COMUNE DI BOLOGNA

PG 245342
DEL 08.10.2010

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 10° riunione di Conferenza dei Servizi del giorno 15 settembre 2010.

In data 15 settembre 2010, presso la sede del Comune di Bologna – Settore Ambiente – U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale, si è tenuta la decima 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 196812/10 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 15 settembre 2010.

ENTE convocato alla CdS		**Presenza alla 10° riunione 15.09.2010**
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	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		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		presente
Autostrade per l'Italia S.p.A. – Direzione III Tronco Bologna		assente
ANAS S.p.A. – Ufficio ispettivo territoriale, Bologna		presente (uditore)
Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco		assente
Provincia di Bologna – Settore Ambiente Servizio Pianificazione Ambientale		assente
ARPA - Sez Provinciale Bologna		presente
Azienda USL città di Bologna		presente
Autorità di Bacino del Reno		presente
Servizio Tecnico Bacino Reno		presente
Consorzio della Chiusa di Casalecchio e del Canale Reno		assente
Autorità d'Ambito di Bologna		presente
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 Ambiente U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale	Giovanni Fini Lara Dal Pozzo Paola Vita Valeria Leone Marco Farina Donatella Di Pietro	Dirigente Responsabile uff. VIA Tecnico Consulente Responsabile Tecnico
	Settore Mobilità	Cleto Carlini Michele Tarozzi Giorgio Boldreghini	Direttore Consulente Assistenza RUP
	Settore Lavori Pubblici	Andrea Setti	Tecnico
	Settore Ambiente U.I. Verde e Tutela del Suolo	Claudio Savoia	Responsabile U.I.
Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia		Franca Iole Pietrafitta	Direttore Coordinatore
RFI – Direzione Programma Investimenti		Pietro Bruni	Tecnico
Autostrade per l'Italia S.p.A.		Riccardo Marasca	Dirigente
ARPA – Sezione provinciale Bologna		Christian Vian	Tecnico
Azienda USL		Fulvio Romagnoli	Tecnico
Autorità di Bacino Reno		Lorenza Zamboni	Tecnico
Servizio Tecnico Bacino Reno		Leonardo Guarnieri	Tecnico
Autorità d'Ambito di Bologna		Pier Luigi Maschietto	Tecnico
Hera S.p.A. Bologna		Massimo Bitelli	Tecnico
PROPONENTE		Luca Ravaioli Ignazio Belfiore Paolo Vergaglia Enzo Frazzoli Fabio Andreaus Marco Cardin Ilaria Addis	Coop-CESI Coop-CESI Progettista STS Progettista STS Progettista STS Galileo Ingegneria Galileo Ingegneria

I lavori della conferenza iniziano alle ore 9:45.

Si elencano di seguito 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:

- Hera delega il sig. Massimo Bitelli per la riunione odierna (PG n. 225425/10);

- Marconi Express S.p.A. delega l'ing. Luca Ravaioli per la riunione odierna (PG n. 223625/10);
- Autostrade per l'Italia S.p.A. delega l'ing. Riccardo Marasca per la riunione odierna e per tutte le future riunioni di CdS (PG n. 223562/10);
- La Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia delega l'Arch. Franca Iole Pietrafitta per la riunione odierna (PG n. 223592/10);
- RFI delega l'ing. Pietro Bruni per la riunione odierna (PG n. 237962/10).

L'ing. Cleto Carlini introduce gli argomenti all'ordine del giorno: inserimento del PM in zona Stazione FS, interferenze con altre opere ferroviarie, opera di sovrappasso del sistema autostradale A14/tangenziale, aspetti idraulici relativi all'attraversamento del fiume Reno, sistemi di smaltimento acque e interferenza con i pozzi Hera; ricorda inoltre che la documentazione attualmente in esame deriva dalla richiesta di integrazioni avanzata dalla CdS (PG n. 162792/10) e dovrebbe quindi aver risolto gli aspetti legati all'interferenza del PM con gli elementi sopra citati.

Per quanto riguarda il tema dell'**attraversamento del sistema A14/tangenziale**, l'ing. Carlini ricorda brevemente ai presenti che il progetto preliminare di offerta, risultato aggiudicatario della concessione, prevedeva la soluzione dello scavalco del sistema A14/tangenziale, a differenza del progetto preliminare redatto dall'Amministrazione comunale e posto a base di gara nel quale l'attraversamento era risolto con un sotto attraversamento.

Sulla base dei pareri espressi da Società Autostrade e da Anas, sia in fase di scoping sia durante la procedura di VIA in corso, è stato richiesto di integrare il progetto definitivo presentato in modo tale che la soluzione in scavalco fosse concepita e dimensionata in maniera da non precludere la possibilità di un eventuale futuro allargamento del sistema Autostrada/Tangenziale (a tre corsie di marcia più corsia di emergenza sia per l'autostrada sia per la tangenziale). Inoltre con i pareri espressi è stato richiesto e di limitare, in fase di cantiere, le soggezioni al traffico veicolare e di concordare il piano di cantiere con Società Autostrade.

Nell'ambito della seduta odierna si analizzerà quindi quanto elaborato dal proponente al fine di valutarne la rispondenza alle richieste avanzate.

L'ing. Paolo Vergaglia (STS) illustra la soluzione presentata evidenziandone la compatibilità, sotto il profilo sia planimetrico (posizionamento delle pile) sia altimetrico (altezza libera sottotrave), a un potenziale futuro allargamento della piattaforma tangenziale /A 14.

Precisa inoltre che, come previsto dall'art. 25 del Codice della Strada, sarà richiesta apposita autorizzazione finalizzata all'ottenimento di specifica concessione e, prima della redazione del progetto esecutivo, saranno presi tutti gli accordi necessari per la cantierizzazione dell'opera di scavalco. Chiede quindi un chiarimento in merito all'ultimo parere emesso da ANAS (PG n. 220512/10), in particolare rispetto alla richiesta di "*Dovrà comunque garantirsi la predisposizione delle opere che in futuro possono interferire con la predisposizione dell'eventuale allargamento dell'attuale sede stradale".*

Prende la parola l'ing. Riccardo Marasca, delegato di Autostrade per l'Italia S.p.A., confermando innanzitutto il parere favorevole espresso da Autostrade (PG n. 220502/10) in

merito all'attraversamento. Precisa inoltre che nel parere citato veniva richiesto anche di predisporre, per un tratto di 70 metri, quanto necessario per consentire l'allargamento (compresa la pavimentazione del rilevato, il sistema di regimazione delle acque e le barriere di sicurezza). Rispetto a tali aspetti, l'ing. Marasca ricorda che il parere di Autostrade è comunque subordinato al parere di ANAS (società concedente) a cui si rimanda.

Oltre a questo aspetto, nel sottolineare la rispondenza del progetto, per quanto possibile in questa fase progettuale, alle richieste precedentemente espresse in merito alla fase di cantiere, ricorda la necessità di svolgere i successivi approfondimenti al fine di ridurre al minimo le interferenze delle lavorazioni e di concordare i tempi e le modalità di svolgimento delle operazioni. Ricorda inoltre la necessità di formalizzare la specifica concessione.

Prende la parola l'ing. Rita Biagi di ANAS Spa che riprende le richieste avanzate con il parere di giugno 2010 (PG n. 158576/10) e riportate nel documento di richiesta di integrazioni. Prima di affrontare gli aspetti legati all'eventuale ampliamento della piattaforma autostrada/ tangenziale, affronta i temi legati alla segnaletica e all'abbagliamento/distrazione, riprendendo anche i contenuti del parere di massima favorevole all'intervento di sovrappasso, espresso in data 8 settembre (PG n. 220512/10). A seguito dell'istruttoria svolta sulla documentazione integrativa, risulta che alcune richieste avanzate da ANAS non sono state pienamente soddisfatte. Nel ribadire che tali mancanze non pregiudicano il parere favorevole di competenza di ANAS, ritiene comunque necessario non demandare al progetto esecutivo gli approfondimenti richiesti, ma risolverli in sede di Conferenza di VIA. Nello specifico evidenzia come nella documentazione integrativa non si evinca la risoluzione dei possibili problemi indotti dall'attraversamento del people mover in merito alla visibilità della segnaletica posta lungo la piattaforma della tangenziale/Autostrada A14 (segnaletica fissa e pannelli a messaggio variabile) e a possibili fenomeni di distrazione e abbagliamento dei veicoli in transito.

Per quanto riguarda il pannello a messaggio variabile e la segnaletica per raggiungere l'Aeroporto, dai rendering fotografici presentati da Marconi Express, si evince infatti che alla distanza di 250 m un pannello a messaggio variabile posto su uno dei portali della "terza corsia dinamica" e un cartello indicante l'uscita per l'Aeroporto non risultano visibili (contrariamente a quanto richiesto dalla normativa).

Relativamente all'abbagliamento, era stato richiesto che il passaggio del PM non creasse abbagliamento nei confronti dei conducenti dei veicoli in transito in autostrada e tangenziale; a tale proposito la schermatura della passerella di emergenza lungo la via di corsa del PM proposta da Marconi Express lascia comunque liberi alla vista i finestrini del mezzo, che se illuminati (in condizioni di buio al contorno) potrebbero causare distrazione. Non ritiene dunque soddisfatta la condizione di totale schermatura dichiarata nella documentazione progettuale.

L'ing. Belfiore e l'ing. Vergalia fanno presente che la prescrizione in oggetto è stata interpretata in relazione al fenomeno dell'abbagliamento e non alla distrazione. Il PM ha infatti una lunghezza di circa 17 m ed è pertanto confrontabile, per forma e dimensioni, a un autobus; il suo passaggio è quindi assimilabile a quello di un mezzo simile in qualunque cavalcavia che sovrappassi il sistema A14/tangenziale. Il tamponamento del parapetto della passerella di emergenza della via di corsa (inizialmente proposto con pannelli in vetro) è stato quindi modificato prevedendo l'utilizzo di una lamiera forata, con l'obiettivo di evitare il fenomeno dell'abbagliamento. Si precisa poi che, nel caso in cui lo si ritenesse necessario, si potrebbe comunque provvedere all'ulteriore innalzamento della schermatura fino a coprire completamente i rotabili del PM, ma ciò comporterebbe un diverso aspetto estetico richiedendo

quindi nuove valutazioni sull'impatto paesaggistico dell'opera. L'ing. Biagi si riserva, su tale tema, di riferire al responsabile del proprio Ufficio per avere un'espressione definitiva in merito.

Per quanto riguarda la visibilità dei pannelli a messaggio variabile l'Ing,. Belfiore precisa che i rendering sono stati, in effetti, ottenuti simulando un punto di vista posto ad un'altezza da terra impropria, e in tal modo a 250 m di distanza sono visibili 3/5 del pannello. Si ritiene pertanto che un aggiornamento dei rendering fotografici (da riferire ad un punto di vista collocato all'altezza da terra dei conducenti dei mezzi transitanti sulla piattaforma della Tangenzale/Autostrada A14) potrebbe dimostrare la buona visibilità del pannello a messaggio variabile anche a 250 m di distanza.

In merito al cartello fisso indicante l'uscita Aeroporto, fermo restando il rispetto dei vincoli normativi, si studierà e si sottoporrà alla valutazione di ANAS una soluzione di idonea ricollocazione.

L'ing. Biagi passa dunque al tema della possibile interferenza del PM con un eventuale ampliamento del sistema A14/tangenziale, facendo presente che ANAS ritiene necessario conoscere fin da questa fase progettuale quelli che saranno gli accorgimenti previsti dal progetto del PM per scongiurare problemi statici (sia del rilevato autostradale sia del PM) in caso di ampliamento con PM già realizzato. ANAS ritiene poi che tali predisposizioni debbano essere realizzate congiuntamente al PM stesso.

L'ing. Vergaglia e l'ing. Belfiore fanno presente che nel progetto si può dimensionare la zattera di fondazione della pila in maniera tale da poter sostenere il muro che Autostrade/ANAS realizzeranno per l'ampliamento, ripristinando quindi l'attuale condizione del rilevato esistente.

In merito al rilevato, l'ing. Biagi si riserva di discutere con il Responsabile del suo Ufficio, in quanto ritiene che Marconi Express non debba semplicemente ripristinare il rilevato alla situazione attuale, ma riprofilarlo e realizzarlo già predisposto per l'ampliamento autostradale.

L'ing. Carlini riassume e sintetizza le problematiche affrontate, concludendo che l'obiettivo da perseguire nell'ambito della procedura di VIA attualmente in corso , nel pieno rispetto delle valutazioni espresse da ANAS e Autostrade, è quello di ottenere una soluzione progettuale che predisponga e dimensioni la struttura del PM in maniera da consentire un eventuale ampliamento del sistema Autostrada/tangenziale senza aggravi aggiuntivi a carico di ANAS e Società Autostrade stesse. Al momento della realizzazione dell'eventuale ampliamento, non dovranno essere quindi messe in atto opere aggiuntive a causa della presenza del PM. Si richiede quindi al proponente di elaborare una soluzione che soddisfi quanto richiesto.

L'ing. Biagi si riserva di riportare quanto discusso al Responsabile del suo Ufficio.

L'ing. Marasca afferma di condividere quanto affermato dall'ing. Carlini, ribadendo l'indicazione che il progetto del PM contenga già da questa fase tutte le misure e gli accorgimenti tecnici volti a dimostrare la compatibilità dell'opera col futuro ampliamento del sistema A14/tangenziale e che tali soluzioni tecniche non comportino oneri aggiuntivi in capo ad Autostrade al momento dell'ampliamento.

L'ing. Belfiore afferma di condividere quanto detto dall'ing. Carlini.

Si passa dunque alla discussione dei temi legati alla **Stazione FS e alle altre opere ferroviarie**.

L'ing. Pietro Bruni (rappresentante di RFI) ricorda che si era deciso di comune accordo di trattare le tematiche legate alla disponibilità delle aree in zona Stazione FS e della loro

tempistica di rilascio, dell'accessibilità al PM e dei relativi collegamenti alle diverse parti della Stazione FS negli assetti conseguenti l'introduzione della AV e della compatibilità architettonica tra fermata del PM e Stazione FS stessa (reciproco inserimento di pensiline e tettoie) in un tavolo a latere della Conferenza dei Servizi. Tali aspetti, infatti, non pregiudicano l'esito positivo della procedura approvativa in corso relativa alla attuale fase progettuale e sono strettamente legati ai lavori AV. L'ing. Carlini concorda con l'ing. Bruni e specifica che l'apposito tavolo tecnico dovrà essere attivato in tempi molto brevi; chiede però di riprendere nella CdS odierna gli altri temi che sono stati oggetto di richiesta di integrazioni e che interessano la zona stazione. Propone pertanto di procede all'esame delle integrazioni punto per punto, seguendo l'ordine utilizzato nella "Relazione di rispondenza alle integrazioni".

Esaminati brevemente i vari temi, l'ing. Bruni conferma che quanto presentato dal proponente ha risposto adeguatamente alla richiesta di integrazioni e rimanda quindi la trattazione dei temi restanti (di cui sopra) in occasione di uno specifico incontro tecnico da tenersi il giorno 20 settembre p.v..

In merito all'**interferenza con il campo pozzi Hera**, il proponente illustra brevemente la nuova proposta di sistema di monitoraggio per l'area del campo pozzi. Fa quindi una breve sintesi sulle lavorazioni previste e la profondità dei sistemi fondali; ricorda inoltre che i pali di fondazione delle pile verranno realizzati utilizzando fanghi polimerici naturali biodegradabili, e che per controllare gli effetti dell'uso di tali prodotti sull'acquifero superficiale è prevista la realizzazione di un pozzo di piccolo diametro (tubazione da 6'' con filtri e materasso filtrante, perforato senza l'uso di fanghi bentonitici) attestato nell'acquifero superficiale. Tale pozzo avrà funzione di monitoraggio e di eventuale emungimento della falda, al fine richiamare acqua in caso di contaminazione, a protezione dei pozzi idropotabili di Hera. Esso dovrà poter ospitare una pompa, con relativo tubo di mandata, per poter aspirare eventuali venute di materiale riconducibile alla perforazione dei pali. Si conferma inoltre che verranno attuate tutte le precauzioni descritte nel SIA, come ad esempio il divieto assoluto di effettuare rabbocchi, rifornimenti, manutenzioni e lavaggi delle macchine e delle apparecchiature all'interno dell'area di rispetto.

Interviene il sig. Massimo Bitelli, rappresentante di Hera, esprimendo perplessità sull'efficacia del sistema proposto come barriera in caso di eventuale contaminazione; fa inoltre presente che Hera ha sì dovuto presentare una domanda di rinnovo di concessione del pozzo, ma ha diritto di prelievo dalla falda fino all'anno 2020; la richiesta di ripristino della potenzialità di prelievo che Hera ha avanzato nella CdS di giugno, è dunque legittima. Pur tenendo conto di tutti gli accorgimenti che saranno messi in atto dal proponente (tipo di fango per perforazione, profondità delle pile, ecc.), nel caso di una contaminazione, si dovrebbe provvedere alla chiusura dei due pozzi le cui fasce di rispetto sono interessate dalle lavorazioni, con una conseguente diminuzione della disponibilità di distribuzione dell'acqua nella rete idrica,

Prende la parola il dott. Christian Vian, rappresentante di ARPA che, pur confermando la validità delle tecnologie che verranno messe in atto dal proponente e considerando che l'intervento non presenta grandi fattori di criticità in quanto si sviluppa in superficie e una possibile contaminazione potrebbe essere causata solamente da un fattore accidentale, ritiene comunque non sufficiente l'utilizzo di un solo pozzo di monitoraggio, data la particolare sensibilità dell'area in oggetto e considerando che le lavorazioni interesseranno prevalentemente l'acquifero denominato A1 e solo occasionalmente l'acquifero denominato A2. ARPA propone quindi di realizzare due coppie di pozzi/piezometri in modo da eseguire un monitoraggio separato per l'acquifero A1 (che sarà oggetto del monitoraggio più frequente) e per l'acquifero A2 (che verrà monitorato e campionato in caso di necessità). Essi andranno

posizionati in direzione ortogonale al fiume Reno e in posizione intermedia rispetto al flusso di richiamo delle acque sotterranee esercitato dal campo pozzi; dovranno inoltre essere adeguatamente dimensionati e attrezzati con una pompa in modo da potere pompare l'acqua in caso di emergenza.

Interviene il dott. Claudio Savoia, responsabile dell'U.I. Verde e Tutela del Suolo e chiede di fare attenzione a non posizionare i pozzi/piezometri nei corpi di tombamento presenti nell'area in oggetto.

Il rappresentante di Hera ribadisce che le problematiche legate al monitoraggio sono diverse da quelle legate all'approvvigionamento idrico; la proposta che Hera aveva avanzato dava una garanzia per l'approvvigionamento idrico, mentre quanto proposto dal proponente no. Ribadisce pertanto le sue perplessità ricordando che, in caso di emergenza, i pozzi idropotabili coinvolti sarebbero due (il num. 7 e il num. 8) e in particolari condizioni potrebbe non essere garantita la continuità del servizio idrico.

L'ing. Carlini, pur comprendendo le perplessità espresse dal rappresentante di Hera, fa presente che i potenziali rischi sono legati alla fase di cantiere e possono essere determinati solamente da un evento accidentale che potrebbe verificarsi anche in condizioni normali, senza un cantiere in atto. Ritiene pertanto che le opere di presidio e di risoluzione delle eventuali emergenze dovrebbero avere una temporalità proporzionata al rischio reale.

L'ing. Lorenza Zamboni, rappresentante dell'Autorità di Bacino, chiede se sia possibile utilizzare piezometri già presenti in aree adiacenti; chiede inoltre quale sarà la gestione dei piezometri una volta completate le operazioni di monitoraggio e se sia possibile prescrivere che siano stagni.

L'ing. Belfiore risponde che, una volta completato il monitoraggio, i piezometri saranno cementati (a meno che non venga prescritto di mantenerli attivi); essi potranno inoltre essere realizzati a tenuta stagna.

Per quanto riguarda la possibilità di utilizzare piezometri già esistenti, essa viene esclusa in quanto i piezometri cui si fa riferimento, posti in area adiacente quella di interesse, sono oggetto di specifico accordo tra l'Amministrazione comunale e il cavatore proprietario dell'area di cava monitorata; essi inoltre non sono adeguatamente dimensionati per svolgere la funzione di barriera/disinquinamento nei confronti dei pozzi Hera e sono attualmente utilizzati ai fini del monitoraggio specifico per l'area di cava.

Il Dott. Vian chiede quali siano i parametri previsti per lo screening analitico dei piezometri.

Il proponente risponde che verranno monitorati in continuo il pH, eH elettroconduttività, temperatura; si ritiene che questi parametri possano dare tempestivo segnale di un eventuale contaminazione nelle acque di falda.

ARPA chiede che, almeno per l'acquifero più superficiale, oltre al monitoraggio in continuo di cui sopra, sia comunque effettuato un monitoraggio tramite campionamento, su parametri come idorcarburi e alcuni metalli pesanti, con una frequenza settimanale in concomitanza con le operazioni più impattanti. Verrà quindi chiesta un'analisi, sia per l'acquifero denominato A1 sia per l'acquifero denominato A2, nella fase ante-operam per stabilire lo "stato di bianco".

L'ing. Carlini conclude prendendo atto delle perplessità espresse da Hera e specificando che verranno date alcune prescrizioni in merito al monitoraggio del sistema idrico sotterraneo.

Si passa quindi alla discussione delle problematiche relative all'**attraversamento del fiume Reno.**

L'ing. Leonardo Guarnieri, rappresentante del Servizio Tecnico Bacino Reno, afferma che le richieste di integrazione avanzate sono state soddisfatte in quanto la documentazione presentata dal proponente è esaustiva. Sono state però rilevate alcune discrepanze nella documentazione in merito all'ampiezza delle aree di lavoro: la fascia di 16 m, sede delle lavorazioni connesse allo scavo delle fondazioni ed al varo delle travi, in alcune tavole della cantierizzazione è stata rappresentata con un'ampiezza di 20 m; la stessa fascia, nella parte interessata dal taglio della vegetazione, nell'allegato C5 del SIA, viene rappresentata con un'ampiezza di 16 m; nella relazione di rispondenza alle integrazioni essa è infine indicata con un'ampiezza di 25 m; chiede quindi spiegazioni in merito.

A chiarimento delle incongruenze contenute nella documentazione integrativa, il proponente precisa che l'ampiezza della fascia di occupazione del cantiere è di 20 m.

Un secondo punto da chiarire riguarda la pista di cantiere, che in un tratto posto in golena destra non si capisce se sia sovrapposta oppure adiacente alla fascia di lavorazione. È necessario chiarire sin d'ora tale aspetto in modo da evitare che, in fase di cantiere, vengano effettuati progressivi spostamenti o ampliamenti della pista di cantiere rispetto a quanto indicato nelle tavole di cantierizzazione.

Il proponente afferma che l'ampiezza di 20 m, precedentemente indicata come quella corretta per la fascia di lavorazione, consente anche di alloggiare la pista di servizio, limitatamente al tratto suddetto.

L'ing. Dal Pozzo ricorda ai presenti che, per quanto riguarda eventuali incongruenze riscontrate nelle rappresentazioni delle piste di cantiere, le tavole che definiscono in maniera particolareggiata i reali ingombri delle piste di cantiere, sono quelle del capitolo 5 che corrispondono al piano particellare di esproprio, mentre quelle riferite all'accessibilità del cantiere sono maggiormente focalizzate sulle vie di accesso e sui percorsi al cantiere.

L'ing. Guarnieri chiede quindi che la fascia di lavorazione sia ripristinata morfologicamente non appena terminata la realizzazione delle pile e varate le travi, mantenendo in esercizio solamente il guado e le relative piste di accesso per i due anni previsti per l'esecuzione dell'opera. Tale richiesta costituirà prescrizione da ottemperare nel progetto esecutivo.

Per quanto riguarda il tratto di pista posto in sinistra idraulica, si dovrà valutare, nel progetto esecutivo, l'opportunità di eliminare il tornante di scavalco dell'argine e di modificare la posizione del tratto di pista attualmente previsto in affiancamento al ciglio dell'alveo inciso. Si considera più opportuno, anche i fini della sicurezza, lo spostamento di tale tratto in una posizione più prossima all'argine.

Rispetto alla proposta di posare barriere New Jersey sul lato sinistro del guado, si ritiene che la soluzione non sia adatta al contesto, in quanto gli elementi costitutivi potrebbero essere facilmente divelti dalla corrente in caso di piena; si chiede pertanto di non installare tali strutture. Qualora assolutamente richiesto un dispositivo ai fini della sicurezza stradale, si chiede di valutare la possibilità di assolvere a tale compito con un'altra soluzione (segnaletica, rallentatori...), ed eventualmente, come ultima soluzione, di installare un tratto di guard-rail.

Per quanto riguarda il sistema di allertamento finalizzato allo sgombero del cantiere in caso di piena, non è ancora stato definito il corrispondente livello al teleidrometro di riferimento di Vergato (e/o di Panico), valore di riferimento da tenere in considerazione. Si chiede quindi che, nel progetto esecutivo, sia stabilito un livello di allertamento indicativo che andrà comunque

affinato e tarato in corso di cantiere, pertanto tale richiesta costituirà prescrizione da ottemperare in fase di progettazione esecutiva.

L'ing. Guarnieri chiede infine un chiarimento in merito all'aspetto visivo del mono-palo di fondazione nel tratto in cui potrebbe esporsi all'erosione localizzata, cioè se il lamierino liscio (proposto in sostituzione di quello corrugato inizialmente in progetto) verrà estratto oppure se si tratta di un cassero a perdere.

Il proponente chiarisce che il lamierino verrà rimosso.

Si passa quindi al tema delle **mitigazioni/compensazione in area Reno**.

L'ing. Lorenza Zamboni dell'Autorità di Bacino del Reno chiede di chiarire quali opere di mitigazione verranno fatte prima dell'installazione del cantiere, vista la presenza di un'area umida per la quale va garantita una continuità delle condizioni (ne andrebbe quindi attivata un'altra più a nord preliminarmente all'inizio del cantiere).

L'ing. Marco Cardin e l'ing. Ilaria Addis (Galileo Ingegneria) chiariscono che è stato previsto il riposizionamento dei nidi prima dell'esecuzione del taglio delle alberature, ma non sono state indicate le tempistiche degli altri interventi.

L'esatta definizione dei tempi in cui le suddette operazioni saranno da realizzare, costituirà apposita prescrizione da ottemperare in fase di progettazione esecutiva.

L'ing. Zamboni fa infine notare che non sono state fatte previsioni di manutenzione sulla vegetazione di nuovo impianto (non è stato specificato come si prevede di garantire l'attecchimento delle piante né l'altezza delle piante stesse al momento dell'impianto) e pertanto anche questo aspetto sarà oggetto di apposita prescrizione per il progetto esecutivo. L'autorità di Bacino si rende comunque disponibile ad effettuare un incontro in cui condividere le informazioni in possesso del proponente al fine di fornire prescrizioni specifiche. Anticipa inoltre che verrà prescritto di prevedere un distanziamento tra i nuovi impianti di almeno di 6-7 m in luogo dei 3 m proposti, in quanto le specie che si prevede di impiantare sono di tipo forestale e quindi di grandi dimensioni. L'ing. Addis spiega che la distanza scelta voleva essere una compensazione ai possibili fenomeni di diradamento naturale dovuti a fenomeni di piena ecc.

L'ing. Zamboni conclude facendo presente che non è stato specificato nulla in merito alle essenze che andranno impiantate, ma anche questo aspetto può essere affrontato in un incontro specifico da cui deriveranno le prescrizioni per l'esecutivo.

Si passa quindi al tema della regimazione delle acque superficiali e l'ing. Donatella Di Pietro del Settore Ambiente del Comune di Bologna, fa presente che gli elaborati presentati non sono sufficienti per l'ottenimento dell'autorizzazione come "scarico produttivo" delle acque di cantiere e consegna quindi al proponente un elenco con gli elaborati da produrre.

L'ing. Dal Pozzo propone di rimandare alla successiva seduta di CdS (alla presenza dei rappresentanti di Hera) la trattazione di tale argomento.

La riunione termina alle ore 12.30.

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. Lara Dal Pozzo	
Settore Mobilità	Ing. Cleto Carlini	
Settore Lavori Pubblici	Geom. Andrea Setti	
Settore Ambiente – 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	
RFI – Direzione Programma Investimenti	Ing. Pietro Bruni	
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Ing. Riccardo Marasca	
ARPA – Sez. Provinciale di Bologna	Dott. Christian Vian	
Azienda USL	Dott. Fulvio Romagnoli	
Autorità di Bacino Reno	Ing. Lorenza Zamboni	
Servizio Tecnico Bacino Reno	Ing. Leonardo Guarnieri	
Autorità d'Ambito di Bologna	Dott. Pier Luigi Maschietto	
HERA Bologna	Sig. Massimo Bitelli	
PROPONENTE	per Ing. Rita Finzi ING. LUCA RAVAIOLI (DELEGATO)	

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. Lara Dal Pozzo	
Settore Mobilità	Ing. Cleto Carlini	
Settore Lavori Pubblici	Geom. Andrea Setti	
Settore Ambiente – U.I. Verde E Tutela Del Suolo	Dott. Claudio Savola	
Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Em	Arch. Franca Iole Pietrafitta	
RFI – Direzione Programma Investimenti	Ing. Pietro Bruni	
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Ing. Riccardo Marasca	
ARPA – Sez. Provinciale di Bologna	Dott. Christian Vian	
Azienda USL	Dott. Fulvio Romagnoli	
Autorità di Bacino Reno	Ing. Lorenza Zamboni	
Servizio Tecnico Bacino Reno	Ing. Leonardo Guarnieri	
Autorità d'Ambito di Bologna	Dott. Pier Luigi Maschietto	
HERA Bologna	Sig. Massimo Bitelli	
PROPONENTE	per Ing. Rita Finzi ING. LUCA RAVAIOLI (DELEGATO)	

10°

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. Lara Dal Pozzo	
Settore Mobilità	Ing. Cleto Carlini	
Settore Lavori Pubblici	Geom. Andrea Setti	
Settore Ambiente – 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	
RFI – Direzione Programma Investimenti	Ing. Pietro Bruni	
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Ing. Riccardo Marasca	
ARPA – Sez. Provinciale di Bologna	Dott. Christian Vian	
Azienda USL	Dott. Fulvio Romagnoli	
Autorità di Bacino Reno	Ing. Lorenza Zamboni	
Servizio Tecnico Bacino Reno	Ing. Leonardo Guarnieri	
Autorità d'Ambito di Bologna	Dott. Pier Luigi Maschietto	
HERA Bologna	Sig. Massimo Bitelli	
PROPONENTE	p.a. Ing. Rita Finzi ING. LUCA RAVAIOLI (DELEGATO)	

10°

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. Lara Dal Pozzo	
Settore Mobilità	Ing. Cleto Carlini	
Settore Lavori Pubblici	Geom. Andrea Setti	
Settore Ambiente – U.I. Verde E Tutela Del Suolo	Dott. Claudio Savoia	
SopрIntendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia	Arch. Franca Iole Pietrafitta	
RFI – Direzione Programma Investimenti	Ing. Pietro Bruni	
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Ing. Riccardo Marasca	
ARPA – Sez. Provinciale di Bologna	Dott. Christian Vian	
Azienda USL	Dott. Fulvio Romagnoli	
Autorità di Bacino Reno	Ing. Lorenza Zamboni	
Servizio Tecnico Bacino Reno	Ing. Leonardo Guarnieri	
Autorità d'Ambito di Bologna	Dott. Pier Luigi Maschietto	
HERA Bologna	Sig. Massimo Bitelli	
PROPONENTE	per Ing. Rita Finzi ING. LUCA RAVAIOLI (DELEGATO)	

10°

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. Lara Dal Pozzo	
Settore Mobilità	Ing. Cleto Carlini	
Settore Lavori Pubblici	Geom. Andrea Setti	
Settore Ambiente - 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	
RFI – Direzione Programma Investimenti	Ing. Pietro Bruni	
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Ing. Riccardo Marasca	
ARPA – Sez. Provinciale di Bologna	Dott. Christian Vian	
Azienda USL	Dott. Fulvio Romagnoli	
Autorità di Bacino Reno	Ing. Lorenza Zamboni	
Servizio Tecnico Bacino Reno	Ing. Leonardo Guarnieri	
Autorità d'Ambito di Bologna	Dott. Pier Luigi Maschietto	
HERA Bologna	Sig. Massimo Bitelli	
PROPONENTE	per Ing. Rita Finzi ING. LUCA RAVAIOLI (DELEGATO)	

10°

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. Lara Dal Pozzo	
Settore Mobilità	Ing. Cleto Carlini	
Settore Lavori Pubblici	Geom. Andrea Setti	
Settore Ambiente – 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	
RFI – Direzione Programma Investimenti	Ing. Pietro Bruni	
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Ing. Riccardo Marasca	
ARPA – Sez. Provinciale di Bologna	Dott. Christian Vian	
Azienda USL	Dott. Fulvio Romagnoli	
Autorità di Bacino Reno	Ing. Lorenza Zamboni	
Servizio Tecnico Bacino Reno	Ing. Leonardo Guarnieri	
Autorità d'Ambito di Bologna	Dott. Pier Luigi Maschietto	
HERA Bologna	Sig. Massimo Bitelli	
PROPONENTE	p.a. Ing. Rita Finzi ING. LUCA RAVAIOLI (DELEGATO)	

10