176

Regione Emilia-Romagna — Regione Toscana

Autorità di Bacino del Reno

Bologna, 12 ottobre 2010

Prot. AR/2010/1242

COMUNE DI BOLOGNA
PROTOCOLLO GENERALE 38
PG 253820
DEL 19.10.2010

Al Comune di Bologna
Dipartimento Qualità della Città,
Settore Ambiente,
U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale,
piazza Liber Paradisus 10
40129 BOLOGNA
Fax: 051-219~~5663~~ 3175

Oggetto: Procedura di V.I.A. (ai sensi della LR 9/99 s.m.i.) relativa al 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.
Parere di compatibilità ambientale per le componenti acque superficiali e rischio idraulico

Visti gli elaborati costituenti il progetto definitivo e il SIA dell'intervento in oggetto come depositati con avviso pubblicato sul B.U.R. il 31/03/2010,
viste le integrazioni richieste presentate dal proponente in data 2 agosto 2/08/2010 al comune di Bologna con PG n.195631/10,
viste le integrazioni volontarie presentate il 7/10/2010 al comune di Bologna con PG n. 244008/10 e relative al piano di monitoraggio ambientale e agli interventi di mitigazione e compensazione nel fiume Reno
considerati gli esiti delle sedute della conferenza dei servizi,

si formulano le seguenti valutazioni.

In merito al quadro programmatico

L'infrastruttura attraversa il fiume Reno e il canale Navile disciplinati dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (in breve PSAI) e dal Piano Stralcio per il sistema idraulico del Navile-Savena abbandonato (in breve Piano Navile). In particolare attraversa la pertinenza fluviale PF.V. e l'alveo attivo del fiume Reno e la pertinenza fluviale del canale Navile.

40122 Bologna - Viale Silvani, 6 - Tel. 051/5274493 Fax 051/5264719
e-mail: autobacreno1@regione.emilia-romagna.it

Secondo quanto previsto dagli artt. 15 e 18 del PSAI e dall'art.6 del Piano Navile l'intervento è consentito nel rispetto degli obiettivi della pianificazione di bacino e sottoposto a parere dell'Autorità di bacino (parere vincolante in relazione all'art.15 PSAI).

Il S.I.A. presentato unitamente alle integrazioni successivamente fornite riferisce compiutamente alle Norme previste dalla pianificazione di bacino.

In merito al quadro progettuale

Il progetto prevede l'attraversamento del canale Navile e del fiume Reno.

Il canale Navile viene attraversato in viadotto senza interferenze con l'alveo al di sopra di un ponte esistente, all'interno delle aree ferroviarie. Anche in fase di cantiere non si prevedono interessamenti del canale.

Il fiume Reno è attraversato poco a monte a in parallelo rispetto al ponte della tangenziale/autostrada. La forma, la posizione e tipologia di fondazione delle pile è stata ottimizzata nella progettazione definitiva in modo da minimizzare l'interferenza in fase di esercizio. L'alveo attivo è interessato per una ristretta fascia, ma intensamente, dai lavori di cantiere: in un primo momento per la rimozione della vegetazione interferente e la realizzazione delle piste di cantiere e del guado, successivamente durante la realizzazione delle pile e il varo delle travi, ultimati i lavori rimarrà attivo il guado per la viabilità di cantiere e in una fase finale saranno realizzati i lavori di ripristino.

In merito al quadro ambientale

Come emerge da quanto descritto nel paragrafo precedente gli impatti relativi ai corsi d'acqua superficiali riguardano il fiume Reno. Per esso il S.I.A. ha valutato il rischio idraulico con apposito studio di dettaglio dal quale emerge che l'opera induce una variazione del rischio irrilevante. Il S.I.A. ha, inoltre, provveduto alla caratterizzazione dello stato attuale dell'ecosistema fluviale in base alla quale ha potuto delineare interventi di mitigazione e compensazione per ridurre nel tempo il disturbo arrecato e migliorare la qualità del tratto fluviale interessato dall'opera.

In particolare si prevede di affiancare ad una corretta gestione del cantiere interventi di miglioramento della qualità morfologica dell'alveo, con la creazione di raschi e buche, e del valore ambientale della vegetazione, con l'eliminazione della vegetazione alloctona e l'impianto di specie pregiate.

A garanzia di un maggiore successo alcuni interventi sono previsti prima della realizzazione del cantiere. In questo modo, a fronte di un impatto permanente nella fascia di realizzazione del viadotto si potrà avviare l'instaurarsi di ambienti sostitutivi prima della loro eliminazione e potrà meglio essere seguita la gestione (manutenzione e sostituzione insuccessi) durante la realizzazione dell'opera.

Fondamentale rimane una corretta gestione del cantiere per la limitazione degli impatti sull'ambiente fluviale. Inoltre, per limitare l'impatto sull'avifauna, il progetto prevede il taglio della vegetazione al di fuori del periodo di nidificazione.

Tutto ciò valutato si formula **parere di compatibilità ambientale positivo in riferimento alle acque superficiali e al rischio idraulico con le seguenti prescrizioni**:

- attuazione degli interventi di mitigazione e compensazione secondo i tempi e le modalità definite nell'elaborato "Interventi di mitigazione e compensazione in area fluviale – integrazione";
- previsione, in fase di cantiere, per la mitigazione degli effetti sulla fauna ittica e macrozoobentonica, di modalità operative che garantiscano il trattenimento con successiva sedimentazione delle acque torbide o l'applicazione di un'intensità di lavoro tale da evitare che acque eccessivamente torbide giungano in alveo.
- definizione dei livelli di allarme e delle procedure per la tutela dal rischio idraulico in fase di cantiere;

e le seguenti buone pratiche da recepire in fase esecutiva:

- garantire il libero deflusso delle acque e degli organismi per lasciare aperta la possibilità di fuga alla fauna ittica;
- tutelare anche in corso d'opera la massima diversificazione degli ambienti idrici evitando di realizzare anche temporaneamente veloci ed omogenei "canaloni" di deflusso;
- limitare il più possibile i disturbi temporanei non evitabili arrecati dal cantiere all'ambiente ripario e retro ripario;
- minimizzare i tempi di esecuzione dei lavori in alveo.

Il funzionario delegato

Ing. Lorenza Zamboni