideali per la deposizione/sviluppo di anfibi ed invertebrati.

Il progetto di sistemazione fluviale è previsto venga sviluppato nella fase del progetto esecutivo.

L'ing. Zamboni riassume le principali cause di impatto sull'ecosistema del fiume Reno derivanti dalla realizzazione dell'opera: taglio della vegetazione all'interno della fascia di realizzazione del PM, lavorazioni per la realizzazione del guado e della viabilità di cantiere, lavori per la realizzazione delle pile e delle loro fondazioni, transito degli automezzi, opere temporanee (pista e guado). Viste le caratteristiche di qualità da mediocri a scadenti del tratto impattato e l'obiettivo di stato ambientale buono previsto al 2027 dal "Piano di Gestione del Distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale" richiede che siano attuate tutte le possibili misure di mitigazione degli impatti temporanei e di compensazione di quelli permanenti, concordando in linea di massima con le misure illustrate dall'ing. Michelini, così come individuate nell'elaborato C5 del SIA (pagg. 31-33). Ritiene, tuttavia, necessario un progetto degli interventi di mitigazione e compensazione che fissi localizzazione e tempi degli interventi. In tale progetto si dovrà precisare maggiormente quali saranno le aree occupate dal cantiere e dalla viabilità, si dovranno anticipare alla fase ante-operam alcuni interventi di compensazione e mitigazione, si dovranno prevedere gli interventi a beneficio di tutto il tratto fluviale, e non come invece enunciato delle sole aree di occupazione dei cantieri. Il proponente può infatti intervenire, con autorizzazione STBR-RER, su tutte le aree demaniali e su quelle accatastate come private ove sia presente l'alveo attualmente attivo del f. Reno, fino al ciglio superiore della sponda (come da codice civile). Chiede inoltre che si tenga conto del problema dei nidi presenti sugli alberi da tagliare, informa che sarà possibile posizionarli ovunque all'interno del demanio, e richiede che questi vangano posizionati prima di procedere all'abbattimento delle alberature e allo sfalcio.

Nello specifico degli interventi di compensazione, l'ing. Zamboni anticipa le seguenti indicazioni:

- Interventi gestionali: messa a dimora lungo la fascia fluviale di una cinquantina di alberi forestali (ontano, frassino, olmo) nel tratto tangenziale-ferrovia per aumentare la biodiversità che attualmente è composta da popolamenti di piante adulte di salico pioppeti. Contenimento delle specie alloctone (robinia, ecc.);
- Opere longitudinali: prevedere interventi di risagomatura dell'alveo e di smassamento di accumuli ghiaiosi e sedimenti, compatibilmente con le esigenze di sicurezza idraulica, a monte del passaggio del PM, evitando interventi di eccessiva omogeneizzazione dell'ambiente fluviale, favorendo il mantenimento di un letto fluviale diversificato con alternanza di zone a diversa profondità (buche e raschi) ed anse in grado di ospitare una buona biodiversità ed i diversi stadi del ciclo biologico della fauna ittica.

L'ing. Zamboni precisa che l'individuazione delle aree in cui prevedere le opere di compensazioni può basarsi sulle analisi già eseguite dal proponente e contenute nel SIA.

L'ing. Dal pozzo informa che la Commissione per la Qualità Architettonica ed il Paesaggio (CQAP), in accordo con i competenti uffici, intende prescrivere il reimpianto di specie arboree in aree messe a disposizione dall'amministrazione comunale. In considerazione di quanto richiesto anche dall'Autorità di Bacino, si concorda che le nuove specie siano messe a dimora in via prioritaria nelle aree fluviali, ed eventualmente anche in quelle comunali.

La CdS richiede pertanto al proponente di sviluppare maggiormente i progetti di sistemazione fluviale già in questa fase, elaborando uno schema dei reimpianti, una planimetria delle aree interessate dalle mitigazioni/compensazioni, accompagnate da un'opportuna relazione.

L'ing. Zamboni precisa che, a supporto della progettazione degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale nel f. Reno, può essere opportuno consultare lo Schema direttore Reno Vivo (parte della Variante al PTCP di recepimento del PTA – vd allegati 3 e 4 della relazione della Variante, scaricabili al link:
http://www.comune.bologna.it/ambiente/QualitaAmbientale/Home/VariantePTCP_PTA.php).

L'ing. Zamboni dichiara la disponibilità dei tecnici dell'Autorità di Bacino per un eventuale sopralluogo al fine di concordare i ripristini.

Il dott. Christian Vian, rappresentante di Arpa, chiede informazioni in merito ai monitoraggi delle acque superficiali.

L'ing. Michelini spiega che il monitoraggio è stato previsto in fase post-operam; spiega infatti che, come concordato nella fase di scoping, non è stato previsto il monitoraggio della qualità delle acque in fase di cantiere. I motivi riguardano: la puntualità dei lavori (in totale nell'area ci sono 10 pali) e il fatto che i valori che verrebbero rilevati non possono essere attribuiti univocamente al cantiere per la presenza di altri fattori oltre al PM.

L'arch. Franca Iole Pietrafitta della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Bologna, Modena e Reggio Emilia, conferma quanto concordato con l'arch. Paola Bonzi del Settore Urbanistica in merito al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica: operando in Conferenza dei Servizi, la Soprintendenza si esprimerà all'interno della CdS stessa sulla base della relazione tecnica che predisporrà l'ufficio comunale competente, come previsto dal DLgs 42/2004.

Non potendo partecipare alla prossima riunione di CdS, anticipa alcuni aspetti in merito al **tema paesaggistico** che ritiene debbano essere approfonditi, quali: gli aspetti architettonici dell'opera relativamente agli attraversamenti del fiume Reno e del canale Navile (vincolati ai sensi del DLgs 42/2004), la posizione e la tipologia dei pannelli fotovoltaici, l'illuminazione notturna, ecc. In merito a tale tema l'ing. Dal Pozzo informa che, in accordo con l'arch. Paola Bonzi, rilevata la carenza di elaborati architettonici in merito agli attraversamenti del Reno e del canale Navile, è già stato richiesto al proponente di approfondire la Relazione paesaggistica e di integrare con quanto richiesto. Il proponente ha presentato gli elaborati richiesti per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, che verranno inviati alla Soprintendenza in allegato alla nota che sarà predisposta dagli uffici comunali competenti.

Ritornando ai temi precedentemente discussi relativi alle pile previste nell'alveo del Reno, il dott. Claudio Savoia dell'Ufficio Suolo del Comune di Bologna chiede chiarimenti in merito all'utilizzo delle ghiaie risultanti dallo scavo per la realizzazione di tali pile; in particolare chiede ai tecnici del STBR e dell'Autorità di Bacino se valutano utile ridistribuire tali ghiaie nell'alveo.

L'ing. Zamboni e l'ing. Guarnieri valutano positivamente questa possibilità, chiedendo di integrare la documentazioni indicando i quantitativi previsti e le zone di alveo in cui si intende ridistribuire tale materiale.

L'ing. Michelini precisa che saranno ridistribuite solamente ghiaie e sabbie derivanti da scavi eseguiti senza l'utilizzo di fanghi, per i quali è previsto il conferimento in discarica.

Per quanto riguarda le possibili interferenze del progetto in esame con i canali di competenza del Consorzio della Chiusa di Casalecchio e del canale Reno, il Consorzio non rileva criticità e pertanto si esprime positivamente in merito alla documentazione in esame.

L'ing. Dal Pozzo chiede ai progettisti di illustrare i **sistemi di smaltimento delle acque** in fase di cantiere e di esercizio.

L'ing. Michelini spiega che gli impatti attesi relativamente alla componente acque superficiali durante la fase di cantiere sono relativi al trattamento delle acque di piazzale, l'allontanamento delle acque e dei fanghi di lavorazione, e il rischio connesso a sversamenti accidentali di sostanze pericolose o inquinanti; non sono attualmente previsti scarichi di tipo produttivo.

Il piano di cantierizzazione dell'opera prevede l'allestimento di un solo campo operativo permanente, posto in prossimità della via Agucchi, che ospiterà gli uffici e i relativi servizi igienici, i piazzali per il parcheggio dei mezzi operativi e delle autovetture. Non sono previsti impianti di produzione o di trasformazione di materie prime, e pertanto dall'insediamento origineranno esclusivamente reflui di tipo domestico e acque di piazzale per le quali è stato progettato il recapito nella vicina fognatura (distante 250 m circa) di via Agucchi. Le acque derivanti dai servizi igienici saranno conferite direttamente al collettore, mentre per le acque di piazzale sarà realizzato un impianto di trattamento delle acque di prima pioggia, opportunamente dimensionato sulla base della superficie di raccolta e dei dati pluviometrici, in conformità alle DGR 286/05 e DGR 1860/06 (specifica autorizzazione sarà richiesta in fase di cantierizzazione). In ragione delle modeste superfici soggette a raccolta, non si prevedono criticità nel conferimento dei volumi di acque di scarico alla rete fognaria pubblica. Lungo il tracciato, non sono previste lavorazioni con produzione di acque di scarico; le lavorazioni

svolte comportano l'utilizzo di fluidi di perforazione, usualmente preparati in cantiere mediante miscelazione con acqua che verranno conferiti presso impianti autorizzati.

Nel caso di eventuali esigenze di cantiere che comportino l'utilizzo di acque e la produzione di reflui, non sono previsti sistemi di trattamento in sito o conferimento a fognatura pubblica o ad altro recettore, ma saranno predisposte apposite vasche temporanee, adeguatamente impermeabilizzate, per lo smaltimento dei reflui mediante autobotte.

Relativamente allo smaltimento delle acque in fase di esercizio, l'ing. Michelini precisa che, nelle Stazioni PM Aeroporto e RFI non sono previsti servizi igienici né locali adibiti ad attività, pertanto non sono previsti recapiti in fognatura. Le acque meteoriche raccolte nella Stazione Aeroporto saranno conferite al sistema di raccolta delle acque di piazzale del complesso aeroportuale. Le acque meteoriche raccolte nella Stazione RFI saranno convogliate nella rete fognaria a servizio del complesso della stazione. Nella Stazione Lazzaretto sono invece previsti anche locali tecnici e uffici, con relativi servizi igienici le cui acque di scarico confluiranno nella rete di allontanamento delle acque reflue in progetto con il comparto Lazzaretto. Anche le acque meteoriche raccolte dalle coperture saranno recapitate nella rete di raccolta del comparto, che a sua volta confluirà nel costruendo canale interrato che condurrà le acque piovane al fiume Reno. Le acque del locale di manutenzione dei convogli saranno confluite nella rete acque nere, previo passaggio nel disoleatore. Non è previsto un sistema di raccolta delle acque meteoriche lungo la linea di corsa.

La dott.ssa Di Pietro, del Settore Ambiente del Comune di Bologna, valuta positivamente quanto previsto dal progetto, nelle fasi di cantiere e di esercizio. Specifica che, per la Stazione Lazzaretto, se si prevede di fare manutenzione e lavaggio mezzi, è necessario richiedere l'autorizzazione allo scarico come scarico produttivo. L'autorizzazione allo scarico in fognatura viene rilasciata all'interno di questa procedura, con parere di Hera.

L'ing. Michelini riferisce che il progetto non aveva valutato l'ipotesi che nel locale tecnico della stazione del Lazzaretto si effettuasse l'attività di lavaggio dei mezzi; verrà pertanto valutato se necessario introdurre anche il lavaggio mezzi e che, se confermato, si attiveranno per produrre gli eventuali ulteriori elaborati che necessitino per l'espressione del parere di Hera e l'ottenimento dell'autorizzazione.

Il dott. Vian di Arpa specifica che nella relazione del SIA, relativamente agli impatti in fase di cantiere, viene indicato che le autorizzazioni allo scarico saranno richieste successivamente e pertanto sembra che non siano ricomprese all'interno della procedura di VIA.

L'ing. Dal Pozzo, riassumendo quanto discusso, conferma che le autorizzazioni allo scarico necessarie per la fase di cantiere verranno rilasciate nella fase di valutazione del progetto esecutivo, mentre le autorizzazioni relative alla fase di esercizio devono essere rilasciate all'interno della procedura di VIA, cioè sul progetto definitivo. A tal fine richiede al proponente di verificare la necessità dell'ottenimento dell'autorizzazione allo scarico come scarico produttivo e di elaborare i necessari documenti.

Relativamente allo **Studio Idrogeologico**, il dott. Bellini del Settore Ambiente del Comune di Bologna, rileva la scarsa aderenza del modello idrogeologico, ricostruito sulla base dei dati esistenti, rispetto ai risultati delle indagini eseguite sul posto. Nello specifico i livelli piezometrici assegnati alle stratigrafie individuate nella Relazione Geotecnica risultano eccessivamente semplificati e non rispondenti all'assetto idrogeologico atteso per le aree interessate:

1. il livello piezometrico assunto nelle aree che vanno dalla fermata Aeroporto a quella Lazzaretto si presenta aderente al modello idrogeologico risultante dalla banca dati geognostici, fatta eccezione per un'incongruenza tra le piezometrie individuate nelle cave Berleta, Santa Maria e Pigna 2. Infatti per le aree Berleta e S. Maria sono state utilizzate rispettivamente la Stratigrafia 2, con soggiacenza piezometrica pari a –11 m da p.c. e la 4 con soggiacenza piezometrica pari a –10 m da p.c. (considerando cioè che il piano di campagna di progetto su cui si attesteranno le pile, risulterà ribassato di 10 m rispetto al p.c. originario); per quanto riguarda l'area di cava Pigna 2, anch'essa ribassata per circa 5 m, è stata invece assegnata la Stratigrafia 3 con soggiacenza piezometrica pari a –25 m da p.c.;
2. per il tratto compreso tra la fermata Lazzaretto e la stazione centrale, il modello risulta eccessivamente semplificato poiché non sono riportate le falde SUP2 e SUP4 al di sopra della falda SUP1 in pressione, risultando peraltro non conforme alla carta delle isopieze della falda SUP4 riportata nell'elaborato PD_GEOPF03;
3. non si comprende perché alla stratigrafia 13, in corrispondenza della stazione centrale, sia stato assegnato un livello piezometrico pari a –5 m da p.c., mentre alla precedente Stratigrafia 12, caratterizzata da una successione litologica del tutto confrontabile, viene assegnata una soggiacenza piezometrica pari a –20 m da p.c..

Il dott. Scaglioni, relativamente al punto 1, risponde che per quanto riguarda l'area di cava Santa Maria e l'area Berleta non hanno ancora dati piezometrici a disposizione e propone di eseguire indagini nella fase di progettazione esecutiva. In merito ai punti 2 e 3, riconduce la scarsa aderenza dei dati rilevati al modello presentato, alla metodologia utilizzata per il rilievo dei livelli di falda (misurazione unica al termine della perforazione del sondaggio senza installazione di piezometri). Il proponente informa che sono attualmente in corso ulteriori indagini.

Il dott. Savoia fa notare che la zona in cui si hanno meno dati a disposizione è quella compresa tra il Lazzaretto e la stazione centrale, in quest'ultima infatti si ha una conoscenza approfondita del sistema idrico sotterraneo e i dati a disposizione sono già stati forniti al proponente.

Il dott. Bellini chiede pertanto che il modello idrogeologico presentato, riferimento essenziale per le verifiche geotecniche delle strutture di fondazione, venga rivisto già in questa fase considerando quanto sopra espresso e acquisendo ulteriori dati nella zona delle Poste. A tal fine i tecnici dell'Ufficio Suolo si rendono disponibili per ulteriori approfondimenti tecnici.

Relativamente al tema della **sismica**, il dott. Bellini chiede alcuni chiarimenti in merito alle scelte fatte dai progettisti in fase di studio; in particolare chiede il motivo per cui, ad esempio, le valutazioni sul potenziale rischio di liquefazione dei terreni siano state effettuate solamente per un breve tratto del tracciato anziché per la sua interezza e sulla base di analisi granulometriche effettuate da Italferr su campioni di terreno prevalentemente limosi e argillosi (per i quali si può escludere a priori il rischio liquefazione durante eventi sismici rilevanti).

Il dott. Scaglioni risponde che tali valutazioni sono state riferite alla zona considerata a maggior rischio liquefazione sulla base delle stratigrafie rilevate. Il proponente precisa che le motivazioni alla base delle scelte eseguite saranno riportate nella documentazione integrativa. Aggiunge inoltre che, tutte le valutazioni sono state fatte in un'ottica molto cautelativa, come ad esempio la scelta, per le aree di cava, della categoria E per i suoli di fondazione.

Il dott. Bellini fa presente che, trattandosi di un progetto definitivo, le valutazioni di cui sopra devono essere affinate o quantomeno maggiormente esplicitate all'interno della Relazione Geotecnica, considerando anche gli effetti di eventuali fenomeni di liquefazione dei depositi prevalentemente sabbiosi saturi eventualmente intercettati dai fusti dei pali di fondazione.

Il dott. Savoia anticipa che nel progetto esecutivo dovranno essere descritte le tecniche di posa in opera dei pali che si intendono adottare al fine di evitare il collegamento dei diversi acquiferi nei settori caratterizzati da complessi idrogeologici *multi-falda*.

Relativamente alla gestione dei materiali di scavo, si valuta positivamente quanto proposto nel progetto. Precisa però che, per quanto riguarda le attività di scavo che interesseranno parte del rilevato ferroviario della linea AV Bo-Pd, sarà prescritto di eseguire specifiche verifiche e analisi sul materiale da movimentare al fine di determinarne preventivamente la tipologia e la qualità.

L'ing. Dal Pozzo introduce il tema delle interferenze con il **campo pozzi Hera**; le pile dalla n. 24 alla n. 35 rientrano nella fascia di rispetto di 200 m del pozzo n. 8 e quelle dalla n. 26 alla n. 29 rientrano anche nella fascia di rispetto del pozzo n. 7. In base agli studi eseguiti, risulta che i pali di fondazione della pila n. 36 attraversano il primo acquitardo, ma si attestano in un acquifero non sfruttato dai pozzi del campo Hera. Non potendo escludere, nel lungo periodo, la possibilità di comunicazione tra la falda interessata dalle perforazioni dei pozzi e quella emunta a scopo idropotabile, è stato proposto di realizzare i pali utilizzando fanghi biodegradabili a base polimerica (senza l'utilizzo di bentonite) tali da essere completamente degradati prima di arrivare nell'acquifero sfruttato dai pozzi Hera. Prima dell'inizio dei lavori per la realizzazione del PM, è stato proposto di realizzare cinque pozzi di piccolo diametro (con tubazione da 6''), con funzioni di monitoraggio e di sicurezza nei confronti della falda (in caso di contaminazione, essi potrebbero essere utilizzati per l'emungimento della falda a formare una barriera di protezione rispetto ai punti di prelievo del campo pozzi) . I cinque pozzi saranno disposti tra i 20 ed i 40 m dalla linea del PM in direzione del campo pozzi e attestati nell'acquifero superficiale (A1-A0, circa 40 m dal p.c. del campo pozzi) e al loro interno è prevista una pompa per aspirare eventuali venute di materiale riconducibile alla perforazione dei pali. A circa 30 metri di distanza da questa prima barriera di pozzi, ne sono previsti altri due dai quali, in caso di contaminazione, verrà iniettata acqua pulita per formare un gradiente che respinga il materiale inquinante verso i pozzi di emungimento di cui sopra.

In merito alle proposte del proponente per la salvaguardia del campo pozzi Tiro a Segno, Massimo Bitelli di Hera fa presente che la soluzione proposta richiede, in caso di inquinamento, la iniezione in falda di acqua potabile proveniente dall'acquedotto, in quantità non precisata ma certamente rilevante e per un periodo prolungato. Evidenzia che tale portata potrebbe non risultare disponibile in quanto il sistema idrico potrebbe essere già fortemente menomato dalla impossibilità di esercire i due pozzi della centrale Tiro a Segno interessati dai lavori del PM (pozzi 7 e 8 interferenti). Rileva inoltre che gli interventi di monitoraggio ed emungimento eseguiti a una profondità di -40 metri dal p.c. potrebbero non avere effetti sulle falde utilizzate a uso potabile, poste ad una profondità di -120 metri dal p.c.. Evidenzia infine che nella relazione fornita dal Proponente nulla si dice sulla destinazione dei pozzi realizzati una volta ultimati i lavori del PM, se verranno cementati e disattivati, oppure mantenuti in servizio eseguendo un monitoraggio periodico.

Sulla base di tali perplessità Hera propone di sostituire quanto proposto con i seguenti interventi sui quali chiede alla CdS di esprimersi:

- esecuzione dei lavori di trivellazione posti nella zona di rispetto dei pozzi esistenti durante il periodo di minor consumo idrico e di maggiore disponibilità di risorsa idrica superficiale in modo da rendere meno critico il parziale fuori servizio della centrale di Tiro a Segno. Nello specifico tali periodi si collocano tra i mesi di novembre e aprile. Tenendo conto delle richieste del STBR di eseguire i lavori in alveo durante il periodo di minor portata del fiume Reno, per le sole perforazioni in alveo, potrà essere ammesso il periodo 1-20 agosto;

- ripristino/recupero del pozzo n. 5, attualmente fuori servizio, tramite una perforazione inclinata, eseguibile a partire dalla quota immediatamente superiore alla parte ammalorata in modo da recuperarne ex novo la funzionalità.

Con il ripristino della funzionalità del pozzo n. 5, durante i lavori del People Mover, potrebbero essere messi fuori produzione i pozzi 7 e 8, la cui zona di rispetto risulta interessata dai lavori durante la realizzazione delle pile interferenti. Per monitorare un'eventuale dispersione in falda dei fluidi di perforazione, Hera propone la realizzazione di un piezometro in un punto intermedio tra il pozzo 8 e il tracciato del PM. Potrebbero così essere eseguiti monitoraggi sulle falde superficiali, attraverso il suddetto piezometro, e su quelle profonde, attingendo dal pozzo 8. In caso si evidenzino inquinamenti della falda, Hera è disponibile ad attivare in scarico il pozzo n. 8, creando così una depressione del livello di falda che dovrebbe ostacolare la diffusione dell'inquinante verso il campo pozzi. In caso di attivazione del pozzo 8 verrebbe richiesta al Proponente la corresponsione dei costi di energia elettrica sostenuti da Hera.

Hera è disponibile a eseguire la progettazione e l'esecuzione dei lavori di ripristino del pozzo n. 5 ma richiede che tale intervento risulti finanziato dal Proponente, quale opera di compensazione, e autorizzato nell'ambito della CdS del PM in quanto tutti gli Enti preposti ad autorizzare l'opera sono invitati alla Conferenza. Precisa inoltre che la realizzazione di tale pozzo non necessiterebbe di una nuova concessione ma rientrerebbe in quella attuale in quanto non è prevista una variazione dei quantitativi emunti.

L'ing. Belfiore concorda con questa proposta, riservandosi di eseguire le dovute verifiche economiche. Richiede però che la responsabilità dell'esecuzione dei lavori del pozzo sia di Hera.

Ling. Dal Pozzo chiede alla CdS di valutare ed esprimersi su questa proposta e ai tecnici del STBR e dell'Autorità di Bacino Reno di verificare l'iter e i soggetti coinvolti per l'autorizzazione del progetto di ripristino del pozzo, riservandosi di comunicare nelle prossime riunioni la possibilità di rilasciare l'autorizzazione all'interno della CdS del PM, se i soggetti competenti riterranno valida e fattibile la proposta presentata.

La CdS concorda che la posizione del piezometro di monitoraggio dovrà essere individuata con criteri che tengano conto del sistema idrico sotterraneo e della sua circolazione e dovrà essere in area non accessibile, possibilmente all'interno delle proprietà di Hera.

Si chiede al proponente di individuare e comunicare la posizione del piezometro.

La seduta termina alle ore 12,45

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 Lavori Pubblici	Geom. Andrea Setti	
U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale	Ing. Lara Dal Pozzo	
U.I. Verde E Tutela del Suolo	DOTT. CLAUDIO SAVOIA	
Soprintendenza per i Beni Architettonici e paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia	Arch. Franca Iole Pietrafitta	
Provincia di Bologna – Settore Ambiente	Dott. Alberto Dall'Olio	
ARPA – Sez. Provinciale di Bologna	Dott. Christian Vian	
Autorità di Bacino del Reno	Ing. Lorenza Zamboni	
Servizio Tecnico Bacino Reno	Ing. Leonardo Guarnieri	
Consorzio della Chiusa di Casalecchio e del Canale Reno	Sig. Andrea Benassi Sig. Davide Cella	
HERA Bologna	Sig. Massimo Bitelli	
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 Lavori Pubblici	Geom. Andrea Setti	
U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale	Ing. Lara Dal Pozzo	
U.I. Verde e Tutela del Suolo		
Soprintendenza per i Beni Architettonici e paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia	Arch. Franca Iole Pietrafitta	
Provincia di Bologna – Settore Ambiente	Dott. Alberto Dall'Olio	
ARPA – Sezione Provinciale di Bologna	Dott. Christian Vian	
Autorità di Bacino del Reno	Ing. Lorenza Zamboni	
Servizio Tecnico Bacino Reno	Ing. Leonardo Guarnieri	
Consorzio della Chiusa di Casalecchio e del Canale Reno	Sig. Andrea Benassi Sig. Davide Cella	
HERA Bologna	Sig. Massimo Bitelli	
PROPONENTE	Ing. Rita Finzi	

4°

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 Lavori Pubblici	Geom. Andrea Setti	
U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale	Ing. Lara Dal Pozzo	
U.I. Verde E Tutela del Suolo		
Soprintendenza per i Beni Architettonici e paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia	Arch. Franca Iole Pietrafitta	
Provincia di Bologna – Settore Ambiente	Dott. Alberto Dall'Olio	
ARPA – Sez. Provinciale di Bologna	Dott. Christian Vian	
Autorità di Bacino del Reno	Ing. Lorenza Zamboni	
Servizio Tecnico Bacino Reno	Ing. Leonardo Guarnieri	
Consorzio della Chiusa di Casalecchio e del Canale Reno	Sig. Andrea Benassi Sig. Davide Cella	
HERA Bologna	Sig. Massimo Bitelli	
PROPONENTE	Ing. Rita Finzi	

4°