



COMUNE DI BOLOGNA

PG 230115
DEL 22.09.2010

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 9° riunione di Conferenza dei Servizi del giorno 7 settembre 2010.

In data 7 settembre 2010, presso la sede del Comune di Bologna – Settore Ambiente – U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale, si è tenuta la nona 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 7 settembre 2010.

ENTE convocato alla CdS		Presenza alla 9° riunione 07.09.2010
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	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 Servizi Militari – Sez. Logistica, Poligoni e Servizi Militari		assente
Comando Militare Esercito "Emilia-Romagna" - 6° Reparto infrastrutture – Uff. Demanio e Servizi 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		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		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 Nelvis Sovilla Valeria Leone	Dirigente Responsabile uff. VIA Tecnico Tecnico Consulente
	Settore Mobilità	Giancarlo Sgubbi Daniele Bertocchi Michele Tarozzi Giorgio Boldregghini	Dirigente U.I. Piani della Mobilità e Infrastrutture Responsabile Infrastrutture per la Mobilità Consulente Assistenza RUP
	Settore Lavori Pubblici	Andrea Setti	Tecnico
	Settore Ambiente U.I. Verde e Tutela del Suolo	Claudio Savoia Serena Persi Paoli Alberto Fiori	Responsabile U.I. Responsabile uff. Suolo Consulente
Provincia di Bologna		Alberto Dall'Olio	Tecnico
ARPA – Sezione provinciale Bologna		Stefano Curcio	Tecnico
Azienda USL		Fulvio Romagnoli Gianfranco Basunti Domenico Vinciguerra	Tecnico Tecnico Tecnico
Hera S.p.A. Bologna		Marco Naldi	Tecnico
PROPONENTE		Rita Finzi Giulia Alberti Luca Ravaioli Ignazio Belfiore Paolo Vergaglia Giuseppe Giordani Marco Bruni Riccardo Lunardi M. Teresa Marchetti Marco Cardin Ilaria Addis Gilberto Bonaga	Presidente Marconi Express S.p.A. Marconi Express S.p.A. Coop-CESI Coop-CESI Progettista STS Progettista STS Progettista STS Progettista STS Galileo Ingegneria Galileo Ingegneria 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. Marco Naldi per la riunione odierna (PG n. 215917/10);
- ARPA delega il Dott. Stefano Curcio per la riunione odierna (PG n. 220487/10)

L'ing. Dal Pozzo ricorda ai partecipanti i temi all'ordine del giorno: idrogeologia, sismica, cantierizzazione in cava Pigna2, componente energia, componente rumore, componente atmosfera, aspetti legati alla cantierizzazione.

Per la trattazione dei vari argomenti all'ordine del giorno, viene seguita la numerazione utilizzata nella "Relazione di rispondenza alle integrazioni" predisposta dal proponente.

14. Componente Energia

14.1. – il Dott. Francesco Tutino, del Comune di Bologna U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale, fa presente che nella documentazione integrativa rimangono alcune incongruenze tra i dati contenuti nel SIA (componente energia) e quelli contenuti invece nelle relazioni degli impianti tecnici. I vari elaborati devono invece essere resi coerenti tra loro. In particolare, nella relazione relativa agli impianti elettrici è descritto l'impianto sviluppato lungo il tracciato considerando le potenze installate reali e si descrive la possibilità che l'impianto fotovoltaico vada a servizio di un banco batterie. Nel SIA invece si riportano solo le potenze nominali, senza tenere conto della riduzione di potenza dovuta all'orientamento non ottimale dei pannelli in alcune parti del tracciato. Inoltre non si tiene conto, per il calcolo della riduzione di emissioni indirette di gas serra, della diversa producibilità di un impianto che preveda anche una fase di accumulo in batterie rispetto ad uno che immetta tutta l'energia prodotta in rete.

Il proponente spiega che i dati più aggiornati sono quelli contenuti nelle relazioni tecniche degli impianti, in quanto queste costituiscono la base progettuale secondo cui gli impianti stessi verranno realizzati, mentre la relazione ambientale, in effetti, è carente di alcuni aggiornamenti.

L'ing. Dal Pozzo propone quindi che il proponente, nel corso delle prossime sedute di CdS, presenti la **relazione ambientale sulla componente energia aggiornata** in base a quanto suggerito dal Dott. Tutino e tale consegna verrà messa a verbale della riunione stessa; seguirà quindi la necessaria istruttoria i cui esiti saranno condivisi e messi a verbale nella CdS successiva.

14.2. – in merito a tale richiesta si valuta soddisfacente quanto prodotto dal proponente;

14.3. - in merito a tale richiesta si valuta soddisfacente quanto prodotto dal proponente;

14.4. – in merito a tale richiesta il dott. Tutino si riserva di chiedere alcuni chiarimenti al proponente in sede di apposito incontro tecnico e gli esiti di tale incontro, che verrà svolto nella settimana corrente, costituiranno ulteriori aggiornamenti da inserire nella relazione ambientale di cui al primo punto in discussione.

11. Idrogeologia e sismica *(la trattazione degli aspetti legati al campo pozzi Hera viene rimandata alla prossima riunione di Cds)*

11.1. – il Dott. Claudio Savoia, responsabile dell'U.I. Verde e Tutela del Suolo, fa presente che il modello idrogeologico è stato adeguatamente approfondito, ma non sono state aggiornate le verifiche geotecniche sui pali di fondazione. Tuttavia, se il responsabile del procedimento di VIA e la CdS concordano, l'aggiornamento dei suddetti calcoli non verrà richiesto per il progetto definitivo, ma costituirà una prescrizione da ottemperare nella successiva fase progettuale. La CdS condivide tale proposta.

Per quanto riguarda gli approfondimenti sulla sismica, la documentazione integrativa risponde in parte a quanto richiesto; restano da approfondire gli aspetti legati alle cave tombate, per le quali sono attualmente in corso indagini geognostiche specifiche. A tale proposito prende la parola il Dott. Geol. Alberto Fiori, consulente per l'Ufficio Suolo e

Attività Estrattive, facendo presente che nella documentazione integrativa viene ancora utilizzato il metodo semplificato previsto dalla normativa per l'analisi sismica negli invasi di cava tombati. Nel corso di un incontro tecnico specifico svolto con il proponente, era stato invece esaminato un elaborato che approfondiva tale argomento che non è stato inserito nella documentazione integrativa presentata.

L'Ing. Bruni (proponente) spiega che non c'è stato tempo sufficiente per presentare l'elaborato di cui sopra e che è ancora in fase di studio l'idoneo metodo di indagine da applicare in questo caso, visto che in Italia non c'è esperienza di studi così approfonditi applicati ad aree di cava tombate. Precisa inoltre che la normativa vigente richiede che l'amplificazione sismica a livello di superficie sia calcolata sulla base del substrato individuato (che per essere considerato valido deve presentare almeno una $V_s=700$) ma, nelle indagini condotte nelle aree di cava tombate, è stato individuato un "substrato" che presenta una $V_s=400$. Per il momento quindi, sono stati condotti alcuni approfondimenti di carattere ingegneristico volti a dimostrare la validità del progetto in esame rispetto a un coefficiente di amplificazione sismica considerato cautelativo ($s=2$). Tali studi permettono di affermare che gli approfondimenti sismici richiesti non forniranno risultati tali da richiedere significative variazioni nel progetto definitivo attualmente sottoposto a VIA, e pertanto chiede di poter eseguire gli approfondimenti in argomento in fase di progettazione esecutiva.

Il Dott. Savoia, in considerazione di quanto dichiarato dal proponente, concorda nel demandare al progetto esecutivo l'esecuzione gli approfondimenti sismici in area di ex cava, chiarendo che l'Ufficio Suolo dovrà necessariamente essere coinvolto, congiuntamente con l'ufficio comunale che si occupa di autorizzazioni in materia sismica, nella fase di istruttoria del progetto esecutivo per il rilascio dell'autorizzazione sismica. Chiede inoltre che sia consegnato **l'elaborato programmatico di approfondimento sullo studio sismico degli invasi di cava tombati** e che in tale elaborato siano formalizzate le considerazioni di tipo ingegneristico sulla validità del progetto definitivo, espresse dal proponente nella CdS odierna.

L'ing. Dal Pozzo chiede quindi che nella prossima riunione di CdS il proponente presenti quanto richiesto, mentre, come prescrizione per il progetto esecutivo, sarà richiesto di aggiornare le verifiche geotecniche dei pali di fondazione in base allo studio idrogeologico e alle stratigrafie emerse dagli approfondimenti condotti in questa fase di studio, oltre che l'esecuzione di uno studio sull'amplificazione sismica negli invasi di cava tombati.

12. Cantierizzazione in cava Pigna2

12.1 – il Dott. Savoia ritiene che la viabilità di cantiere sia stata correttamente sviluppata e ricorda che accordi tra privati non possono modificare gli obblighi e gli impegni che la Ditta Pederzoli Cave S.r.l. ha già assunto nei confronti del Comune di Bologna nell'ambito delle convenzioni stipulate e delle autorizzazioni rilasciate ai sensi della LR 17/91 – Disciplina delle Attività Estrattive.

L'ing. Ravaioli specifica che, in considerazione della nuova viabilità individuata per la fase di cantiere e di ulteriori verifiche progettuali, il tombamento della porzione centrale di cava Pigna2 a piano campagna, diversamente da quanto discusso e verbalizzato nel corso della CdS del 09.6.2010, non risulta più un elemento migliorativo per il progetto. L'ing. Dal Pozzo, in accoglimento a tale osservazione, richiederà pertanto a Cave Pederzoli, nell'ambito del progetto attualmente sottoposto alla procedura di verifica – screening, di

mantenere il tombamento di tale porzione di area a quota -5,5 dal p.c., come da convenzione in essere.

Il Dott. Savoia anticipa che per il progetto esecutivo ci saranno alcune prescrizioni relative alla gestione delle ghiaie oggetto di escavazione nell'alveo del fiume Reno e alla gestione dei materiali che deriveranno dallo smantellamento del rilevato ferroviario (così come già discusso in maniera approfondita e riportato nel verbale della 4ª riunione di Cds del 20.05.2010).

Si passa quindi alla discussione in merito ad aspetti più generali legati alla cantierizzazione e prende la parola il p.i. Marco Naldi, rappresentante di Hera, facendo presente che occorrerà, in sede di progettazione esecutiva, eseguire ulteriori approfondimenti e verifiche statiche, dove necessario, su possibili interferenze tra alcune condotte Hera sottostanti o nelle immediate vicinanze di alcune piste di cantiere. In particolare la condotta gas DN 300 acciaio di 4ª specie, nel tratto attraversato dalla viabilità di cantiere in corrispondenza della pila 30, dovrà essere protetta dai carichi sovrastanti tramite adeguate solette o piastre in acciaio per garantire le condizioni di sicurezza. Quest'ultima richiesta costituirà una prescrizione da ottemperare in fase di progettazione esecutiva.

Il progetto esecutivo dovrà inoltre prevedere ulteriori verifiche per escludere tutte le interferenze con le condutture Hera (si veda ad esempio la fognatura nei pressi della pila n. 69).

L'ing. Dal Pozzo ricorda che in questa fase non vengono autorizzati i singoli progetti di risoluzione delle interferenze e che quindi le osservazioni del rappresentante di Hera verranno riportate come prescrizioni da ottemperare nel progetto esecutivo.

L'ing. Dal Pozzo chiede un chiarimento al proponente in merito ad alcune discordanze tra le tavole della cantierizzazione (gli ingombri delle piste rappresentati nelle tavole degli espropri non corrispondono a quelli indicati nelle tavole dell'accessibilità del cantiere). Il Dott. Giuseppe Giordani specifica che le tavole contenute nel "capitolo 15 - SIA, interventi ambientali" (Allegati alla sezione B) sono state elaborate con lo scopo di evidenziare gli accessi ai cantieri, mentre le tavole a cui si deve fare riferimento per la viabilità di cantiere e i relativi ingombri sono quelle del cap. 5 delle "piste di cantiere".

In merito a tali aspetti l'ing. Giancarlo Sgubbi, Dirigente dell'U.I. Piani della Mobilità e Infrastrutture del Comune di Bologna, concorda in linea di massima con quanto proposto e anticipa che saranno formulate alcune prescrizioni da ottemperare nella progettazione esecutiva.

Per quanto riguarda gli aspetti legati alla sicurezza sul lavoro in fase di cantiere, i rappresentanti dell'Azienda USL, il dott. Basunti e il dott. Vinciguerra, fanno presente che per il progetto esecutivo saranno date alcune prescrizioni in particolare per quanto riguarda i sistemi di allertamento per fenomeni di piena durante le lavorazioni in alveo.

15. Rumore

15.1 - l'ing. Nelvis Sovilla in merito a tale richiesta valuta soddisfacente quanto prodotto dal proponente in quanto è stato individuato in un apposito allegato l'esatta ubicazione della postazione di rilievo fonometrico e ha fornito la documentazione fotografica del sito di misura.

15.2 - Nella richiesta di integrazioni era precisato di fornire "...uno schema della sezione in quel particolare punto per capire a quale quota si trovi ogni ricettore rispetto all'infrastruttura di progetto". Sebbene non sia stata fornita tale informazione (di tipo grafico), nella documentazione integrativa è stata comunque allegata una tabella in cui sono riportati, per ciascun edificio, l'altezza del PM rispetto al piano campagna e la distanza tra l'infrastruttura ed il ricettore. Si ritiene che tali informazioni rispondano comunque a quanto richiesto.

Il dott. Romagnoli (AUSL) precisa che, a seguito degli approfondimenti effettuati, il ricettore B10 ("Casa degli svizzeri") è risultato essere una residenza sanitaria psichiatrica. In considerazione della sensibilità del ricettore dovuto alla permanenza dei pazienti ritiene quindi opportuno considerare, per tale specifico ricettore, i limiti della I classe anziché quelli di III classe assegnata dalla Classificazione acustica comunale.

Tenendo conto dei limiti più restrittivi, per tale ricettore si verifica, già allo stato attuale, una situazione di superamento dei limiti, sulla quale il PM comporta un incremento massimo di $0,5 \div 0,6$ dB(A), valore acusticamente trascurabile e comunque entro il margine di tolleranza del modello previsionale.

In ragione comunque dell'incremento indotto dalle emissioni del PM, l'ing. Dal Pozzo richiede che tale ricettore sia inserito tra quelli che saranno oggetto del monitoraggio acustico in fase di pre-esercizio, nell'ambito del quale sarà valutato l'effettivo contributo indotto dal PM e sarà verificata la necessità di adottare eventuali misure di mitigazione acustica.

15.3 - in merito a tale richiesta si valuta soddisfacente quanto prodotto dal proponente.

15.4 - la documentazione integrativa risponde a quanto richiesto, anche se deve essere segnalata un'imprecisione nella "Relazione di rispondenza alle integrazioni", laddove viene precisato che la fascia del PM interseca solamente quelle delle infrastrutture ferroviarie. In realtà il PM interseca anche fasce di pertinenza acustica stradale (autostrada/tangenziale, etc.), pur se in porzioni di territorio non interessate dalla presenza di ricettori residenziali.

Il Dott. Romagnoli segnala possibili incongruenze circa l'attribuzione alla fascia di pertinenza acustica del PM dell'Asilo delle Poste (A14), anche in relazione alle NdA della Classificazione Acustica, in quanto l'edificio e gran parte dell'area si trovano ad oltre 30 m dall'infrastruttura in progetto. In considerazione della trascurabilità dei livelli sonori indotti dal PM presso tale ricettore (44,1 dB(A) nel punto più impattato), la Conferenza ritiene che tale aspetto non sia particolarmente problematico.

15.5 - In merito alla taratura del modello, l'ing. Stefano Curcio (Arpa) chiede chiarimenti sulle modalità di misura del rumore ferroviario e sulla caratterizzazione acustica di tali infrastrutture nel modello previsionale.

L'ing. Marchetti (Galileo Ingegneria) illustra come sia stato misurato il rumore ferroviario, precisando che i dati così rilevati sono stati poi utilizzati per la taratura del modello.

L'ing. Curcio esprime perplessità sull'estensione della taratura, effettuata su un tratto di ferrovia caratterizzata da una significativa velocità dei treni, a tutte le infrastrutture ferroviarie presenti nell'area oggetto di studio, ritenendo quindi sovrastimato il rumore simulato dal modello in corrispondenza dei ricettori collocati presso la stazione FFSS (dove la velocità dei convogli è più bassa e quindi acusticamente meno impattante). In ragione dell'incertezza legata alla ricostruzione del clima acustico attuale, ribadisce la necessità di decurtare i limiti del PM laddove sia prevista la sovrapposizione tra le diverse fasce di

pertinenza acustica (PM e ferrovie). In tal caso, per alcuni ricettori (A13 e A15) ci sarebbe una situazione prossima o superiore ai limiti.

Dopo ampia discussione, la CdS condivide di prescrivere fin da ora, per questi ricettori, la realizzazione della schermatura acustica lungo la passerella laterale del PM che dovrà essere dimensionata in fase di progettazione esecutiva, a meno che nuove simulazioni acustiche più affinate che tengano conto di ulteriori benefici connessi al miglioramento della tecnologia dei convogli INTAMIN non escludano tale necessità.

Arpa sottolinea la necessità che le modalità di svolgimento di tali simulazioni siano concordate con gli enti.

15.6 - in merito a tale richiesta si valuta soddisfacente quanto prodotto dal proponente.

15.7 - in merito a tale punto la CdS solleva alcune perplessità circa i risultati forniti dal modello a seguito dell'aggiornamento delle velocità di esercizio del PM. Infatti, a fronte di un incremento delle velocità di transito rispetto a quella di 40 km/h inizialmente considerata, presso i ricettori sono ora stati stimati livelli sonori più bassi.

L'ing. Marchetti precisa che la modellazione del PM è stata effettuata considerando i dati forniti da INTAMIN, e su questi sono state effettuate tarature ad hoc per ciascuna tratta di 50 metri dell'infrastruttura. Per quanto riguarda la riduzione del rumore al ricettore, questa viene ricondotta alla diminuzione dei tempi di transito che, di fatto, diminuisce il periodo di esposizione del ricettore al rumore indotto dal passaggio del convoglio.

L'ing. Curcio precisa che, in base all'algoritmo fornito da INTAMIN, la riduzione del tempo di esposizione al rumore indotto dal transito del convoglio non può compensare l'incremento di rumore indotto dalla maggiore velocità.

Segue discussione sulla ricostruzione modellistica di tale sorgente sonora, a seguito della quale Arpa ribadisce le proprie perplessità sulla correttezza dei dati restituiti dal modello e, quindi, sul rispetto dei limiti normativi.

L'ing. Dal Pozzo propone quindi di fissare un incontro per venerdì 10 settembre p.v., nell'ambito del quale l'ing. Marchetti potrà dare evidenza di come è stata modellata la sorgente sonora del PM nel software previsionale. Gli esiti di tale incontro saranno comunicati durante le prossime CdS.

15.8 - in merito a tale richiesta si valuta soddisfacente quanto prodotto dal proponente.

15.9 - in merito a tale richiesta si valuta soddisfacente quanto prodotto dal proponente.

15.10 - in merito a tale richiesta si valuta soddisfacente quanto prodotto dal proponente.

15.11 - in merito a tale richiesta si valuta soddisfacente quanto prodotto dal proponente.

15.12 - nella documentazione integrativa è stato dimostrato, come richiesto, il rispetto dei limiti differenziali connessi all'esercizio degli impianti tecnici ed alle operazioni di manutenzione svolte presso la stazione Lazzaretto.

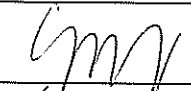
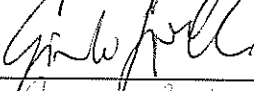
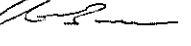
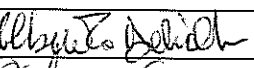
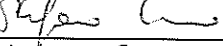
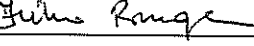
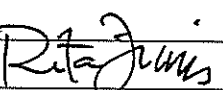
15.13 - per la fase di cantiere sono state fornite alcune precisazioni in merito alle lavorazioni ed alla viabilità di cantiere, ma le valutazioni acustiche sono di fatto le medesime riportate nella precedente documentazione.

Il dott. Romagnoli fa notare che è stata persa un'occasione per fare gli opportuni approfondimenti sull'impatto complessivo della cantierizzazione individuando tutti i ricettori interessati dal superamento dei limiti e sulle possibili misure adottabili per minimizzarne il disagio, particolarmente in orario notturno e quindi non sarà possibile in tale sede dare, per quanto di propria competenza, un parere sulla cantierizzazione.

L'ing. Dal Pozzo prende atto che, non essendo stati effettuati in questa fase progettuale gli approfondimenti sugli aspetti acustici legati alla cantierizzazione dell'opera e quindi le valutazioni necessarie per la futura richiesta di deroga ai limiti/orari, tali analisi dovranno essere demandate al progetto esecutivo, quando il proponente avrà a disposizione maggiori informazioni circa le lavorazioni ed i macchinari che saranno effettivamente utilizzati.

La riunione termina alle ore 12.

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. Giancarlo Sgubbi	
Settore Lavori Pubblici	Geom. Andrea Setti	
Settore Ambiente - U.I. Verde E Tutela Del Suolo	Dott. Claudio Savoia	
Provincia di Bologna	Dott. Alberto Dall'Olio	
ARPA - Sez. Provinciale di Bologna	Ing. Stefano Curcio	
Azienda USL	Dott. Fulvio Romagnoli	
HERA Bologna	Dott. Marco Naldi	
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
U.I. Valutazioni e Controllo Ambientale	Ing. Giovanni Fini	
Settore Mobilità	Ing. Giancarlo Sgubbi	
Settore Lavori Pubblici	Geom. Andrea Setti	<i>Andrea Setti</i>
Settore Ambiente - U.I. Verde E Tutela Del Suolo	Dott. Claudio Savoia	
Provincia di Bologna	Dott. Alberto Dall'Olio	<i>Alberto Dall'Olio</i>
ARPA - Sez. Provinciale di Bologna	Ing. Stefano Curcio	<i>Stefano Curcio</i>
Azienda USL	Dott. Fulvio Romagnoli	<i>Fulvio Romagnoli</i>
HERA Bologna	p.i. Dott. Marco Naldi	<i>Naldi Marco</i>
PROPONENTE	Ing. Rita Finzi	<i>Rita Finzi</i>

9°