



COMUNE DI BOLOGNA

PG 136444
DEL 28.05.2010

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 3° riunione di Conferenza dei Servizi del giorno 3 maggio 2010.

In data 3 maggio 2010, presso la sede del Comune di Bologna - Settore Ambiente - U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale, si è tenuta la terza 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 3 maggio 2010.

ENTE convocato alla CdS		Presenza alla 3° riunione 03.05.2010
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	assente
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	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		presente
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		Presente come uditore
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.		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 Francesco Garofano Michele Tarozzi Giorgio Boldreghini	Direttore Tecnico Tecnico Consulente Consulente*
	Settore Lavori Pubblici	Andrea Setti	Tecnico
	U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale	Giovanni Fini Lara Dal Pozzo Valeria Leone Paola Vita	Dirigente Responsabile Consulente Tecnico
RFI – Direzione Territoriale Produzione Bologna		Stefano Stanzani	Responsabile S.O. Ingegneria
RFI – Direzione Programma investimenti Bologna		Pietro Bruni	Responsabile Nodo AV Bologna
Anas S.p.A. Ufficio Ispettivo Territoriale Bologna		Rita Biagi	Tecnico Presente come uditore
Provincia di Bologna – Assessorato Ambiente Servizio Tutela e Risanamento Ambientale		Donato Nigro	Tecnico Presente come uditore
Azienda USL città di Bologna		Fulvio Romagnoli	Funzionario
PROPONENTE		Rita Finzi Luca Ravaioli Alessandro Michelini Andrea Vanzini Fabio Padovani Paolo Vergaglia Enzo Frazzoli Angelo Frazzoni	Presidente Marconi Express S.p.A. (Coop-CESI) Responsabile SIA (Galileo Ingegneria) Progettista (STS) P.M. concessione Progettista (STS) Progettista (STS) Consulente (STS)

*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. Cleto Carlini, Direttore del Settore Mobilità e RUP dell'opera in oggetto, introduce i principali argomenti che verranno trattati nella riunione odierna, cioè **la fermata people mover "stazione FFSS", le interferenze con linee ed aree ferroviarie, l'analisi del rischio di urto accidentale in area ferroviaria, le interferenze con il sistema autostradale.**

L'ing. Carlini informa la Conferenza che, a seguito della fase di scoping, si sono svolti diversi incontri con Autostrade e soprattutto con RFI per risolvere le interferenze tra le due opere. In area RFI le problematiche maggiori si sono riscontrate nel sedime del cassone dell'alta velocità (AV) dove si è operato per rendere compatibili le due strutture. In sede di Conferenza verranno illustrate le soluzioni proposte dal concessionario, preliminarmente concordate con RFI, al fine della valutazione di compatibilità da parte di RFI.

Il proponente consegna una tavola finalizzata alla dimostrazione della compatibilità del PM con un possibile allargamento dell'autostrada-tangenziale nel punto in cui avviene l'intersezione delle due infrastrutture. La tavola risponde a quanto richiesto in fase di scoping da Società Autostrade a cui tale tavola era già stata inviata dal Settore Mobilità prima dell'apertura della procedura di VIA. Per un errore materiale il proponente non aveva allegato la tavola alla documentazione presentata per la procedura di VIA e con la consegna nella riunione odierna si sana questa mancanza. L'Ufficio VIA provvederà a trasmettere ufficialmente a Società Autostrade ed Anas l'elaborato.

L'ing. Rita Finzi sottolinea che questi aspetti erano già stati affrontati con Società Autostrade in precedenti incontri che avevano avuto esito positivo.

L'ing. Stanzani di RFI informa la CdS, a seguito delle verifiche eseguite internamente ai propri uffici, che non hanno le conoscenze necessarie per potere eseguire i progetti di modifica della **doppia terna** presente in area Lazzaretto. Pertanto RFI metterà a disposizione del concessionario due referenti (geom. Pierpaolo Fellini e il sig. Correnti) come supporto tecnico alla progettazione e alle analisi ambientali che saranno eseguite dal concessionario. Il progetto di risoluzione delle interferenze e la valutazione del rispetto dei limiti di esposizione ai campi elettromagnetici saranno poi presentati in CdS da RFI, con una tempistica tale da non ritardare i lavori di CdS. Relativamente al preventivo di spesa, RFI e il proponente concordano che i costi di realizzazione dell'opera saranno calcolati dal concessionario del PM, mentre i costi interni di RFI connessi al personale che dovrà seguire la progettazione e la realizzazione (compresi i costi di possibile interruzione dell'energia elettrica) saranno forniti da RFI.

L'ing. Dal Pozzo illustra, seguendo l'ordine delle progressive chilometriche assunte nel progetto, le interferenze del PM con le opere/aree di RFI.

Relativamente al **sottopasso della linea ferroviaria AV Bologna-Padova**, situato a sud della cava Santa Maria, il progetto del PM prevede la realizzazione di un manufatto scatolare che verrà spinto nel rilevato ferroviario. L'ing. Stanzani fa presente che, in base ai tempi indicati nel progetto del PM, al momento della realizzazione del sottopasso non saranno ancora presenti i binari lungo il rilevato ferroviario; pertanto sarà possibile l'esecuzione del manufatto a cielo aperto. L'ing. Dal Pozzo chiede se questo comporta modifiche nelle tavole progettuali o nello studio della cantierizzazione. Il proponente conferma la validità degli elaborati presentati.

L'ing. Carlini chiede ad RFI l'impegno di fornire immediato aggiornamento in caso di nuove tempistiche previste per i lavori sulla linea Bo-Pd. L'ing. Stanzani informa che, per le attuali conoscenze, i tempi che RFI prevede per la predisposizione dei binari lungo la linea sono di circa due anni, pertanto se il PM attiverà il cantiere prima di questo periodo, potrà realizzare l'opera a cielo aperto, successivamente dovrà ricorrere al manufatto a spinta. Si impegna comunque a fornire le necessarie e tempestive comunicazioni.

Per quanto riguarda l'intersezione con la linea di cintura dismessa a nord della fermata "Lazzaretto", si concorda che, come già detto nel corso della seconda riunione di CdS e come confermato da RFI, per la linea di trazione elettrica ancora presente i tempi previsti per la

dismissione sono di due anni; pertanto se le lavorazioni del PM si svolgeranno in quell'area prima di due anni, sarà necessario procedere all'interramento.

Tratto: Rotatoria Terracini - Sovrappasso di via del Lazzaretto. L'ing. Vergaglia descrive nel dettaglio le interferenze del PM in questa zona dove l'opera scavalca la rotatoria di via Terracini e la linea ferroviaria Bo-Pd in corrispondenza di via del Lazzaretto. Nell'area sono in corso di esecuzione da parte di RFI le opere per l'eliminazione del passaggio a livello di via del Lazzaretto tramite uno scatolare che sottopassa la linea ferroviaria. Tali interferenze comportano il rispetto dei franchi e di tutte le distanze previste dalla normativa (aspetti trattati nella documentazione in esame). Per quanto riguarda il parallelismo tra il tracciato del PM e la nuova via del Lazzaretto (che collega la rotatoria Terracini con via Zanardi), è stato verificato il rispetto delle distanze delle pile dalla strada e dalla pista ciclabile che corre parallela ad essa, in modo tale da escludere che le strutture fondali delle pile interferissero con i muri alzatori e le rampe esistenti. La documentazione presentata evidenzia e analizza tali aspetti.

L'ing. Dal Pozzo fa presente che in corrispondenza dell'area in oggetto, in adiacenza al nuovo sottopasso, è presente una **cabina** che contiene un **gruppo elettrogeno** e che, come conferma il geom. Andrea Setti rappresentante del Settore Lavori Pubblici, dovrà essere accessibile per opere di manutenzione. L'ing. Vergaglia fa presente che RFI aveva già dato la disponibilità ad un sopralluogo (si veda verbale 2° CdS) e l'ing. Stanzani conferma che tale sopralluogo potrà essere eseguito con l'Ing. Serra, direttore dei lavori per RFI; la cabina, così come proposta dal Concessionario nel Progetto Definitivo del People Mover, comporta comunque uno spostamento di circa quattro metri rispetto all'ultima versione del progetto dell'intervento stradale di soppressione del PL di via del Lazzaretto e determina una modifica alla recinzione ivi prevista e alla viabilità di servizio alla cabina. Tali aspetti potranno essere valutati in sede di apposito sopralluogo.

L'ing. Carlini conviene quindi sulla necessità di un sopralluogo tra RFI (ing. Serra), proponente e Comune di Bologna (geom. Andrea Setti e Geom. Francesco Garofano).

Il Geom. Garofano del Settore Mobilità, fa presente che, per quanto concerne il gruppo elettrogeno presente dentro la cabina a servizio del sistema di sollevamento acque meteoriche, esso sarà oggetto di pratica di parere di conformità antincendio ai sensi del DM 16-02-1982 (attività n. 64) da parte dei Vigili del Fuoco e che pertanto la sua posizione non dovrà compromettere il buon esito di tale procedura autorizzativa.

Si conviene comunque di non procedere all'eventuale aggiornamento degli elaborati recanti la cabina in questione prima di avere effettuato il sopralluogo congiunto e le verifiche di cui sopra.

L'ing. Dal Pozzo chiede ad RFI se ha riscontrato incompatibilità rispetto all'opera di scavalco della **linea ferroviaria Bo-Pd**; l'ing. Bruni di RFI risponde che non sono state rilevate problematiche in merito.

Procedendo in direzione stazione, dopo il sottopasso della linea ferroviaria Bo-Pd, il PM corre in parallelo alla linea stessa dove è presente la viabilità di accesso al cantiere Condotte e al pozzo di emergenza dell'alta velocità. L'ing. Bruni di RFI chiede a Marconi Express la disponibilità ad eseguire un incontro specifico sugli **ingombri del cantiere del PM sulla viabilità di accesso al cantiere Condotte** (che sta per concludere i lavori) **e al cantiere tecnologico per**

l'attrezzaggio (che è in via di allestimento). L'ing. Finzi dà la sua disponibilità a svolgere l'incontro e chiede a RFI di fissare una data utile; propone inoltre che la risoluzione dell'interferenza in questione venga affrontata nell'ambito di tale specifico incontro e quindi riferita in sede di Conferenza per essere condivisa e approvata da tutti gli enti partecipanti alla Conferenza stessa. La proposta dell'ing. Finzi viene accettata dai presenti.

Proseguendo lungo il percorso, il PM interseca la **galleria della linea AV** in corrispondenza delle pile 111-113. In merito a questo l'ing. Vergaglia precisa che il progetto definitivo del PM prevede un telaio che permette di rispettare le distanze e le caratteristiche tecniche indicate da Italferr in una apposita nota, risolvendo così l'interferenza.

L'ing. Vergaglia passa alla descrizione dell'interferenza successiva ovvero, proseguendo in direzione Stazione FFSS, quella tra una fondazione di una pila del PM e "**l'Emissario di Ponente**"; per la sua risoluzione, l'interasse delle pile del PM è stato modificato in modo da non interferire con tale opera.

Le **interferenze in area RFI** sono dovute alla presenza della linea di trazione elettrica e dell'armamento; l'ing. Vergaglia riferisce che, a conclusione della fase di scoping e prima della presentazione del definitivo, sono state elaborate in condivisione con i progettisti di RFI le possibili risoluzioni di tali interferenze. In particolare:

- l'interferenza con linea di trazione (10kv) parallela al tracciato del PM è stata risolta in quanto RFI ha già provveduto all'interramento;
- l'interferenza, nella Stazione Centrale lato ovest, con le canalette porta cavi attualmente presenti nel sedime ferroviario sarà risolta con la loro riprogettazione e successiva rimozione a carico di RFI, in modo da eliminare le interferenze e riportare alla situazione preesistente;
- i portali MEC di sostegno alle linee di trazione elettrica del nuovo assetto binari della Stazione Centrale lato ovest, già realizzati ma interferenti con la sede del PM, saranno ridimensionati a cura e spese di RFI per consentire la realizzazione della via per il PM;

L'ing. Stanzani chiede di verificare se nelle tavole progettuali sia segnalata in maniera adeguata la presenza di un grande pozzetto contenente cavi nei pressi del fabbricato "GE2" che andrebbe salvaguardato; nel caso in cui le pile fossero ad una distanza adeguata dal fabbricato, esse non costituirebbero interferenza. Da una verifica diretta sulle tavole progettuali si conviene che non c'è interferenza.

L'ing. Vergaglia affronta l'interferenza con **l'asse Nord-Sud** e fa presente che il progetto ha già recepito le indicazioni fornite da Italferr e che quindi l'interasse delle pile n° 115 e n° 116 sarà tale da non creare incompatibilità con l'infrastruttura stradale.

Proseguendo l'analisi delle interferenze, nei pressi dell'**opera di raccordo dell'Arcoveggio**, per mantenere la pila n° 117 nella posizione prevista nel progetto, il proponente ha richiesto una deroga sulla distanza minima dall'asse del binario prevista dalla vigente normativa ferroviaria (3,50 m di distanza). L'ing. Stanzani riferisce che attualmente RFI sta elaborando

con Italferr il piano binari e che quindi al momento RFI non è in grado di stabilire quali siano le distanze definitive, anche perché bisognerà tenere conto che in uno spazio piuttosto ristretto andranno rispettati anche specifici vincoli geometrici per i raggi di curvatura del "ramo Arcoveggio".

Il proponente farà quindi, congiuntamente ai tecnici RFI/Italferr, verifiche specifiche sulle distanze da rispettare.

Va rilevato inoltre che attualmente la normativa vigente in materia è a carattere nazionale e pertanto la deroga non può più essere rilasciata direttamente da RFI, ma dovrà essere richiesta all'Agenzia Nazionale di Sicurezza Ferroviaria. L'ing. Stanzani si rende comunque disponibile a redigere la nota tecnica da allegare alla richiesta di deroga.

L'ing. Finzi chiede all'ing. Stanzani se, rispetto all'ultima configurazione condivisa, siano emersi nuovi elementi di criticità rispetto alle soluzioni prospettate nel corso di recenti incontri tecnici.

L'ing. Stanzani risponde che, vista la delicatezza della soluzione da definire, devono essere fatte ulteriori verifiche più approfondite nell'ambito della definizione del piano del ferro che è attualmente in corso di studio.

Interviene l'ing. Carlini facendo però presente che, fermo restando la necessità di svolgere nell'ambito della CdS tutti gli approfondimenti tecnici e progettuali, bisogna tenere presente che attualmente il binario per cui si richiede deroga non esiste e quindi la deroga stessa potrebbe essere richiesta in una fase successiva all'approvazione del PM in CdS, anche perché il progetto RFI potrebbe nel tempo subire ulteriori modifiche.

A seguito di ampia discussione, si conviene che sarà la Conferenza dei Servizi a chiedere la deroga all'Agenzia Nazionale e che RFI redigerà una nota tecnica esplicativa da allegare alla richiesta.

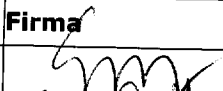
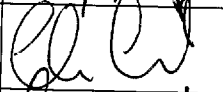
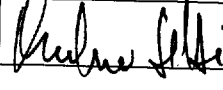
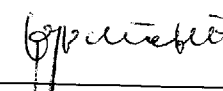
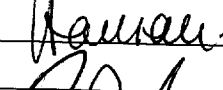
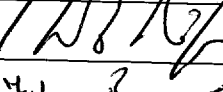
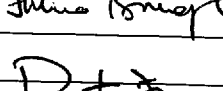
Proseguendo nell'analisi delle interferenze, si affronta la parte di tracciato fino all'ultimo tratto a raso sul "**cassone Alta Velocità**". Il cassone AV presenta dei limiti circa la sua capacità di sostenere la struttura (i carichi ammessi dalla struttura sono solo di tipo verticale, privi di significative componenti di momento flettente e di taglio). La soluzione proposta consiste quindi nella realizzazione di sette "pile speciali" (portali reticolari in acciaio a forma di H) tali da trasmettere al solaio del cassone i soli carichi verticali. I muri di sostegno sono stati posizionati conformemente alle indicazioni fornite da Italferr.

L'ing. Stanzani di RFI precisa inoltre che i pilastri sul filo B, interferenti con la stazione PM agli allineamenti 39, 42 e 43, richiedono lo spostamento dell'asse della fermata PM lato Arcoveggio, per consentire la futura elevazione dei pilastri 42 e 43 quali strutture portanti del progetto della Stazione elaborato da Isozaki.

L'ing. Carlini, alla luce di quanto rilevato dall'ing. Stanzani, chiede al proponente di valutare tale interferenza progettuale e di proporre una soluzione che permetta di risolvere il problema.

RFI fa presente che è in programma, per la prossima settimana, uno specifico incontro per condividere e verificare tutti i punti analizzati e che, se le risoluzioni tecniche proposte dal concessionario saranno conformi agli accordi, RFI si esprimerà positivamente in sede di Conferenza dei Servizi.

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

ENTE convocato alla CdS	Nome e Cognome	Firma
U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale	Ing. Giovanni Fini	
Settore Mobilità	Ing. Cleto Carlini	
Settore Lavori Pubblici	Geom. Andrea Setti	
Soprintendenza per i Beni Architettonici e paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia	Arch. Franca Iole Pietrafitta	
RFI Direzione territoriale Produzione Bologna	Ing. Stefano Stanzani	
Provincia di Bologna - Servizio Trasporto Pubblico	Dott. Donato Nigro (uditore)	
Azienda USL	Dott. Fulvio Romagnoli	
PROPONENTE	Ing. Rita Finzi	