

REGIONE DEL VENETOCOMMISSIONE REGIONALE V.I.A.
(L.R. 26 marzo 1999 n° 10)**Parere n. 509 del 25/02/2015**

Oggetto: CEPVAV DUE – Infrastrutture ferroviarie strategiche definite dalla Legge Obiettivo n. 443/01 - Linea AV/AC Torino-Venezia, Tratta Milano-Verona, Lotto funzionale Brescia-Verona – Comuni di localizzazione: Peschiera del Garda, Castelnuovo del Garda, Sona, Sommacampagna, Bussolengo e Verona (VR) e Comuni in Regione Lombardia. – Procedura di VIA statale e Legge Obiettivo (D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. e L.O. n. 443/01, L.R. n. 10/1999 e ss.mm.ii.).

PREMESSA

Il consorzio “Cepav Due”, con sede legale in San Donato Milanese (MI), Viale De Gasperi 16, in qualità di soggetto Proponente, ha provveduto, ai sensi del D.Lgs. n. 163/2006 e ss.mm.ii e del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii, ad attivare la procedura di VIA relativa all’intervento in oggetto e a far pubblicare a mezzo stampa in data 29/09/2014, sui quotidiani “*La Repubblica*”, “*Il Giornale di Brescia*”, e “*L’Arena di Verona*”, l’avviso della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (successivamente rettificato con nuova pubblicazione effettuata in data 01/10/2014 sui quotidiani “*La Repubblica*” e “*L’Arena di Verona*”), nonché di avvenuto deposito del progetto e del SIA con il relativo riassunto non tecnico, presso il citato Ministero, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, le Regioni Lombardia e Veneto, le Province di Brescia, Mantova e Verona e presso le sedi dei Comuni interessati.

Il Proponente ha, altresì, trasmesso alla Sezione Coordinamento Attività Operative - Settore VIA della Regione Veneto copia del progetto definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale, acquisita con prot. n. 415650 del 06/10/2014, per l’attivazione delle procedure di valutazione d’impatto ambientale regionale.

Il Proponente, entro 20 giorni dalla pubblicazione di cui sopra, non ha provveduto alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA, prevista dall’art. 15 della L.R. 10/99 e ss.mm.ii.

Nella seduta della Commissione Regionale VIA del 22/10/2014 è avvenuta la presentazione da parte del Proponente del progetto in questione.

In data 29/10/2014, il gruppo istruttorio della Commissione Regionale VIA, al quale è stato affidato l’esame del progetto, ha effettuato un sopralluogo tecnico presso l’area d’intervento con la partecipazione degli enti e delle amministrazioni interessate.

La Sezione Coordinamento Attività Operative – Settore VIA, con nota prot. n. 459614 del 30/10/2014, ha trasmesso alla Sezione Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV), per il seguito di competenza, l’elaborato relativo alla Valutazione di Incidenza Ambientale.

Il suddetto gruppo istruttorio ha provveduto ad effettuare ulteriori incontri tecnici, finalizzati all’approfondimento conoscitivo dell’intervento con la partecipazione degli enti e delle amministrazioni interessate, in data 12/11/2014, 18/02/2015 e 23/02/2015.

La Sezione Coordinamento Attività Operative – Settore VIA, con nota prot. n. 506152 del 26/11/2014, ha segnalato alla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, che il proponente non ha provveduto ad effettuare la presentazione al pubblico, prevista dall’art. 15 della L.R. 10/1999 e ss.mm.ii.

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

pag. 2/92

Il Proponente, con nota in data 03/12/2014, acquisita con prot. n. 527764 del 10/12/2014, ha trasmesso documentazione integrativa richiesta dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici delle Province di Verona, Rovigo e Vicenza, con nota prot. n. 27549 del 21/10/2014.

Il Proponente, con nota in data 16/12/2014, acquisita con prot. n. 540204 del 17/12/2014, ha trasmesso nuova documentazione integrativa, inerente al Piano di Utilizzo delle Terre ai sensi del DM 161/2012, nonché copia degli avvisi di deposito della medesima pubblicati sui quotidiani “La Repubblica”, “Il Giornale di Brescia”, “Brescia Oggi” e “L’Arena di Verona” in data 12/12/2014.

La Sezione Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV), con nota prot. n. 517937 del 02/12/2014 ha trasmesso alla Sezione Coordinamento Attività Operative – Settore VIA e al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare una richiesta integrazioni in merito allo studio per la valutazione di incidenza ambientale.

Nella seduta della Commissione Regionale VIA in data 03/12/2014, è stata demandato al gruppo istruttorio di dettagliare e sviluppare una richiesta di integrazioni e chiarimenti, incaricando gli uffici regionali della trasmissione del documento finale al Ministero dell’Ambiente e del Territorio e del Mare.

La Sezione Coordinamento Attività Operative – Settore VIA, con nota prot. n. 537635 del 16/12/2014, ha trasmesso la proposta di richiesta integrazioni e chiarimenti, formulata dal gruppo istruttorio della Commissione Regionale VIA, al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, per il seguito di competenza.

Da consultazione “on line” del portale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, è stata presa conoscenza del deposito avvenuto in data 11/02/2015 di nuova documentazione integrativa da parte del Proponente, in risposta ad una richiesta di integrazioni formulata da parte del citato Ministero in data 23/12/2014.

La Sezione Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV), con nota prot. 77326 del 24/02/2015, ha trasmesso nuove valutazioni in merito allo studio per la valutazione di incidenza ambientale.

Il proponente, con nota in data 24/02/2015, acquisita con prot. n. 83130 del 26/02/2015 ha formalizzato alla Regione Veneto il deposito delle integrazioni fornite precedentemente al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 11/02/2015.

Entro i termini sono pervenute le seguenti osservazioni e pareri, di cui all’art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., tesi a fornire elementi conoscitivi e valutativi concernenti i possibili effetti dell’intervento:

- Comune di Castelnuovo del Garda, nota in data 22/10/2014, acquisita con prot. n. 451483 del 28/10/2014;
- Comune di Verona, nota in data 06/11/2014, acquisita con prot. n. 470602 del 06/11/2014;
- Sig.ri Rosanna Guidi Montresor, Lucia Montresor e altri firmatari, nota in data 03/11/2014, acquisita con prot. n. 474826 del 10/11/2014;
- Comune di Sommacampagna, nota in data 03/11/2014, acquisita con prot. n. 477975 del 11/11/2014;
- Comune di Sona, nota in data 25/11/2014, acquisita con prot. n. 505753 del 26/11/2014;
- Comune di Sona, nota in data 26/11/2014, acquisita con prot. n. 506154 del 26/11/2014;
- Comune di Sona, nota in data 26/11/2014, acquisita con prot. n. 507024 del 26/11/2014;
- Comune di Sommacampagna, nota in data 27/11/2014, acquisita con prot. n. 512905 del 01/12/2014;
- Prefettura di Verona, note in data 05/12/2014, acquisite con prot. n. 528419 del 10/12/2014, prot. n. 528403 del 10/12/2014, prot. n. 52811 del 10/12/2014, prot. n. 528414 del 10/12/2014, prot. n. 528427 del 10/12/2014 e prot. n. 528430 del 10/12/2014.
- Consorzio di Bonifica Veronese, nota in data 25/11/2014, acquisita con prot. n. 518247 del 03/12/2014;
- Provincia di Verona, nota in data 30/12/2014, acquisita con prot. n. 555458 del 30/12/2014.

Per quanto riguarda gli oneri istruttori, si sono applicate le disposizioni vigenti in materia.

1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO:

L'opera in esame è stata approvata con prescrizioni e raccomandazioni, dal CIPE con Delibera del 5.12.2003, n. 120, a livello di Progetto Preliminare.

Conseguentemente all'approvazione di questo, l'opera è stata recepita dai diversi strumenti Pianificatori (PTR, PTC P e PRG / PATI) sopravvenuti ai diversi livelli di governo del territorio, strumenti a loro volta dotati delle necessarie e relative procedure di Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione di Incidenza. In tal senso, pertanto, gli effetti dell'opera sul territorio sono già stati valutati alle diverse scale urbanistiche-territoriali della Regione Lombardia e della Regione Veneto. Tra le prescrizioni che interessano il lotto Funzionale Brescia – Verona, contenute nella Delibera CIPE n. 120 del 05/12/2003, vi sono quelle di seguito elencate, finalizzate alla riduzione degli impatti, che hanno comportato significative variazioni rispetto al progetto preliminare.

L'opera in oggetto interessa le Regioni Lombardia e Veneto.

Per quanto attiene al territorio di competenza della Regione Veneto, l'istanza presentata riguarda:

1. Linea A.T. 132 Kv localizzata in Regione Veneto, in Provincia di Verona, nei Comuni di Sona e Sommacampagna;
2. Cantierizzazione di tutto il lotto funzionale Brescia – Verona localizzata in Regione Veneto, nella Provincia di Verona, Comuni di Peschiera, Castelnuovo del Garda, Sona, Sommacampagna, Bussolengo, Verona.
3. Cava VR1 Castelnuovo del Garda (VR) localizzata in Regione Veneto, in Provincia di Verona, nel Comune di Castelnuovo del Garda che prevede un volume di inerti estraibile pari a 750.000 mc.

Di seguito viene riportata una sintesi del progetto complessivo del lotto funzionale “Brescia-Verona”:

LINE AT

La tratta ferroviaria Milano-Verona, lotto funzionale Brescia-Verona necessita di una potenza complessiva pari a circa 200 MW che sarà prelevata dalla Stazione Enel Terna 380/132 kV di Lonato (BS) tramite elettrodotti A.T. da 132 kV. La trasformazione dai 380 kV della rete Terna/GRTN alla tensione di trasporto di 132 kV alternata trifase sarà affidata a trasformatori dedicati a tale servizio, di potenza pari a 250 MW. La trasformazione da 132 kV alla tensione di utilizzo di 25 kV alternata monofase sarà invece affidata alla sottostazione elettriche (SSE) di nuova costruzione di Calcinato (km. 103+590). Occorre puntualizzare come la scelta tecnica di collegarsi al sistema a 380 kV, decisa di concerto con Terna/GRTN, sia finalizzata a ridurre al minimo lo squilibrio nelle correnti generato da ogni sottostazione ferroviaria, sulla rete di distribuzione nazionale. La sottostazione di Calcinato sarà collegata, mediante elettrodotto a DT a 132 kV, con la Stazione Terna di Lonato su doppia terna su unica palificata. L'alimentazione dei treni A.V./A.C. nei tratti di interconnessione, che connettono la linea A.V. alle attuali stazioni della linea storica MI-VR, e le relative sottostazioni elettriche saranno alimentati a corrente continua con una tensione nominale pari a 3 kV, per motivi di compatibilità con il passaggio di altri treni. La SSE, prevista dal Progetto Definitivo della tratta A.V./A.C. Milano – Verona, lotto funzionale Brescia-Verona, che consente la conversione da 132 kV alla tensione di utilizzo di 3 kV, e SSE (AC) di Sona (km 136+015).

Progetto

Il sistema di alimentazione elettrica della linea ferroviaria A.V./ A.C. Milano – Verona, di cui la Brescia-Verona è una parte, è stato progressivamente ottimizzato a partire dall'assetto di Progetto Preliminare pervenendo alle consolidate determinazioni di Progetto Definitivo. L'attuale assetto progettuale si basa su tutte le osservazioni e prescrizioni espresse dagli Enti nel corso della procedura di VIA, con particolare riferimento alle prescrizioni delle Regioni e di quanto espresso nella deliberazione n. 120 del 5 dicembre 2003 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica. Uno specifico studio del sistema dal punto di vista elettrico ha fissato in circa 48 km la massima distanza tra i punti di alimentazione (Sottostazioni elettriche, SSE) della linea ferroviaria A.V. Da questi punti, che nel caso specifico in esame sono due (Calcinato, e Sona) partono le connessioni al sistema di trasmissione di energia elettrica ad alta tensione gestito da RFI.

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

pag. 4/92

Nella definizione di questi collegamenti, con il vincolo di assicurare la massima affidabilità al sistema, si è prestata particolare attenzione alla minimizzazione della lunghezza degli stessi, nell'obiettivo di ridurre per quanto possibile le interferenze ambientali derivanti dalla realizzazione di un nuovo elettrodotto ad alta tensione. L'architettura di sistema prevede, quattro punti nodali di alimentazione elettrica della nuova linea ferroviaria AC/AV, dislocati in maniera strategica lungo la direzione Milano-Verona della nuova ferrovia, costituiti da sottostazioni di trasformazione SSE (AC) ed ubicati nei Comuni di:

- a. Chiari (Brescia, lato Milano) – non oggetto dello SIA;
- b. Ospitaletto (Brescia) – non oggetto dello SIA;
- c. Calcinato (Brescia, lato Verona) – oggetto dello SIA;
- d. Sona (Verona) – oggetto dello SIA.

La sottostazione elettrica di Calcinato, con trasformazione 132kV/25kV, è alimentata da un elettrodotto di nuova costruzione a tensione 132kV, derivato da una stazione elettrica ENEL (SE TERNA) di trasformazione 380kV/132kV; la sottostazione AC di Calcinato sarà alimentata dalla stazione TERNA di Lonato. I conduttori degli elettrodotti che alimentano la SSE di Calcinato sono conduttori in alluminio acciaio del diametro di 31,5 mm.

Questo sistema di alimentazione è conforme alle prescrizioni dettate nelle “Specifiche di Base” del Sistema AV italiano, e per ridurre l'impatto della costruzione della nuova linea si prevede una configurazione “punto-punto” con alimentazione tramite due terne su unica palificata (una di riserva all'altra) di ogni sottostazione AC (Calcinato), attraverso il prelievo da due stalli della stessa stazione 380kV/132kV (Lonato) del GRTN (ENEL). Naturalmente spetterà al GRTN (ENEL) garantire la necessaria affidabilità e disponibilità di alimentazione per soddisfare le ovvie esigenze di continuità di servizio della linea ferroviaria. La corrente che può transitare in questi conduttori definita dalla CEI 11-60 e considerando il fattore risultante dovuto alle condizioni reali di progetto pari a 1,5 come prescritto dalla circolare di RFI DPR/A0011/P/2012/0000203, risulta pari a: $675 \times 1,5 = 1012,5$ Ampere.

LP CC- Da S.S.E. A.C. Calcinato a S.E. ENEL Lonato: trattasi della variante oggetto dello SIA, prevista nel progetto definitivo. Essa rappresenta la connessione elettrica RFI a 132kV tra la stazione elettrica (380kV/132kV) di Lonato SE (ENEL) e la sottostazione elettrica (132kV/25kV) di Calcinato SSE (AC): la prima si trova ad alcuni chilometri a Sud del centro del Comune Lonato, mentre la seconda verrà realizzata a ridosso della nuova tratta veloce Milano-Verona, all'altezza della progressiva 103,6 (km) della stessa linea ferroviaria AC. La variante LP CC, in partenza dalla SSE (AC) 132kV/25kV situata a qualche centinaia di metri ad Est del Comune di Calcinato, si estende in direzione Sud-Est per raggiungere la stazione (ENEL) di Lonato. La lunghezza totale del percorso dell'elettrodotto è di 8,405m. L'elettrodotto parte da due stalli della stazione ENEL, che si ricongiungono al primo sostegno di percorso tramite doppia terna di alimentazione su unica palificata; l'intero elettrodotto è costituito da 38 sostegni che sorreggono la linea di trasmissione con altezze utili che variano da 10m a 32m lungo il percorso. La connessione alla sottostazione di Calcinato avviene in modo analogo alla partenza, e cioè con diramazione della doppia terna su due stalli interni alla SSE (AC). Per la realizzazione dei sostegni per i pali di linea si sono utilizzate soluzioni monostelo in lamiera pressopiegata a sezione poligonale e con conduttore di fase in alluminio-acciaio con diametro 31,5mm, mentre nei tratti terminali dell'elettrodotto si sono impiegati sostegni a traliccio di tipo piramidale sempre con conduttore in alluminio-acciaio con diametro 31,5mm.

La sottostazione di Sona (così definita dal proponente sebbene ricadente nel territorio del Comune di Sommacampagna) sarà ricavata dall'elettrodotto RFI a 132kV esistente, già impiegato per l'alimentazione della linea ferroviaria storica Milano-Verona e caratterizzato da un rapporto di trasformazione 132kV/3kV. Il prelievo per l'alimentazione della SSE AC sarà in configurazione “entra-esce”, con previsione di un nuovo elettrodotto con due singole terne su doppia palificata. I conduttori che realizzano “l'entra-esce” di Sona sono conduttori in alluminio-acciaio del diametro di 22,8 mm, mentre la linea RFI 132kV (linea ferroviaria storica Milano-Verona) a cui saranno collegati e equipaggiata con conduttori di 19,4mm di diametro. La corrente che può transitare in questi conduttori definita dalla CEI 11-60 e considerando il fattore risultante dovuto alle condizioni reali di progetto pari a 1,5 risulta pari a: $346,6 \times 1,5 = 520$ Ampere. L'esecuzione della nuova linea di alimentazione prevede il rispetto del DPCM 8/7/2003 in materia di esposizione ai campi

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

pag. 5/92

elettromagnetici: per questo si sono tenute in considerazione le fasce di rispetto per assicurare l'obiettivo di qualità che consiste nel non oltrepassare il limite di induzione magnetica definito dalla Legge in 3mT.

LP DD- ENTRA/ESCI alla S.S.E. A.C. Sona: trattasi della variante oggetto dello SIA, prevista nel progetto definitivo. Il punto di innesto della nuova linea "entra-esci" è posizionato a circa 1-2 km a Nord del Comune di Sommacampagna. Da questo punto la doppia linea percorre un tracciato che si estende in direzione Nord per 810m, fino a raggiungere la sottostazione AC (132kV/3kV) nel Comune di Sona, posizionata a ridosso della nuova linea ferroviaria da alimentare, all'altezza della progressiva 136 (km). Il percorso del nuovo elettrodotto prevede l'innesto sull'esistente elettrodotto RFI. Per la realizzazione dell'elettrodotto LP DD (due singole terne separate su doppia palificata) per l'alimentazione della SSE (AC) in esame (132kV/3kV) sono previsti sostegni monostelo in lamiera presso piegata a sezione poligonale e con sostegni a traliccio di tipo piramidale equipaggiati con conduttori in alluminio e acciaio di diametro 22,8mm.

CANTIERIZZAZIONE

Rispetto al progetto preliminare autorizzato nel 2003, l'ottimizzazione del piano di cantierizzazione ha riguardato in primo luogo la localizzazione ed il dimensionamento delle aree di cantiere. Nel contempo sono stati approfonditi i temi:

- del riutilizzo dei materiali;
- del reperimento degli inerti necessari alla costruzione della linea;
- della viabilità di cantiere.

Progetto**Il tracciato**

Il tracciato ferroviario della linea AC/AV Brescia-Verona ha inizio alla progressiva 68+315 in Comune di Rovato (Regione Lombardia), costituendo il naturale prolungamento della linea esistente, e termina circa 170 m prima del cavalcavia del raccordo autostradale A22, nei pressi di Verona (p k 140+780).

Il tratto veneto, come il precedente tratto lombardo, è caratterizzato dallo stretto affiancamento tra linea AC e autostrada A4.

Più in dettaglio il progetto definitivo prevede la realizzazione della Linea AC/AV e delle interconnessioni con la Linea Storica Milano – Verona unitamente alla viabilità extralinea prescritta dalla Delibera CIPE n. 120/2003 nell'Allegato A.

La nuova linea in progetto, della lunghezza di circa 70 km, si sviluppa, in una prima parte secondo il cosiddetto tracciato "shunt di Brescia" ponendosi in affiancamento della futura SP19 (posta a nord della Linea AC). Dopo una serie di attraversamenti, quali la linea ferroviaria Cremona – Brescia, l'autostrada A21, la linea ferroviaria Parma – Brescia e la SP23 (interferenze risolte con il viadotto "Gardesana"), la linea AC sottopassa la A4 e si dispone in affiancamento stretto a nord dell'autostrada.

Il tracciato planimetrico, nei Comuni di Ghedi e Castenedolo, si mantiene in affiancamento al tracciato della S.P.19 sul lato a nord della Linea AC fino all'interferenza con la Linea Ferroviaria Parma – Brescia circa, oltre la quale, si allontana dalla Linea AC verso nord per poi sottopassarla ad ovest del Ponte AC sul Garza. Superata l'interferenza con la nuova linea ferroviaria, il progetto stradale (SP19) prosegue verso sud nel comune di Ghedi fino allo svincolo con il prolungamento dell'attuale tangenziale est di Brescia.

A partire all'incirca dalla progressiva 97+000, la linea si abbassa e sottopassa l'autostrada A4 con la galleria artificiale denominata "Calcinato I". Sottopassata la A4, la linea AC si dispone in affiancamento stretto a nord dell'autostrada. Intorno alla progr. km 99+000 è posta l'origine dell'interconnessione di Brescia Est. Dopo le due principali opere viadotto Chiese e galleria Calcinato II, l'affiancamento con la A4 prosegue fino all'imbocco con la galleria di Lonato che permette alla Linea AC di posizionarsi nuovamente a sud.

La linea prosegue in affiancamento all'autostrada attraverso il territorio del Comune di Desenzano del Garda entrando nel territorio veneto nei confini comunali di Peschiera del Garda e Castelnuovo del Garda. Il Progetto della linea prevede la realizzazione di numerose gallerie artificiali (Santa Cristina, Madonna del



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Frassino, Mano di ferro, Paradiso etc.). Altra opera importante di questo primo tratto veneto, è lo scavalco del fiume Mincio risolto tramite viadotto di lunghezza pari a circa 400m.

Nel tratto tra la galleria artificiale Paradiso e la galleria S. Giorgio in Salici è ubicata l'autostazione Castelnuovo del Garda, il tratto relativo all'attraversamento da parte della linea AC delle rampe di accesso all'autostazione è stato previsto l'inserimento di una galleria artificiale.

Il nuovo attraversamento della linea da sud a nord dell'autostrada si realizza mediante la galleria di San Giorgio in Salici. Al termine della galleria di "San Giorgio in Salici", la linea si riporta in affiancamento stretto a sud della Linea Storica in Comune di Sona e Sommacampagna.

Interconnessione di Brescia est:

L'origine dell'interconnessione di Brescia Est è posta intorno alla progr. km 99+000; il tracciato dei rami d'interconnessione prevede che il binario pari sovrappassi con "salto di montone" la linea AC e dopo circa 1,5 – 2 km i due binari tornano ad essere affiancati per poi immettersi nella linea storica Milano – Venezia.

Come sommariamente descritto l'infrastruttura in oggetto risulta essere caratterizzata dalla presenza di un grande preponderanza di tratti fuori terra in parte in sede naturale (rilevati) ed in parte in sede artificiale (viadotti).

Di grande importanza in termini di impegno realizzativo hanno anche i tratti in galleria naturale ed i tratti in galleria artificiale, tra i quali spicca la Galleria di Lonato (tratto in naturale con un'estensione di circa 4800 metri) e la Galleria San Giorgio (tratto in naturale con un'estensione di circa 1800 metri).

Rilevante risulta essere l'estensione planimetrica delle interferenze viabilistiche risolte con cavalcaferrovia a più campate; tali manufatti si rendono infatti necessari perché grande è l'urbanizzazione del territorio attraversato e perché in molti tratti la linea si trova in stretto accostamento ad altre infrastrutture.

Organizzazione generale della cantierizzazione

L'intera infrastruttura in progetto è stata organizzata in vari Lotti Costruttivi; ogni singolo Lotto Costruttivo è tale da far capo ad un unico organismo direzionale (il cantiere base e/o campo base) ed a più organismi produttivi (i cantieri operativi). Ogni singolo Lotto Costruttivo è a sua volta suddiviso in più Cantieri, ciascuno dei quali fa riferimento ad un unico cantiere operativo destinato alla realizzazione di tutte le singole opere ricadenti all'interno della propria area di riferimento. In prossimità di ogni singola opera d'arte saranno a loro volta previste delle Aree Tecniche destinate esclusivamente allo svolgimento delle lavorazioni necessarie alla realizzazione della singola opera in questione. Lungo linea saranno inoltre previste delle aree di stoccaggio dei terreni provenienti da scavo nelle quali avranno luogo lo stoccaggio temporaneo del terreno e tutte le operazioni necessarie ad assicurare il processo di rintracciabilità delle terre. Alcuni Lotti costruttivi, per caratteristiche del territorio (presenza di ostacoli fisici) o per caratteristiche delle opere (scarsa densità di opere d'arte), si appoggiano alle strutture produttive o logistiche degli adiacenti cantieri o lotti. Conformemente a quanto previsto nei "Principali requisiti igienico sanitari e di sicurezza da adottare nella realizzazione dei campi base per la costruzione di grandi opere pubbliche quali la linea ferroviaria ad Alta – velocità e la Variante autostradale di Valico" redatte ad opera delle Regioni Emilia Romagna e Toscana e nel DGR 4 Agosto 2005 n°8/489 redatto dalla Regione Lombardia, i cantieri previsti per la costruzione della nuova linea ferroviaria si possono dividere nelle seguenti categorie:

- a. Cantieri base (sigla "B"): con compiti direzionali, organizzativi e logistici;
- b. Cantieri logistici (sigla "L"): con compiti logistici (dormitorio, mensa, strutture ricreative, ecc.), ma privi di funzione direzionale;
- c. Cantieri operativi (siglato "O"): con compiti organizzativi e produttivi o esclusivamente produttivo;
- d. Aree Tecniche gallerie naturali (siglato "AT.GN" o "AT.GA"): con compiti specificatamente produttivi, normalmente localizzate in prossimità degli imbocchi delle gallerie naturali scavate con metodo tradizionale;
- e. Aree Tecniche (siglato "AT"): con compiti specificatamente produttivi;
- f. Aree Stoccaggio (siglato "ST"): con compiti esclusivamente limitati allo stoccaggio di inerte, vegetale, ecc.

Tipologia e localizzazione dei cantieri

I criteri con cui vengono localizzati le varie tipologie di cantiere in corrispondenza del tracciato, sono condizionati da esigenze tecniche opportunamente mediate da esigenze ambientali (con particolare riguardo alla pianificazione urbanistica, alle caratteristiche di accessibilità, alle aree urbane, ai beni monumentali). Le caratteristiche tipologiche delle opere in realizzazione non sono tali da vincolare strettamente l'ubicazione del cantiere alla perfetta adiacenza al tracciato, ma si è ritenuto di sfruttare al massimo la viabilità di cantiere e le piste previste lungo la linea in modo da evitare superflui trasferimenti di mezzi d'opera lungo la viabilità ordinaria. Di seguito si riporta una descrizione sommaria delle principali caratteristiche comuni delle singole aree.

Cantieri base e cantieri logistici

I cantieri logistici si differenziano dai cantieri base per l'assenza della parte direzionale /amministrativa di Lotto che è allocata nei cantieri base. I cantieri base, costituiscono veri e propri villaggi, concepiti in modo tale da essere pressoché indipendenti dalle strutture socio- economiche locali. Per la loro installazione sono state individuate aree, per quanto possibile, accessibili dalla viabilità esistente. All'interno di tali cantieri è prevista in genere l'installazione delle seguenti strutture e dei seguenti impianti (la presenza di ciascuno di essi andrà ovviamente valutata a seconda dei casi specifici):

1. Locali uffici per la Direzione del cantiere, la Direzione Lavori, Alta Sorveglianza;
2. Locali mensa;
3. Locali magazzino e/o manutenzione e ricovero automezzi;
4. Locali laboratorio;
5. Sale ricreazione;
6. Locali infermeria;
7. Alloggi per impiegati ed operai;
8. Servizi: area per la raccolta differenziata dei rifiuti, impianto di depurazione acque di scarico (quando non sia possibile l'allaccio alla rete fognaria pubblica), cabina elettrica, serbatoio per il G.P.L.
9. Centrale termica;
10. Parcheggi.

Il numero di persone che usufruiscono di detti servizi è variabile in funzione del numero di cantieri operativi che supportano e del numero delle maestranze che non ha la possibilità a fine turno di raggiungere la propria residenza.

Cantieri operativi

I cantieri operativi opere civili possono essere ripartiti nelle seguenti categorie secondo le loro funzioni produttive:

- i cantieri di costruzione delle opere all'aperto (tratte in rilevato, trincea ed in galleria artificiale od opere d'arte isolate);
- i cantieri posti in corrispondenza dell'imbocco di gallerie naturali, che hanno al proprio interno gli impianti strettamente legati alla galleria (esempio Lonato);
- i cantieri posti in corrispondenza delle principali opere d'arte, dove sono collocati tutti gli impianti necessari per la loro costruzione (esempio Gardesana).

In generale, i cantieri operativi contengono al loro interno tutte le strutture e gli impianti necessari all'esecuzione delle attività lavorative legate sia alle opere civili che alle opere impiantistiche; in funzione delle caratteristiche delle opere e degli spazi esistenti comprendono un'area con funzioni logistiche e tecniche. Le aree all'interno del cantiere operativo sono state suddivise per zone omogenee per impiantistica o tipo di attività che possono riassumersi come di seguito descritto (quanto di seguito indicato dovrà essere adeguato in funzione delle tipologie di opere da realizzare):

1. una zona per la movimentazione e lo stoccaggio di materiali in magazzini o aree all'aperto;
2. una zona per riparazione (officina), manutenzione e lavaggio mezzi di cantiere;
3. una zona uffici di appoggio;
4. una zona spogliatoi e servizi igienici;
5. zone di parcheggio degli automezzi e dei mezzi d'opera;
6. una zona di confezione calcestruzzi (impianto di betonaggio, aree di stoccaggio degli inerti, etc.);

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

7. una zona per il laboratorio delle prove sui materiali;
8. aree di manovra e operatività.

Aree tecniche

Le aree tecniche (AT) differiscono dai cantieri operativi per le loro minori dimensioni.

Costituiscono infatti le aree di appoggio per la realizzazione di un'opera d'arte puntuale e non comprendono impianti fissi di grandi dimensioni.

All'interno delle aree tecniche si prevedono generalmente le seguenti strutture:

1. baraccamenti per spogliatoi e servizi igienici;
2. container per attrezzature minute;
3. parcheggi per i mezzi d'opera;
4. aree di stoccaggio dei materiali destinati alla realizzazione della specifica opera d'arte. All'interno di questa categoria rientrano pure le aree destinate al deposito provvisorio di materiali di tipologia diversificata:
5. ferri di armatura,
6. casseri e attrezzature varie;
7. cavi per impianti elettrici;

Le caratteristiche delle Aree Tecniche possono essere significativamente diverse a seconda dei materiali che ospitano. Aree tecniche con specifiche funzioni sono previste in corrispondenza di particolari opere d'arte (es. galleria naturale di Lonato).

Le aree tecniche non avranno una durata pari a quella del tempo di realizzazione dell'intera linea ma rimarranno sul territorio solo il tempo indispensabile per realizzare l'opera a cui sono asservite.

Le aree tecniche gallerie naturali (AT.GN. o AT.GA) sono aree di cantiere di dimensioni più limitate rispetto ai cantieri operativi: esse sono ubicate in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie naturali da realizzare con metodo tradizionale (Calcinato II, Colle Baccotto, S. Giorgio in Salici). La durata di queste aree e a tutti gli effetti quella dei cantieri operativi. Nelle immediate vicinanze delle stesse sono state previste aree di stoccaggio per il deposito temporaneo del materiale scavato in galleria. Le aree tecniche specificatamente destinate allo stoccaggio di inerte, vegetale, ecc. sono denominate Aree di stoccaggio (ST). La superficie di tali aree non è dimensionata in base alla densità delle opere d'arte, ma bensì in base al quantitativo di terreno da stoccare ipotizzando cumuli di altezza pari a circa 4 metri ed una opportuna contemporaneità di stoccaggio dei cumuli (variabile per i tratti di linea caratterizzati da opere all'aperto e da opere in sotterraneo). Sono state previste lungo linea aree in grado di stoccare il 40% delle terre provenienti dagli scavi delle opere all'aperto e pari al 25%-30% per gallerie naturali e gallerie artificiali (es. Gallerie Lonato e S. Giorgio in Salici); tali aree sono state distribuite in modo capillare ogni km di linea.

Cave e discariche*Riferimenti preliminari*

In considerazione dei notevoli quantitativi di materiali necessari per la realizzazione dell'opera pubblica in un arco temporale ristretto, in proporzione alle disponibilità pianificate annualmente dagli Enti, sono state attivate azioni di confronto e comunicazione con i medesimi con l'obiettivo di individuare aree di approvvigionamento, predisporre/condividere tempi, volumi e qualità degli inerti da destinare alla Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Le attività di cui sopra hanno permesso un approccio conoscitivo alle disponibilità di inerti a scala interregionale, unitamente alla puntuale determinazione dei fabbisogni di materiali inerti necessari per la realizzazione dell'opera ferroviaria AV/AC. La stima dei fabbisogni riguarda:

- volumi di inerti da utilizzare per opere in terra;
- volumi di inerti da utilizzare per cls e lavorati;
- volumi di inerti da utilizzare per opere a verde e ripristini ambientali.

A conclusione di quanto emerso nel corso dello studio e delle ricerche effettuate, si è preso atto dell'impossibilità di reperire sul mercato i materiali inerti idonei per la realizzazione della Linea AV/AC

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Milano-Verona e della necessita di predisporre un piano cave di prestito dedicato al soddisfacimento in termini di quantitativi e disponibilità temporale dei fabbisogni sopra richiamati.

La stima dei fabbisogni di inerti e basata sulle seguenti tipologie di opere civili:

1. ponti;
2. viadotti;
3. gallerie artificiali e naturali;
4. rilevati / trincee;
5. sottopassi e cavalcavia;
6. altre opere d'arte minori.

Il fronte di avanzamento lavori

Di seguito vengono descritti sinteticamente gli elementi costruttivi caratterizzanti le diverse tipologie d'opera:

Tratti in rilevato ed in trincea

I rilevati progettati presenteranno le seguenti caratteristiche:

- pendenza massima delle scarpe due in verticale su tre in orizzontale;
- banche di larghezza due metri per rilevati di altezza maggiore di 7 metri con posizionamento a 6 metri dall'alto;
- terreno vegetale di 30 cm di spessore a copertura delle scarpe di inerbimento;
- scotico variabile in funzione delle caratteristiche del terreno con uno spessore minimo di 50 cm;
- strato anticapillare;
- eventuale bonifica di terreni con caratteristiche meccaniche non idonee a sostenere rilavati, mediante sostituzione di opportuno strato.

Le trincee avranno le seguenti caratteristiche:

- pendenza massima delle scarpe due in verticale su tre in orizzontale;
- banchi di larghezza due metri per trincee di altezza maggiore di 6 metri.

Per i vari tratti in trincea, in relazione ai materiali presenti a fondo scavo, e stata valutata la necessita di eventuale bonifica dei terreni in sito. Nel caso di trincee in cui la falda sia potenzialmente interferente si e adottata una soluzione con muri ad U che siano in grado di soddisfare le verifiche al galleggiamento e la impermeabilità della sede ferroviaria.

Tratti in viadotto

Si riporta di seguito l'elenco dei viadotti previsti lungo la Linea e le Interconnessioni.

Per i viadotti e stata adottata una delle seguenti tipologie:

- impalcato costituiti da 4 cassoncini in c.a.p. (2 cassoncini per le linee di interconnessione a semplice binario), prefabbricati in stabilimento, con soletta gettata in opera e pile a cavalletto, lamellari o circolari (per luci fino a 30 m). mediante prefabbricati in stabilimento, poggianti su pile di tipologie analoghe a quelle indicate al punto precedente per gli impalcato a 4 cassoncini;
- in alternativa alle precedenti tipologie e per luci sino a 25 m, impalcato in struttura mista acciaio-clc, poggianti su pile come per i cassoni in c.a.p.; l'impalcato e unico per le due vie di corsa ed e costituito da travi metalliche, opportunamente collegate da setti e controventi, con soletta gettata in opera su coppelle di calcestruzzo;
- per le luci maggiori (40 e 50 m) e stata adottata la tipologia in struttura mista di tipo a cassone acciaio-calcestruzzo;
- in casi particolari, ove e indispensabile ridurre al minimo lo spessore strutturale, si e prevista una tipologia a via inferiore con travi a parete piena (luce pari a 50 m);
- per luci ancora maggiori (72 m) la tipologia prevista e a cassone, in struttura mista acciaio-calcestruzzo.

Nel caso dei viadotti con impalcato a travi accostate e cavalcavia gli impalcato verranno varati mediante l'impiego di autogru. Per la realizzazione di tali opere saranno pertanto necessarie aree tecniche per lo scarico dei manufatti prefabbricati e piazzole di varo per il posizionamento delle autogru. Le solette saranno realizzate in opera su casseri autoportanti. Le pile di sostegno sono di tipo circolare (in corrispondenza degli

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

attraversamenti fluviali), lamellari (in genere per impalcati con monassone e per pile di transizione), a cavalletto (per impalcati a cassoncini.). Le pile presentano spigoli estremi smussati. Le fondazioni delle pile sono generalmente di tipo profondo, su pali, con plinti di forma quadrata o rettangolare. Le dimensioni in pianta dei plinti variano in

funzione delle tipologie delle pile e delle luci adottate. Lo spessore dei plinti è variabile da 2.20 a 4.00 m in funzione delle dimensioni e del massimo carico trasmesso ai pali di fondazione. In taluni casi è stato possibile fondare i plinti su terreno naturale oppure “migliorato” da interventi con colonne di jet grouting o pali trivellati ad elica continua.

Tratti in galleria

Si prevede la realizzazione sia di gallerie artificiali che di gallerie naturali. Di seguito si provvede a elencare le gallerie di prevista realizzazione.

Le gallerie artificiali sono classificabili come di seguito esposto:

- galleria artificiale realizzata con scavo a cielo aperto. Tale tipologia è impiegata per gli imbocchi delle gallerie naturali di Lonato e di San Giorgio in Salici e per le gallerie artificiali di Calcinato 1, Calcinato 2, Santa Cristina, Frassino Ovest e Est, Mano di Ferro, Paradiso, Castelnuovo e IC VR merci BP e BD;
- galleria artificiale tutta fuori terra oltre lo spiccatto della fondazione impiegata in corrispondenza delle interconnessioni caratterizzate da modesto sviluppo oppure nel caso di eventuali interferenze con future viabilità. La parte finale della linea, in corrispondenza della Provincia di Verona, è interessata da una lunga sequenza di gallerie artificiali e di trincee in falda, ovvero realizzate con solettoni di fondo e opere di sostegno in c.a. Negli elaborati progettuali di dettaglio vengono di volta in volta definite le tratte che necessitano di opere di sostegno definitivo (diaframmi, ecc.) o provvisoriale (palancole) piuttosto che altri dispositivi atti ad assicurare la continuità della falda (si veda la zona del Frassino).

Sottovia

Le interferenze stradali, nei casi in cui l'altezza del rilevato ferroviario è compatibile con l'inserimento dell'opera, sono state risolte mediante l'adozione di una soluzione in sottovia. I sottovia vengono realizzati mediante manufatti scatolari in c.a. Per gli attraversamenti della Linea A.C., delle interconnessioni e di tutte le infrastrutture in progetto (SP19, riqualificazione SS11) gli scatolari sono gettati in opera. Per gli attraversamenti della linea ferroviaria storica Mi-Ve e dell'autostrada A4, invece vengono realizzati mediante la tecnica dello spingitubo, per garantire l'esercizio dell'infrastruttura interessata durante l'esecuzione dell'opera. Tutti i sottovia presentano una larghezza netta in conformità alla categoria della strada, e franco libero minimo di 5.20 m tra piano stradale finito e l'intradosso della soletta superiore.

La viabilità di cantiere*Quadro generale*

La viabilità di cantiere è costituita da due tipi fondamentali di strade:

- le piste di cantiere, realizzate specificatamente per l'accesso e la circolazione nelle aree di lavoro e nei cantieri;
- la rete stradale ordinaria (autostrade, viabilità primaria/secondaria e viabilità locale eventualmente da adeguare).

Le piste di cantiere si suddividono ulteriormente in piste pavimentate e piste non pavimentate.

Per limitare i possibili impatti si è scelto di ricorrere ad un esteso utilizzo delle piste di cantiere che si estende con continuità per quasi tutti i lotti costruttivi, per poi interrompersi in corrispondenza del Lotto 4 quando l'orografia del terreno risulta non essere compatibile alla loro realizzazione.

Laddove non è stato possibile utilizzare le piste la scelta delle strade è stata effettuata sulla base dei seguenti criteri:

- necessità di ridurre al minimo il numero e la lunghezza dei percorsi in area urbana;
- scelta delle strade a maggiore capacità di traffico;
- limitazione al minimo dei transiti in aree residenziali;

**ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015**

- preferenza ai percorsi più rapidi per il collegamento tra i cantieri o le aree di lavoro e la viabilità a lunga percorrenza.

La stima del numero dei transiti totali (viaggi dei mezzi in andata e ritorno – 1transito = 1 viaggio in A/R), effettuata dal proponente, ha fatto riferimento alle condizioni di “Regime di picco medio - alto” (periodo durante il quale i cantieri operano in piena produzione con la massima sovrapposizione delle lavorazioni di cantiere). Essa consente di analizzare, da un lato la stima e distribuzione dei volumi di traffico connessi al conferimento o all’approvvigionamento dei materiali per i cantieri, dall’altro la valutazione di impatto del traffico indotto lungo gli itinerari, in termini di ricadute sulla circolazione nei confronti della capacità di aste e nodi stradali a sopportare quote di traffico pesante aggiuntive.

Il proponente asserisce di aver considerato il traffico indotto sulla viabilità esistente secondo itinerari che si sviluppano dal punto di origine (cava e/o impianto), al congiungimento con le piste, i cantieri o gli impianti industriali posti lungo linea. La fornitura dei materiali da costruzione, seppure notevole in termini di quantità, costituisce solo raramente trasporto eccezionale in termini di peso. Secondo il proponente, per quasi l’intero tracciato, l’avanzamento del cantiere avviene lungo le piste predisposte in corrispondenza della linea e la viabilità, individuata nell’apposito studio, garantisce una sufficiente accessibilità ad ogni tratto della linea da realizzare.

Situazioni di attenzione

Lo studio dei flussi di traffico veicolari generati nella fase di costruzione della Linea Alta Capacità/Alta Velocità Milano - Verona Lotto funzionale Brescia-Verona si propone di analizzare, da un lato la stima e distribuzione dei volumi di traffico connessi al conferimento o all’approvvigionamento dei materiali per i cantieri, dall’altro la valutazione di impatto del traffico indotto lungo gli itinerari, in termini di ricadute sulla circolazione nei confronti della capacità di aste e nodi stradali a sopportare quote di traffico pesante aggiuntive. E’ stato considerato il traffico indotto sulla viabilità esistente secondo itinerari che si sviluppano dal punto di origine (cava e/o impianto), al congiungimento con le piste, i cantieri o gli impianti industriali posti lungo linea. La fornitura dei materiali da costruzione, seppure notevole in termini di quantità, costituisce solo raramente trasporto eccezionale in termini di peso. Per quasi l’intero tracciato, l’avanzamento del cantiere avviene lungo le piste predisposte in corrispondenza della linea e la viabilità, individuata nell’apposito studio, garantisce una sufficiente accessibilità ad ogni tratto della linea da realizzare. In generale le analisi sviluppate hanno seguito il seguente schema operativo:

- ▲ analisi di inquadramento della viabilità esistente interessata dall’impatto indotto dalla circolazione dei mezzi di cantieri, sviluppata separatamente per la Regione Lombardia e la Regione Veneto, in modo da identificare con esattezza la ripartizione delle aree di competenza delle due Regioni per l’approvvigionamento e l’allontanamento dei materiali;
- ▲ laddove i flussi sono obbligati a trasferirsi dalla viabilità di cantiere alla viabilità ordinaria ed autostradale, analisi di identificazione delle aree di influenza suddivisa per ciascun lotto costruttivo, ovvero, delimitazione delle superfici territoriali sulle quali viene a gravare la viabilità di cantiere in relazione alle necessità di ciascun lotto e in relazione alle categorie principali di strade interessate (autostrade, viabilità principale e secondaria, piste di cantiere);
- ▲ valutazione del trasporto del materiale necessario a soddisfare i fabbisogni di linea secondo il principio della maggiore incidenza, ovvero, saranno analizzati solo i transiti dei seguenti materiali;
 - inerti non lavorati per la realizzazione dei rilevati ferroviari / riempimenti (di seguito chiamati “Non Lavorati”);
 - inerti lavorati che necessitano di un processo di frantumazione, vagliatura, etc. (es: materiale necessario per la miscelazione del cls, anticapillare, etc.), di seguito chiamati “Lavorati”;
 - materiale di recupero proveniente dagli scavi di linea;
 - ferro e materiali vari di fornitura esterna;
- ▲ stima del numero dei transiti totali (viaggi dei mezzi in andata e ritorno – 1transito = 1 viaggio in A/R) nelle condizioni di “Regime di picco medio - alto” (periodo durante il quale i cantieri operano in piena produzione con la massima sovrapposizione delle lavorazioni di cantiere);
- ▲ individuazione di eventuali criticità in funzione dei passaggi della viabilità locale con i passaggi dei mezzi di cantiere; laddove possibile, sono stati scelti percorsi alternativi.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015**

Lo studio della viabilità di cantiere si è basato sull'analisi di inquadramento della rete viaria esistente potenzialmente interessata dall'impatto indotto dalla circolazione dei mezzi di cantiere per ciascun lotto, ovvero, per ambiti territoriali provinciali/regionali omogenei sui quali viene a gravare la viabilità di cantiere in relazione alle necessità di ciascun lotto ed in relazione alle categorie principali di strade interessate (autostrade, viabilità principale/secondaria, piste di cantiere). L'analisi di inquadramento, che ha portato all'individuazione delle viabilità coinvolte, è stata inoltre supportata da specifici sopralluoghi atti a verificare l'effettiva capacità delle sezioni e la presenza di possibili ricettori sensibili.

CAVE

I siti di cava, definiti nell'ambito del Progetto Definitivo relativo alla costruzione della linea ferroviaria AC/AV tratta Milano-Verona Lotto funzionale Brescia-Verona, sono stati individuati sulla base di un'attività preliminare di selezione condotta a livello di area vasta e finalizzata, a detta del Proponente, ad escludere localizzazioni in contesti territoriali interessati da potenziali vincoli ambientali.

Oggetto dello studio è stata la stima degli impatti legati alle attività che si svolgono all'interno della cava.

Sono pertanto escluse dalle analisi le attività legate ai cantieri, al fronte di avanzamento lavori e comunque tutte quelle che si svolgono all'esterno della stessa, ad eccezione delle interferenze con la viabilità posta nelle immediate vicinanze della cava.

Le cave in progetto sono le seguenti:

- CAVA BS 2 situata nel comune di Lograto (BS).
- CAVA BS 3 A Montichiari est è situata nel comune di Montichiari (BS).
- CAVA BS 3 B Montichiari ovest è situata nel comune di Montichiari (BS).
- CAVA BS 4 ubicata all'estremità meridionale del comune di Castenedolo (BS).
- CAVA BS 10 Castenedolo è situata nel comune di Castenedolo (BS).
- CAVA BS 8 Calcinato è situata nel comune di Calcinato (BS).

- CAVA VR 01 situata nel comune di Castelnuovo del Garda (VR).

Il progetto di questa cava in particolare prevede la realizzazione di una cava a fossa che si estende su una superficie di circa 17 ha, da cui sarà estratto complessivamente un volume di circa 750.000 mc, con escavazione sopra falda e recupero di tipo agronomico a quota ribassata. Il numero di fronti attivi sono da decidersi in funzione delle esigenze del cantiere A.C./A.V.

L'accesso al sito, localizzato a circa 500 m dalla linea ferroviaria AC/AV Milano-Verona Lotto funzionale Brescia-Verona, sarà garantito da viabilità esistente nell'area a est della cava. Il materiale inerte da lavorare verrà trasportato tramite automezzi con una capacità di circa 25 tonnellate all'impianto di frantumazione localizzato immediatamente a sud-est. Il materiale inerte che non necessita di essere lavorato sarà direttamente trasportato in corrispondenza delle ferrovie.

L'accesso alla linea ferroviaria a partire dalla cava, è raggiungibile percorrendo piste di cantiere.

Fase di realizzazione della cava

La fase di realizzazione della cava prevede l'asportazione del suolo agrario ed accumulo temporaneo in aree di deposito ad hoc previste nell'area di cava, in settori non in fase di escavazione. In ciascun lotto sarà preventivamente asportato il suolo agrario, per uno spessore di 80 cm, che verrà accumulato e conservato in corrispondenza delle fasce di rispetto non interessate dalla viabilità di cantiere per poi venire riposizionato durante gli interventi di recupero ambientale. Tali cumuli avranno altezze inferiori ai 2 metri e sarà inerbito, qualora dovesse rimanere più di due mesi di una stagione vegetativa, attraverso una semina di protezione di graminacee. Poiché il terreno agrario avrà comunque subito un rimaneggiamento sarà opportuno provvedere ad emendare il terreno riportato mediante abbondanti concimazioni letamiche in grado di stimolare, con la loro presenza microbica, i processi pedogenetici. Dovrà evitarsi la sua movimentazione in periodo di forte

**ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015**

umidità, al fine di evitare la liscivazione ed il dilavamento. In fase di valutazione degli impatti, al fine di porsi in una condizione di valutazione cautelativa (condizione peggiore) non si terrà conto della presenza di tali cumuli, la cui localizzazione varierà nel tempo in funzione delle fasi di scavo. Nel tracciare i limiti di scavo si sono rispettate le distanze regolate dall'art. 104 del D.P.R. n. 128 del 9.4.1959.

Fase di coltivazione

L'area richiesta in coltivazione interesserà due settori distinti topograficamente, denominati come settore nord e settore sud. Nel settore meridionale dell'area di cava invece, all'interno di una superficie estesa complessivamente circa 18.500 mq, verrà realizzata la zona per servizi. Infatti e in previsione l'installazione di una rimessa coperta per automezzi e macchine operatrici, una officina meccanica attrezzata, un magazzino ricambi, un ufficio amministrativo e un'area depositi carburanti - lubrificanti e magazzini. Sulla base delle caratteristiche morfologiche e della configurazione geometrica dell'area è stato stabilito un programma di coltivazione e di ricomposizione ambientale con complessivi n. 4 lotti di sviluppo dei lavori. Dei quattro lotti di progetto, i primi due riguarderanno il settore sud, con avanzamento generale dei lavori da meridione verso settentrione e creazione, nella fase iniziale, di una rampa di collegamento fondo cava - strada sterrata di collegamento con gli impianti di lavorazione del materiale estratto. I restanti due lotti interesseranno l'area posta a nord, con la realizzazione, nelle fasi iniziali di coltivazione anche di questo "bacino", di una rampa di collegamento fondo cava - strada per gli impianti di lavorazione del materiale. La configurazione morfologica che l'area verrà ad assumere a coltivazione ultimata risulta condizionata soprattutto dall'inclinazione delle scarpate di cava, che sia in fase di coltivazione che a ricomposizione ambientale avvenuta si prevede non superiore a 30° rispetto al piano orizzontale, dalla necessità di dover riportare sul fondo cava, contestualmente allo svolgimento dell'attività estrattiva, i materiali "fini" provenienti dal lavaggio del materiale ghiaioso sabbioso escavato ed il terreno agrario in precedenza accumulato sui bordo superiore dei bacini estrattivi, ed infine dalla situazione idrogeologica locale che determina la profondità a cui spingere i lavori di escavazione, dovendo lasciare cautelativamente un "franco" di almeno un metro tra il previsto piano finale di scavo ed il livello della falda freatica come misurata nel corso delle indagini svolte in campagna. Per la coltivazione della cava non sono previsti disboscamenti o tagli di elementi arboreo arbustivi; sono presenti solo alcuni filari perimetrali per i quali non è stato previsto alcun intervento in quanto non si ritiene possano subire impatti di alcun genere.

Viabilità pubblica e di cantiere impiegata

La cava dista circa 10 km dallo svincolo di Sommacampagna sulla A4 da est. Dopo un breve tratto di SP26 verso nord si raggiunge la pista di cantiere che porta alla cava una volta superata qualche discontinuità, che in particolare riguarda l'attraversamento tramite viabilità esistente della parte meridionale di San Giorgio in Salici; si utilizzano inoltre tratti di viabilità esistente da adeguare. L'accesso alla cava è dato dalla SP27. Il materiale estratto nei due settori di scavo verrà conferito agli impianti di lavorazione, percorrendo dapprima le rampe di collegamento fondo cava - superficie, in seguito (per il materiale estratto proveniente dal settore nord) la rotabile sterrata, che subirà un allargamento in corrispondenza del suo lato occidentale (mantenendo comunque sempre una distanza di sicurezza tra ciglio strada e ciglio superiore del fronte di escavazione), che delimita ad est il settore sud di cava e, per un breve tratto, la via che si immette più a est con la S. P. n. 27. Il materiale proveniente dall'impianto di selezione e lavaggio, verrà infine caricato su automezzi di trasporto che, dopo aver percorso la strada sterrata posta a sud dell'area di cava e dell'ex area adibita a raffineria, si immetteranno sulla ampia rotabile di comunicazione definita come "S.P. n. 27 di Mongabia" e verranno trasportati alla linea ferroviaria AV/AC con percorrenze inferiori al Kilometro. Il percorso indicato non prevede il passaggio all'interno di nuclei o centri abitati. La viabilità di cantiere è progettata in modo da limitare i movimenti all'esterno dell'area di scavo, la dimensione delle strade consentirà il transito degli automezzi in sicurezza, opportune barriere separeranno le strade dai cigli delle scarpate. Per evitare l'accesso nell'area di cava da parte di non addetti ai lavori l'area sarà opportunamente recintata. Verranno apposti cartelli di divieto di ingresso e gli accessi all'area saranno opportunamente segnalati.

Fasi temporali

Il programma di coltivazione prevede la realizzazione di 4 lotti successivi. La prima fase consisterà nell'approntamento del cantiere meridionale con realizzazione della viabilità di servizio e della recinzione dell'area di cava, contemporaneamente alla posa della rete metallica si stenderà una rete a trama fitta di colore verde.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Lotto n. 1

Il primo lotto di coltivazione comprende la zona meridionale del settore sud di cava e risulta attualmente delimitato da strade sterrate interpoderali e, sul lato occidentale, da un terreno agrario di proprietà altrui ed in parte dalla sede stradale di Via Mischi. Il lotto in esame si estende su una superficie utile di scavo di mq 25.492, mentre le fasce di rispetto perimetrali risultano pari a mq 5.513. Verrà mantenuta infatti una distanza di rispetto, come sopra riferito, di metri 10 dal ciglio di Via Mischi e di metri 8 dalle altre proprietà. La quantità di materiale estraibile ammonta a mc 130.551, e la durata dei lavori è prevista in poco più di mesi 7 (sette).

Lotto n. 2

Il settore interessato dai lavori estrattivi in questo secondo lotto si estende a nord del precedente: esso risulta delimitato verso nord ed est da una strada sterrata interpoderale e verso ovest dalla sede stradale di Via Mischi. Il lotto si estende su una superficie utile di scavo di mq 20.361, mentre le fasce di rispetto perimetrali risultano pari a mq 4.734. Verrà mantenuta, come nel lotto precedente, una distanza di rispetto di metri 10 dal ciglio di Via Mischi e di metri 8 dalle proprietà di terzi. Nel settore nord tuttavia, si dovrà osservare una fascia di rispetto maggiore, per non interessare con gli scavi una canaletta consortile sotterranea (distanza di rispetto = metri 3.0). La quantità di materiale estraibile ammonta a mc 131.260, e la durata dei lavori è prevista in poco più di mesi 7 (sette) circa.

Lotto n. 3

I lavori estrattivi e di sistemazione ambientale in questo terzo lotto si ubicheranno in corrispondenza della zona meridionale del settore nord di scavo, con l'area che risulta delimitata verso nord dall'ultimo lotto di coltivazione e, lungo gli altri lati, da terreni agrari di proprietà altrui. L'accesso al fondo avverrà percorrendo da sud la rotabile che collega l'area estrattiva con la zona per impianti e servizi e la S.P. n. 27. Il lotto si estende su una superficie utile di scavo di mq 34.619, con le fasce di rispetto perimetrali che risultano pari a mq 6.452, mentre, a differenza degli altri, verrà mantenuta, in questo lotto, solo una distanza di rispetto di 8.0 metri dalle proprietà altrui. La quantità di materiale estraibile ammonta a mc 207.010, e la durata dei lavori è prevista in poco meno di mesi 12 (dodici).

Lotto n. 4

I lavori estrattivi e di sistemazione ambientale in questo quarto lotto si ubicheranno in corrispondenza della zona più settentrionale del settore nord di scavo; l'area risulta delimitata verso nord ed ovest dalla sede stradale di Via Mischi, a sud ovest da una stradina interpoderale e, lungo gli altri lati, da terreni agrari di proprietà di terzi. L'accesso al fondo avverrà direttamente dal contiguo lotto n. 3, percorrendo la rampa di collegamento con il piano campagna presente a sud. Il lotto si estende su una superficie utile di scavo di mq 44.762, mentre le fasce di rispetto perimetrali risultano pari a mq 8.511, e verrà mantenuta, in questo lotto, una distanza di rispetto di 8.0 m dalle proprietà altrui e di 10.0 m dal ciglio della sede di Via Mischi.

La quantità di materiale estraibile ammonta a mc 281.411, e la durata dei lavori è prevista in mesi 16 circa. Al termine dei lavori di scavo e sistemazione ambientale già effettuati su tutta l'area di cava, una volta dunque esaurito anche questo lotto n. 4, si otterrà il reinserimento il più possibile ottimale dell'area estrattiva nel paesaggio circostante, in parte per la scarsa profondità dalla superficie che presenterà il fondo cava ricomposto finale ed in parte per la modesta inclinazione delle scarpate perimetrali (30° sul piano orizzontale).

Dati progettuali

La superficie di scavo è di circa 12,5 ha su un'area estrattiva di circa 17 ha.

E' prevista una capacità di estrazione pari a 185 mc/h per un volume utile totale di ghiaia pari a circa 560.000 su un volume totale scavato pari a circa 750.000 mc.

Si prevede di riutilizzare per il ripristino morfologico naturalistico della cava un volume di suolo pari a circa 100.100 mc circa. Si ritiene che tale volume di terreno agrario assicuri la realizzazione delle opere di rinaturazione senza ricorrere ad approvvigionamenti esterni. Si prevede di estrarre dalla cava materiale di scarto per un quantitativo pari a circa 90.000 mc.

Fase di ripristino

Il progetto di recupero morfologico ed ambientale, consiste nel ripristino dell'area all'uso agronomico volto alla formazione di un ecosistema il cui equilibrio deve essere garantito mediante le attività colturali. Gli obiettivi da conseguire infatti sono:

- il recupero agronomico;
- la riqualificazione naturalistica.

Il modellamento finale dei fronti di scavo avverrà secondo quanto previsto dal Progetto Definitivo (Relazione tecnica del progetto di ricomposizione ambientale); le scarpate saranno rimodellate con un angolo di 30° ed il fondo cava verrà sistemato con idonee pendenze al fine di garantire un corretto deflusso delle acque. Il suolo preesistente, per uno spessore di circa 80 cm, accantonato durante la fase di coltivazione verrà ridisteso sul fondo. La sua stesura sarà preceduta da quella di uno strato di terreno limoso-sabbioso, della potenza di 105 cm, proveniente dagli impianti di lavorazione del materiale estratto ed in grado di aumentare la potenza del franco di coltivazione. Il ritombamento che comporterà un riporto medio dal fondo scavo di 185 cm, consentirà inoltre di isolare ulteriormente la superficie di campagna dalla superficie freatica.

2. APPROCCIO METODOLOGICO DI ANALISI

L'analisi condotta per la redazione del presente parere si compone essenzialmente di due momenti:

- una prima fase che è stata conclusa con la trasmissione al Ministero dell'Ambiente di un documento di proposta di richiesta integrazioni e chiarimenti;
- una seconda fase è stata sviluppata invece a seguito del deposito di nuova documentazione integrativa e finalizzata alla verifica di quanto precedentemente richiesto.

Entrambi le fasi, pur inserite nell'ambito di una valutazione finalizzata all'espressione regionale reso ai sensi dell'articolo 25 del d.lgs. 152/06, non potevano prescindere da un'analisi ricondotta a monte sull'effettiva rispondenza/coerenza tra il progetto preliminare dell'opera, approvato con delibera del CIPE in data 5 dicembre 2003, ed il progetto definitivo presentato da Cepav Due.

Tale confronto non solo ha evidenziato possibili incongruenze ed interferenze (che verranno meglio dettagliate in seguito), ma ha inoltre reso necessario individuare opportuni accorgimenti prescrittivi utili allo sviluppo del progetto esecutivo.

Le valutazioni che seguono terranno conto del percorso sopracitato ed, in particolare, dei contributi dei vari uffici competenti, enti ed amministrazioni territoriali, che hanno segnalato, in corso di istruttoria, molteplici criticità e proposto ottimizzazioni progettuali e di contenimento/prevenzione dei possibili impatti sull'ambiente.

3. VALUTAZIONI COMPLESSIVE SUL PROGETTO E SUL SIA

1° FASE DI ANALISI

Verifica di ottemperanza

La prima fase di analisi è stata dedicata, come prima necessità, alla comprensione dell'effettivo oggetto di analisi, in quanto al momento della presentazione dell'istanza di VIA sulle opere di cantierizzazione, e di realizzazione degli elettrodotti e delle cave di prestito, non risultava verificata la corretta rispondenza del progetto definitivo dell'opera, in relazione a quanto prescritto dalle autorità competenti in sede di approvazione del progetto preliminare.

A tale proposito, pur preso atto che il SIA depositato presso la Regione Veneto si riferisce esclusivamente alle opere di cantierizzazione, elettrodotto e cava di prestito, è stato ritenuto necessario ampliare il raggio di analisi anche sull'evoluzione progettuale dell'infrastruttura ferroviaria, non tanto per rimettere in discussione un tracciato su cui la Regione Veneto ha già espresso un proprio parere favorevole nel 2003, ma per verificare che vi fosse una chiara coerenza con quanto prescritto in fase di valutazione del progetto preliminare e relativo anche alle opere accessorie e di cantierizzazione.

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

pag. 16/92

Su questo tema, si ritiene che il proponente non abbia fornito sufficienti indirizzi ed impegni, tali da poter affermare con sicurezza l'ottemperanza rispetto al progetto preliminare e, a tal fine, sono state proposte alcune richieste di integrazioni e chiarimenti, che tuttavia non hanno trovato completo riscontro. Pertanto sono state individuate opportune prescrizioni per lo sviluppo della progettazione esecutiva, nonché ribadite alcune prescrizioni contenute nei pareri di compatibilità ambientale espressi nel 2003 dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Veneto.

Si riporta di seguito la proposta di integrazioni e chiarimenti formulata da parte di questa Commissione e trasmessa al Ministero dell'Ambiente con nota prot. n. 537635 del 16/12/2014:

IN GENERALE:

1. Il proponente ottemperi a quanto previsto dall'art. 15 della LR 10/1999, provvedendo ad effettuare la presentazione al pubblico dello Studio di Impatto Ambientale.
2. Venga integrato lo S.I.A. con la valutazione degli effetti cumulativi e delle possibili ulteriori interferenze del progetto con il Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete (esito parere CTVIA n. 473 del 11/10/2010), con particolare riferimento agli interventi previsti sulla viabilità locale, sottopassi e cavalca ferroviaria. Si riscontrano, ad esempio, nel Progetto Definitivo incompatibilità in corrispondenza di Lugagnano, dove entrambe le infrastrutture sono previste in affiancamento a sud della linea ferroviaria esistente.
3. Venga prodotta idonea documentazione comparativa tra il progetto preliminare approvato nel 2003 e quello definitivo presentato nel 2014, evidenziando le differenze di tracciato e le modifiche apportate alle opere di interferenza.
4. Sia prodotto il Piano di Utilizzo, ai sensi della D.M. 161/2012, che preveda l'indicazione dei materiali utilizzati (inerti naturali, terre e rocce da scavo, materiale di recupero,...), la loro tracciabilità e/o eventuale miscelazione.
5. Venga completata la documentazione relativa all'innesto della Linea A.C. nel Nodo di Verona, per valutare l'inserimento dell'infrastruttura all'interno di un più ampio programma di interventi di adeguamento infrastrutturale e tecnologico connessi al riassetto del sistema ferroviario nel territorio comunale di Verona. Sia chiarito, in particolare, se il progetto garantisce il necessario collegamento della linea merci AC con il polo logistico del Quadrante Europa.
6. In considerazione delle elevate valenze e pregi delle aree interessate dall'opera, i valori di esproprio dovranno risultare coerenti con tale valenze nel rispetto delle vigenti leggi in materia. Giustificare in tal senso le previsioni progettuali.
7. Venga integrata la documentazione con quanto richiesto dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici del Veneto, con nota in data 21/10/2014 e dalla Sezione regionale Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV), con nota in data 02/12/2014, che si provvede ad allegare.
8. Sia fornito un adeguato approfondimento in merito a quanto segnalato dalla Sezione Infrastrutture della Regione Veneto, con in data 25/11/2014, che si provvede ad allegare.
9. Siano fornite controdeduzioni alle osservazioni e alle proposte dei Comuni di Peschiera del Garda, Castelnuovo del Garda, Sona, Sommacampagna, Verona e Bussolengo.
10. Con riferimento a quanto segnalato dal Consorzio di Bonifica Veronese con nota in data 25/11/2014, che si provvede ad allegare, preso atto delle numerose interferenze riscontrate, siano individuate soluzioni opportune per il mantenimento operativo e funzionale della rete irrigua, anche nelle fasi di cantiere.
11. Viste le segnalazioni dei Comuni interessati, sia verificata ed eventualmente aggiornata all'anno in corso la base cartografica utilizzata per lo sviluppo del progetto definitivo e delle relative opere di cantierizzazione. Sia inoltre verificata ed eventualmente segnalata la presenza di ulteriori vincoli ambientali e/o paesaggistici gravanti sulle aree interessate (es. vincolo paesaggistico del Rio Bisavola, vincoli monumentali della Chiesetta di San Lorenzo e di Madonna degli Angeli, ...).
12. Per quanto riguarda il previsto cavalcaferrovia di Via Rampa, presso il Comune di Sona, sia valutata un'alternativa progettuale che mantenga la funzionalità viaria esistente, adeguando e/o prolungando il sottopasso esistente.
13. Sia meglio valutata la necessità di realizzazione del previsto cavalcaferrovia di Via De Amicis, presso il Comune di Sona, considerato che, allo stato attuale, in quest'area non esiste un collegamento

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

intercomunale, e che l'opera, da quanto emerso dalle osservazioni del Comune, non risponde ad un reale bisogno viabilistico.

14. Sia verificata l'effettiva utilità del sottopasso di Via Palazzo, che sembra gravare inutilmente sui fondi agricoli senza particolari benefici per il territorio.
15. Sia verificata la compatibilità dell'opera e della sua cantierizzazione con il progetto in corso di realizzazione della variante alla ex S.S. 11 ed, in particolare, sia valutata l'integrazione della suddetta variante con la viabilità di cantiere.
16. Siano verificate le possibili interferenze tra il progetto definitivo AV/AC ed il progetto di realizzazione del nuovo casello autostradale di Castelnuovo del Garda, promosso da "Autostrade Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A." (Convenzione Unica vigente 2007), e sia garantita la coesistenza delle due opere.

CAVA

1. Venga approfondita la possibilità di utilizzo del materiale di scavo del cantiere, con riferimento alle quantità di scavo e riporti (bilancio dei volumi) e del possibile utilizzo del materiale in eccesso per la realizzazione dei manufatti e per il reimpiego nel cantiere in genere, al fine di evidenziare la reale necessità della cava di prestito e della collocazione nell'ambito della medesima degli impianti di cantiere.
2. Qualora risulti evidente la necessità di materiale da reperirsi con cava di prestito, venga considerata e valutata la possibilità di collocare all'interno del perimetro dello scavo di cava (fondo cava) gli impianti di lavorazione di inerti e di produzione dei conglomerati. Venga inoltre adeguato il progetto di ricomposizione della cava di prestito, al fine di rendere più naturaliforme il sito a fine attività, in coerenza con le morfologie espresse dal più ampio contesto di zona. Le pendenze delle scarpate di ricomposizione dovranno essere più dolci e non superare i 20°. Il fondo della cava, a fine coltivazione, dovrà rispettare la distanza almeno due metri dal livello medio di massima escursione della falda freatica.

ELETTRODOTTO

1. Sia prodotta la comparazione con un'alternativa progettuale che preveda l'interramento dell'elettrodotto e che valuti gli aspetti: ambientali, paesaggistici, tecnici infrastrutturali, economici e di manutenzione.
2. In relazione alla realizzazione della sottostazione, il Proponente preveda gli adeguamenti progettuali alla viabilità di cantiere, al fine del successivo utilizzo della medesima quale viabilità ordinaria di collegamento alle strade locali.

CANTIERIZZAZIONE

1. Il Proponente aggiorni il progetto relativo alle aree di cantiere con la previsione di un sistema di depurazione delle acque reflue dei servizi o con il loro collegamento alla rete pubblica.
2. Siano valutate localizzazioni alternative al sito "Corte Mano di Ferro", in quanto area vincolata dalla Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici.
3. Siano meglio valutate ed eventualmente riviste le aree di cantiere per il sito del Frassino, in relazione ai possibili impatti sul contesto tutelato del Santuario del Frassino.
4. Sia meglio verificata la localizzazione dell'area di cantiere in Comune di Sona, tenendo conto dell'intervenuta autorizzazione del parco fotovoltaico di cui alla DGR n. 2075 del 11/10/2012.
5. Per quanto attiene la strada di cantiere in Comune di Sona e Sommacampagna a sud della tratta ferroviaria, in corrispondenza del centro di Lugagnano, sia valutata la realizzazione della medesima in modo tale da poter essere riutilizzata come futura viabilità locale.
6. Venga approfondita e fornita ulteriore documentazione relativa alle opere che intercettano la falda, specialmente nel contesto idrografico relativo al Lago del Frassino; in particolare siano forniti profili e sezioni in grado di illustrare in maniera precisa le relazioni tra le opere e i corpi idrici ipogei (oltre che con il reticolo di superficie); venga realizzato un modello idraulico che evidenzi gli andamenti in presenza delle opere, sia in fase di cantiere che nella configurazione definitiva; vengano inoltre illustrate le possibili mitigazioni degli effetti provocati sulle dinamiche idrauliche nei corpi idrici.
7. Venga approfondita ed evidenziata, per tutti i corsi d'acqua, la realizzazione delle opere necessarie al

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

corretto deflusso dei corsi d'acqua naturali e del buon funzionamento delle opere irrigue; durante le fasi di cantiere dovrà essere garantita la continuità del servizio irriguo.

8. L'area di cantiere "L501" in Comune di Peschiera si trova ad una distanza inferiore ai 200 mt da due pozzi dell'acquedotto pubblico, che il progetto prevede di trasferire senza indicarne la nuova ubicazione. Venga quindi valutata, in adeguamento, la posizione del cantiere o siano previste idonee e puntuali soluzioni alternative per i pozzi che alimentano la rete pubblica.
9. Vengano approfondite nuove alternative progettuali alla viabilità interessata dai mezzi pesanti in ingresso ed uscita dai cantieri, che mirino a limitare l'attraversamento dei centri abitati, prevedendo, ove possibile, la realizzazione di piste operative per la viabilità di cantiere parallele al tracciato della ferrovia e dell'autostrada.
10. Considerato che le previste aree tecniche (individuate con retinatura quadrettata gialla) e aree stoccaggio (individuate con retinatura quadrettata viola) risultano insistenti su aree/mappali non individuati nel piano particellare di esproprio o di occupazione del Comune di Sona, siano chiarite eventuali incongruenze di progetto ed individuate puntualmente, nel suddetto piano, tutti i mappali su cui le stesse insistono.
11. Sia valutato lo spostamento del cantiere L.7.S.T.1 in località Terminon (Comune di Sona), al fine di garantire la realizzazione del previsto nuovo centro di raccolta di rifiuti urbani, previsto dalla PAT comunale vigente e cofinanziato da parte della Regione Veneto.
12. Siano rivalutate le condizioni operative dei cantieri per i sottopassi di Via Campagnola e della SP 26 Morenica, sia per quanto riguarda la viabilità, valutando eventuali integrazioni con rotatorie e/o corsie dedicate, sia per quanto riguarda lo smaltimento delle acque meteoriche.
13. Per quanto riguarda il cantiere logistico L.5.L.1, posto a ridosso del Santuario della Madonna del Frassino, sia approfondita una nuova soluzione progettuale alla viabilità di cantiere, valutando in particolare l'alternativa proposta dal Comune di Peschiera del Garda.
14. Sia fornito un dettagliato cronoprogramma dei lavori suddiviso per lotti operativi, che consenta di individuare la tempistica, la localizzazione e gli effetti cumulativi degli impatti generati dai singoli cantieri.

Interferenze con altre infrastrutture

Un altro tema preponderante nella valutazione condotta ha riguardato il raffronto dell'opera infrastrutturale e della sua cantierizzazione con le altre infrastrutture in fase di progettazione, autorizzate o in fase di approvazione comunque inserite nella programmazione regionale (es. il Sistema delle Tangenziali Venete, su cui la Commissione Tecnica VIA ha espresso parere favorevole n. 473 del 11/10/2010). A tale proposito il proponente, facendo seguito alla richiesta integrazioni del Ministero dell'Ambiente, ha escluso potenziali interferenze delle opere soggette a valutazione di impatto ambientale con le infrastrutture citate e ribadito che l'opera infrastrutturale, risultando già autorizzata, detiene una priorità sulle altre infrastrutture.

Il proponente, tuttavia, non tiene conto di quanto prescritto dalla CT VIA con parere in data 23/08/2003 ed, in particolare, della prescrizione di *"tenere adeguatamente conto dei progetti della S.P.19 e del Collegamento autostradale Milano-Brescia come risultanti da procedure VIA nel frattempo eventualmente esauritesi"* e della raccomandazione di *"...esperire ogni mezzo per risolvere, in modo congiunto o almeno coordinato ai realizzatori delle altre c.d. "infrastrutture di corridoio" previste (S.P.19 e Collegamento autostradale Milano-Brescia), le problematiche relative a: - scambio di informazioni, cooperazione e coordinamento reciproco; viabilità nuova ed esistente (il soggetto che realizza gli attraversamenti deve progettarli anche in funzione dei cantieri impiegati dai soggetti che realizzano le altre infrastrutture e deve consentirne l'uso da parte di quest'ultimi)..."*.

A tale proposito, e più specificamente ai programmi relativi all'implementazione della rete autostradale regionale, non si può escludere in futuro la necessità di ampliare, per esigenze altrettanto prioritarie rispetto a quelle legate all'infrastruttura dell'alta velocità, la carreggiata autostradale e, pertanto, l'opera in fase esecutiva dovrà tenere conto anche di possibili interventi di ampliamento.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015**Analisi dello SIA relativo alle opere di cantierizzazione, elettrodotto e cave

Per quanto attiene all'analisi dello SIA relativo alla cantierizzazione, è stata verificata complessivamente la compatibilità dell'opera, salvo particolari situazioni critiche su cui il proponente è intervenuto con modifiche e stralci al fine di ottimizzare le scelte progettuali ed accogliere alcune proposte degli enti. In particolare questa commissione ha incluso nella propria richiesta di integrazioni e chiarimenti la ricollocazione di alcune aree di cantiere che risultavano interessate da vincoli o che potevano creare situazioni di criticità a ricettori sensibili, in altri casi sono state proposte ottimizzazioni della viabilità di cantiere. In prima battuta è stata inoltre rilevata la necessità di un idoneo piano di utilizzo, che è stato successivamente eseguito e fornito dal proponente in corso d'istruttoria. A tale riguardo si specifica che il deposito di tale documento ha comportato una ripubblicazione su quotidiani.

Per quanto riguarda, invece, il deposito di integrazioni depositate presso il ministero dell'ambiente in data 11/02/2015, a seguito della richiesta del suddetto ministero in data 23/12/2014, le risposte date dal proponente non sono riconducibili direttamente alle richieste avanzate da questa commissione, in quanto solo parzialmente fatte proprie dalla commissione statale.

Si è reso pertanto necessario individuare una serie di prescrizioni atte a garantire la generale buona gestione dei cantieri e di contenimento dei possibili impatti sulle componenti ambientali.

Per quanto attiene all'analisi del SIA relativo all'elettrodotto, vista la natura del luogo e valutare le possibili alternative progettuali, si è ritenuto prescrivere che l'opera sia realizzata con cavidotto interrato. Per quanto riguarda, invece, la sottostazione SSE Sommacampagna, è stata rilevata una chiara interferenza con la Si.Ta.Ve. e pertanto s'intende necessaria una prescrizione finalizzata a rendere compatibili le due opere.

Per quanto riguarda infine il SIA relativo alla acca di prestito, considerati i possibili impatti di questa e l'analisi delle alternative progettuali di approvvigionamento, caratterizzate da uno scenario completamente murato rispetto al 2003, si è ritenuto opportuno richiedere lo stralcio della cava di prestito, al fine di reperire i materiali inerti necessari presso cave già autorizzate. A tale riguardo, si prende atto della disponibilità manifestata dal proponente nelle integrazioni prodotte in data 11/05/2015 di condividere lo stralcio.

Temi di particolare sensibilità ambientale

A partire dalle prescrizioni contenute nei provvedimenti di compatibilità ambientale espressi nel 2003 dalla CTVIA e dalla Commissione Regionale VIA, risultano evidenti alcuni temi meritevoli di una maggiore attenzione e sensibilità dal punto di vista ambientale, su cui il proponente è tenuto a concentrare le proprie azioni e attenzioni, sia in fase di sviluppo del progetto, sia in fase di realizzazione ed esercizio dell'opera.

Tra questi spiccano l'approfondimento sui possibili impatti generati sugli ambiti di particolare pregio quali il Laghetto del Frassino, il Santuario del Frassino, le coltivazioni di pregio del vino DOC "Lugana", ed in generale la rete idraulica, e i siti della Rete Natura 2000.

Si evidenzia, poi, la primaria importanza dell'esecuzione di un adeguato Piano di Monitoraggio Ambientale

Con riferimento a quanto sopra, sono state proposte una serie di richieste integrazioni che sono state recepite solo in parte nelle integrazioni prodotte dal proponente e che, pertanto, risultano meritevoli di ulteriori prescrizioni per la fase di sviluppo del progetto esecutivo.

Per quanto riguarda, per esempio, lo studio per la Valutazione di Incidenza Ambientale, le richieste integrazioni proposte dal competente ufficio regionale Sezione Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV) con nota prot. n. 517937 del 02/12/2014, non sono state comprese nella richiesta di integrazioni del Ministero dell'Ambiente, di conseguenza il proponente non ha fornito al suddetto ufficio gli elementi utili *"per poter escludere con ragionevole certezza scientifica il verificarsi di incidenze significative negative nei confronti degli habitat e delle specie di interesse comunitario di cui alle direttive 92/43/Cee e 2009/147/Ce; infatti non è possibile risalire chiaramente alle relazioni tra il fattore di perturbazione e gli habitat e le specie di interesse comunitario che subiscono l'incidenza, oltretutto non si ritiene pertinente la valutazione effettuata sulla significatività di queste incidenze."*

Per quanto riguarda l'area critica della "Madonna del Frassino", come già espresso da parte della Regione Veneto, con DGR n. 2810 del 18/09/2003, che si condivide nella sua interezza, tale ambito appare, a giudizio

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

della Commissione, già compromesso dalla presenza del nastro autostradale, pertanto la linea AV-AC genera un impatto cumulativo, che potrà essere solamente compensato, infatti le mitigazioni proposte permangono non soddisfacenti. Pertanto, in fase di cantiere e d'esercizio le opere d'arte conservate nel Santuario, già in alcuni punti compromesse, dovranno essere monitorate in continuo.

2° FASE DI ANALISIValutazioni sulle integrazioni in data 11/02/2015

La fase conclusiva di analisi è stata dedicata alla verifica di rispondenza delle integrazioni depositate presso il Ministero dell'Ambiente in data 11/02/2015, rispetto alle richieste integrazioni proposte da questa Commissione e trasmesse al suddetto Ministero con nota prot. n. 537635 del 16/12/2014.

In generale, si prende atto e si condividono le ottimizzazioni apportate al progetto, ma si rilevano alcune carenze soprattutto per quanto riguarda la valutazione di incidenza ambientale.

Con riferimento a tale specifico aspetto, l'ufficio regionale competente in materia, Servizio Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV), aveva trasmesso al Ministero dell'Ambiente una richiesta di integrazioni specifica, finalizzata all'espressione del parere di competenza.

Presa visione delle integrazioni fornite dal proponente in data 11/02/2015, il suddetto Servizio, con nota prot. n. 77326 del 24/02/2015 ha ritenuto opportuno specificare quanto segue:

“...si riscontra che la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS del Ministero dell’Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare ha provveduto per il progetto in argomento alla richiesta integrazioni (nota n. CTVA-2014-0004376 del 23/12/2014) senza dar seguito nel dettaglio alle richieste effettuate dalla scrivente con nota n. 517937 del 02/12/2014 rispetto alle criticità riscontrate nello studio per la valutazione di incidenza esaminato (Doc. n. IN0500DE2SDIM00050031). Si prende atto, altresì, che la documentazione integrativa acquisita presso la Commissione Tecnica non corrisponde né ad un nuovo studio e né ad una integrazione del precedente studio esaminato.”

I quesiti in materia di Valutazione di Incidenza, riportati al punto 57 della richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica, sollecitavano ad una generica verifica della sussistenza di possibili incidenze significative negative e alla definizione di misure di mitigazione, qualora necessario. Di questi solamente in punti 57d ed 57f sono riferibili anche al sito SIC/ZPS IT32I0003 “Laghetto del Frassino” e rispetto ai seguenti ambiti: “...alle dinamiche delle specie comunitarie presenti, considerando l’ubicazione dei corrispondenti siti di riposo, di riproduzione e di approvvigionamento...”, “...al regime delle acque ed alle connessioni ecologiche locali [...], associati all’alterazione della vegetazione arborea ed acquatica presente, alle interferenze con i margini agro ecosistemi presenti, al maggior grado di antropizzazione a danno del mosaico agricolo e alla frammentazione ecologica.”.

Gli approfondimenti forniti (di cui alle pagine 69-71 del documento IN0500DE2RGMD00000060, e relativi allegati ivi richiamati), oltre a non argomentare le analisi rispetto agli habitat e specie, anche di interesse comunitario, presenti nel sito Natura 2000, evidenziano la sussistenza di incidenze significative negative conseguenti al “rumore e impatto luminoso” e “deterioramento della qualità dell’acqua”. Per la prima fonte di incidenza significativa negativa, nonostante uno specifico elaborato (le cui conclusioni tuttavia sono incongruenti con la rimanente documentazione esaminata), mancano del tutto gli argomenti propri della valutazione appropriata dello studio per la valutazione di incidenza (soluzioni alternative - opportunamente valutate rispetto alle incidenze che ne potrebbero derivare -, misure di mitigazione e, previa sussistenza di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, misure di compensazione); per la seconda fonte di incidenza significativa negativa sono definiti degli accorgimenti progettuali (non qualificati né come soluzioni alternative e né come misure di mitigazione) rispetto ai quali è solamente supposta l’efficacia nel raggiungimento un livello di incidenza non significativa (mancando quindi una misura delle incidenze residue).

Appare opportuno evidenziare come lo studio per la valutazione di incidenza esaminato non riconoscesse alcuna incidenza significativa conseguente alle suddette categorie di effetti, adducendo le stesse argomentazioni riportate poi negli approfondimenti predisposti per l’integrazione.

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

pag. 21/92

Risulta quindi evidente dalla documentazione che non vi è certezza sull'assenza di incidenze significative negative e che le eventuali misure da intraprendere siano realmente efficaci.

In ragione di ciò, risultando disattesa la richiesta di integrazioni della Scrivente con cui chiaramente si precisava il metodo da utilizzare per determinare il livello di significatività delle incidenze di ciascun elemento oggetto di tutela dalla Direttive comunitarie in materia (in riferimento alla misura dello scadimento del grado di conservazione in accordo con i sottocriteri definiti con Decisione 2011/484/Ue) e focalizzava in particolare l'attenzione rispetto a taluni habitat di interesse comunitario e specie di interesse comunitario, non è possibile fornire un contributo istruttorio in materia di valutazione di incidenza rimandando la medesima alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ai sensi degli art. 5 (4 e 8) del D.P.R. n. 357/97 e s.m.i. e dell'art. 10 (3) del D.lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.

Tuttavia, sulla base del principio di precauzione e ai fini esclusivi della tutela degli habitat e delle specie del sito SIC/ZPS IT3210003 “Laghetto del Frassino”, si ritiene comunque opportuno prescrivere che:

- *i successivi livelli di progettazione soggetti ad autorizzazione siano subordinati all'ottemperanza della procedura di Valutazione di Incidenza, di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/97 e s.m.i., in caso di variazioni progettuali, tecniche, realizzative ed operative rispetto al progetto preliminare in argomento;*
- *gli effetti, diretti ed indiretti, conseguenti agli interventi per la realizzazione del tracciato in argomento (comprese le opere accessorie e complementari), e la relativa fase di esercizio, non coinvolgano habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce di cui è nota la presenza, anche in riferimento alle più recenti conoscenze scientifiche disponibili;*
- *gli interventi identificabili con “mitigazioni” e “compensazioni” risultano ammissibili solamente se rispettano gli obblighi fissati dall'art. 6 (4) della Direttiva 92/43/Cee e altresì non possono derivare dall'applicazione dei medesimi obblighi per altri piani, progetti e interventi precedentemente autorizzati;*
- *gli interventi identificabili con “precauzioni” sono attuabili nel caso in cui non determinino, anche indirettamente, incidenze significative negative nei confronti degli elementi tutelati del sito Natura 2000 in argomento;*
- *l'Autorità regionale per la Valutazione di Incidenza sia informata in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il crono programma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusione delle singole fase operative) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale s.l.;*
- *il monitoraggio degli habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce, al fine di misurarne la variazione del grado di conservazione secondo i sottocriteri definiti con Decisione 2011/484/Ue, sia rispondente ai requisiti fissati nell'allegato A alla D.G.R. 2299/2014 (par. 2.1.3) e sia esteso a tutte le aree interessate dagli interventi in argomento (individuando opportunamente le unità ambientali omogenee per ciascun habitat e specie entro cui provvedere alla stima dei parametri corrispondenti alla condizione non soggetta alle interferenze – c.d. “bianco”).*

In conclusione, si prende atto che la Sezione Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV), con nota prot. n. 77326 del 24/02/2015, risultando disattesa la richiesta di integrazioni formulata con nota prot. n. 517937 del 02/12/2014, ha ritenuto di non poter fornire un contributo istruttorio in materia di valutazione di incidenza rimandando la medesima alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ai sensi dell'art. 5 (commi 4 e 8) del D.P.R. n. 357/97 e ss.mm.ii. e dell'art. 10 (comma 3) del D. Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.

Valutazioni sulle controdeduzioni delle osservazioni dei Comuni

Per quanto attiene al tratto veneto interessato dalla realizzazione delle opere, sono state analizzate puntualmente tutte le osservazioni pervenute alla Regione Veneto ed, in particolare, quelle proposte dalle amministrazioni comunali. E' stato inoltre esaminato il documento integrativo presentato dal proponente e contenente le controdeduzioni alle osservazioni.

Sulla base di quanto sopra, si prende atto che molte delle richieste e proposte di ottimizzazione sono state recepite dal proponente, mentre in altri casi si ritiene opportuno ribadire, con carattere prescrittivo, alcune esigenze e attenzioni manifestate.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Comune di Castelnuovo (nota in data 31/10/2014)

Osservazione

1 - *Nei vincoli del progetto definitivo non è presente quello ambientale del corso d'acqua denominato Rio Bisavola (D.lgs. N. 42/2004 ex legge Galasso), di sostituire l'attuale scatolare con un ponte sul Rio Bisavola.*

Controdeduzione proponente

Relativamente ai vincoli legati alla D.Lgs. 42/2004 (ex Legge Galasso), che si riferiscono ad aspetti di tipo paesaggistico, questi non attengono ai fini della progettazione strettamente idraulica e la soluzione con scatolare appare meno interferente rispetto al ponte. Si evidenzia che il tombino previsto ha dimensioni maggiori, rispetto al ponte Autostradale, e presenta dimensioni interne 5.00x3.00.

Valutazione

Si prescrive che:

La progettazione esecutiva dovrà tenere conto degli effettivi e vigenti vincoli, desumibili dagli elaborati dei piani urbanistici dei Comuni interessati dall'opera infrastrutturale e dalla sua cantierizzazione.

Osservazione

2 - *Nei vincoli non viene considerata la presenza dei vincoli monumentali della Chiesetta di San Lorenzo e di Madonna degli Angeli.*

Controdeduzione proponente

Allo scopo è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto anche dallo stesso Ministero.

Valutazione

Si ritiene di competenza del MIBAC.

Osservazione

3 - *Il progetto definitivo della TAV/TAC deve essere coordinato con quello dell'Autostrada Bs-Vr-Vi-Pd spa per permettere la realizzazione del nuovo casello autostradale di Castelnuovo del Garda, pertanto il progetto definitivo della linea treni ad alta velocità/alta capacità deve recepire incondizionatamente il progetto Autostrada Bs-Vr-Vi-Pd spa*

Controdeduzione proponente

Si prende atto dell'osservazione e si precisa che la situazione in progetto è "conforme alle previsioni del progetto esecutivo del nuovo casello" come asserto alla scheda 50 emessa da Società BresciaVerona Vicenza Padova Spa in sede di Cds.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

4 - *Non è stata considerata nel progetto definitivo di TAV/TAC la presenza dell'ex discarica di rifiuti solidi urbani denominata Mischi, a sud dell'innesto a trombeta del futuro casello autostradale di Castelnuovo del Garda, dove anche l'Alta Velocità/alta Capacità dovrà concorrere alla bonifica del sito*

Controdeduzione proponente

Non risulta interferenza tra la linea AV e la discarica Mischi.

Valutazione

Non si ritiene di poter condividere la richiesta.

Osservazione

5 - *Non è stata considerata nel progetto nel definitivo di TAV la presenza dei seguenti sotto servizi:*

- *su via Bologna la presenza del tubo dell'acquedotto del diametro di 200 mm in PEAD PN 16,*
- *su via San Lorenzo la presenza del tubo dell'acquedotto del diametro di 200 mm in PEAD PN 16,*
- *su via Mantovana la presenza del tubo dell'acquedotto del diametro di 200mm in PEAD PN 10 e la presenza del tubo della fognatura nera in pressione del diametro di 315 mm in PVC stratificato,*
- *sul letto del corso d'acqua denominato Rio Bisavola la presenza di tubazione dell'acquedotto del diametro di 60 mm in PEAD PN 10,*
- *su via Ca' Bruciata con inerente attraversamento autostradale, la presenza di un tubo dell'acquedotto in PEAD PN 10 del diametro di 110 mm;*

Detti sotto-servizi vanno conservati ovvero spostati previa accordo con l'Azienda Gardesana Servizi spa di Peschiera del Garda, attuale gestore del sistema integrato delle acque per la sponda veronese del Lago di Garda; prescrive altresì che in caso di spostamento dei sotto□servizi comunali siano creati dei cunicoli a cura e spese di TAV/TAC per il passaggio delle tubazioni.

Controdeduzione proponente

Si prende atto delle interferenze segnalate che saranno compatibilizzate con il tracciato della Linea AV/AC.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Gli impegni presi dal proponente si intendono vincolanti ai fini della realizzazione dell'opera (vedi prescrizione n. 1 "Tutti gli impegni assunti...").

Osservazione

6 - *Su via Stazione, a Nord dell'Autostrada A4, è prevista la realizzazione di un' intersezione a rotatoria che necessariamente deve essere ristudiata anche per includerci lo svincolo stradale di via Sei Fontane (studio di una rotatoria di forma ogivale).*

Controdeduzione proponente

Si ritiene che l'intersezione con Via Sei Fontane non sia idonea alla realizzazione di una rotatoria di accesso alla rampa Nord del Cavalcavia Via Mongabia SP27 (IV25), come illustrato in allegato.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Osservazione

7 - Il nuovo ponte sull'autostrada A4 della strada provinciale n. 27 (via Stazione) dovrà necessariamente prevedere oltre al passaggio dello svincolo autostradale anche uno spazio di non meno di 27,00 m per il passaggio della futura variante alla strada regionale n. 11 (progetto delle tangenziali del Veneto), pertanto la spalla a Nord del ponte andrà spostata per permettere il passaggio dello svincolo progettato e della futura variante alla strada statale n. 11

Controdeduzione proponente

Il progetto preliminare delle Tangenziali Venete citato non è stato ancora approvato e pertanto non sarà preso in considerazione nella progettazione della linea AV/AC.

Valutazione

Si prescrive che:

In fase di progettazione esecutiva, la realizzazione del cavalcavia sulla SP27 dovrà essere compatibile con la fattibilità della Si.Ta.Ve.

Osservazione

8 - Il viadotto ferroviario sul Rio Tionello della TAV/TAC deve essere reso più ampio per permettere il passaggio dell'attuale pista ciclabile denominata "Graspo del Moro" (almeno di 2,50 m), non prevista in fase progettuale da parte del Consorzio CEPAV 2, di integrare con il proseguimento della strada con via Ca Brusà

Controdeduzione proponente

La richiesta è recepibile. Si prevede l'adeguamento delle opere per garantire l'attraversamento della pista e la realizzazione di circa 600 metri di pista per collegare i tratti esistenti della pista Graspo del Moro, a Nord e a sud della linea ferroviaria.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Gli impegni presi dal proponente si intendono vincolanti ai fini della realizzazione dell'opera (vedi prescrizione n. 1 "Tutti gli impegni assunti...").

Osservazione

9 - Il nuovo rilevato stradale di accesso al ponte sull'autostrada di via Stazione non considera che sorgerà su una preesistente discarica di car fluff trovata sul fondo di proprietà della ditta OHA srl, in fallimento, (a Nord dell'autostrada Bs-Vr-Vi-Pd), pertanto TAV/TAC dovrà farsi carico della bonifica del sito prima di iniziare i lavori di realizzazione del nuovo cavalcavia autostradale e ferroviario

Controdeduzione proponente

Si prende atto della segnalazione. Sarà verificata l'interferenza del tracciato della linea con la discarica e qualora accertata l'interferenza si provvederà alla bonifica.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Gli impegni presi dal proponente si intendono vincolanti ai fini della realizzazione dell'opera (vedi prescrizione n. 1 "Tutti gli impegni assunti...").

Osservazione

10 - La modifica della viabilità della strada comunale denominata via Mantovana a Cavalcaselle comporterà da parte di TAV/TAC la demolizione dell'isola ecologica comunale della frazione. La TAV/TAC dovrà farsi parte diligente quindi per la ricostruzione dell'isola ecologica, a cura e spese di TAV/TAC, su un terreno da acquisire a cura e spese di TAV/TAC in accordo con l'amministrazione comunale sull'individuazione del sedime.

Controdeduzione proponente

Con riferimento all'isola ecologica, si fa presente che la modifica proposta a riscontro dell'osservazione CS27 di Castelnuovo comporta lo spostamento verso ovest del sottopasso di progetto e delle relative rampe che pertanto non risulterebbero più interferenti con l'isola ecologica. In ogni caso, qualora non si accolga la modifica sopra proposta si precisa che la TAV si farà carico della ricostruzione dell'isola ecologica solo se costruita prima della delibera CIPE del 2003 di approvazione del Progetto Preliminare della Linea.

Valutazione

Il proponente non ha fornito sufficienti chiarimenti nel merito, in quanto non è garantita la ricostruzione dell'isola ecologica in caso di interferenza. A tale proposito, si fa presente che le opere accessorie all'infrastruttura ferroviaria non risultano ancora approvate in fase definitiva, giacché tutt'ora in fase di valutazione di impatto ambientale. Si ritiene pertanto opportuno prescrivere che:

"Sia previsto lo spostamento del sottopasso di Via Mantovana, presso il Comune di Castelnuovo, e delle relative rampe ovvero, qualora la realizzazione delle nuove opere interferiscano con l'isola ecologica, sia prevista la sua ricostruzione, a spese del proponente. In alternativa sia valutata, in accordo con il Comune, il semplice prolungamento del sottopasso esistente".

Osservazione

11. Si chiede che nella preesistente viabilità di via mantovana sotto il rilevato TAV sia inserito uno scatolare per permettere di utilizzare l'attuale sedime stradale come pista ciclabile.

Controdeduzione proponente

Il sottopasso ciclopedonale si ritiene fattibile.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Gli impegni presi dal proponente si intendono vincolanti ai fini della realizzazione dell'opera (vedi prescrizione n. 1 "Tutti gli impegni assunti...").

Osservazione

12 - Si esprime parere negativo alla realizzazione della cava di prestito di materiale litoidi in quanto, il Comune di Castelnuovo del Garda non è inserito nell'elenco regionale dei Comuni in cui possono essere realizzate cave (allegato 1 e 2 della L.R. n. 44/82). Si

**ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015**

evidenzia altresì che la realizzazione della cava di prestito potrebbe influenzare negativamente l'attuale pozzo idrico pubblico di emungimento dell'acquedotto che alimenta la frazione di Oliosi e Salionze poiché realizzerebbe una via preferenziale per l'infiltrazione di possibili sostanze contaminanti in falda. Si chiede inoltre una verifica idraulica dell'andamento della falda in fase stagionale.

Controdeduzione proponente

Il proponente ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea delle seguenti condizioni che costituiscono, di fatto, una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate in PD e sommariamente riepilogate in precedenza. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio:

- Conferma della cava sita nel Comune di Lograto.

Tale cava è territorialmente strategica per il reperimento di inerti e quindi irrinunciabile, anche in considerazione alla posizione ed alla vicinanza alle aree di lavoro che minimizzano il percorso dei mezzi e quindi riducono l'impatto complessivo della realizzazione dell'opera. Occorre inoltre sottolineare che per la cava in oggetto è previsto per il totale ritombamento a piano campagna e la restituzione delle aree alla loro funzionalità originaria entro il termine di completamento dei lavori.

- Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26.

Considerato che allo stato l'ATE è già stato in parte coltivato, si ritiene plausibile una autorizzazione per una nuova escavazione fino ad una quota di - 35 mt, come previsto dalle schede del piano cave dell'ATE 26 ristabilendo il piano agricolo alla nuova quota. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree. Tale cava era stata segnalata quale cava alternativa dal Comune di Calcinato.

- Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 42.

Considerato che allo stato l'ATE è già stato coltivato per una profondità di -7 mt, si ritiene plausibile una autorizzazione allo scavo fino alla quota di -17 mt e ristabilire il piano agricolo alla nuova quota di progetto. Gli Enti ed il proprietario della cava sono favorevoli a tale significativo potenziamento, che evita devastazione di nuove aree.

- Sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" in Comune di Castenedolo, in prossimità alla futura stazione ferroviaria A.V.

Il piano regolatore vigente già prevede detto insediamento, senza quindi intervenire su nuove aree agricole (recepimento osservazione "Valore Reale SGR" asseverata dal Comune di Castenedolo), tale insediamento prevede uno scavo complessivo di materiale di circa 1.500.000 mc per la realizzazione di un intervento immobiliare. Il materiale proveniente da tale scavo potrebbe essere utilizzato, opportunamente trattato, come inerte per la realizzazione della nuova linea AV/AC.

- Scavo in area posta in prossimità all'imbocco Ovest della galleria di Lonato per una superficie di mq. 220.000, area destinata alla futura realizzazione del comparto logistico/industriale, come da osservazione del Comune di Lonato.

In ottemperanza ad una precedente convenzione sottoscritta dal Comune di Lonato sull'area in questione è previsto un abbassamento del piano finito di circa 3,5 m dal piano campagna con successivo riporto di materiale per circa 1,00 mt. Per recepire la richiesta economica del Comune stesso, pari ad Euro 3.500.000 circa, e consentire che ciò non determini aggravii di costi al progetto, la domanda potrà essere accettata nei termini che si riportano:

- approfondimento fino a -5 mt dall'attuale piano campagna o comunque fino ad una profondità tale da permettere l'escavazione di almeno 1.000.000 mc;
- ritombamento fino a -2.50 mt senza corresponsione di oneri;
- disponibilità gratuita dell'area ad uso cantiere per un periodo compreso tra il 2015 ed il 2020.

- Approvvigionamento mediante lo sfruttamento dei poli estrattivi esistenti sul territorio della provincia di Verona.

In luogo della coltivazione di una cava di prestito in Comune di Castelnuovo, registrata la contrarietà del Comune stesso, si provvederà allo scavo dei poli esistenti prossimi all'esaurimento, che dovranno pertanto ottenere gli strumenti necessari ad un ampliamento, quale ad esempio la cava in ghiaia denominata "Corte Betlemme" in Comune di Sommacampagna, autorizzata con DGRV 276 del 15/03/2011, per la quale è in corso un iter istruttorio di ampliamento, oppure le Cave S.E.I. ed Inerti S.Valentino, nel Comune di Bussolengo.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Gli impegni presi dal proponente si intendono vincolanti ai fini della realizzazione dell'opera (vedi prescrizione n. 1 "Tutti gli impegni assunti...").

Tuttavia, si ritiene alquanto inopportuno il vincolo imposto dal proponente in merito alla riproposizione della cava di prestito in Comune di Castelnuovo, in caso di mancata concessione delle condizioni di cui alla controdeduzione soprariportata e pertanto si ritiene necessaria la seguente prescrizione:

"Preso atto della rinuncia manifestata dal proponente di realizzare la cava di prestito prevista inizialmente presso il Comune di Castelnuovo, tenuto conto delle elevate quantità di materiali inerti disponibili sul territorio, sia stralciata ogni possibile alternativa progettuale che preveda l'apertura di nuove cave di prestito lungo il tracciato dell'opera ricadente nel territorio regionale e si provveda al reperimento dei materiali necessari presso cave già autorizzate."

Osservazione

13 - Si esprime parere negativo per quanto attiene alla viabilità di cantiere con l'utilizzazione delle attuali strade comunali : via Mantovana, la Strada Regionale n. 11 e la Strada Provinciale n. 27, che saranno anche utilizzate per il passaggio dei mezzi pesanti, in quanto si evidenzia che potrebbe invece essere, utilizzata anche dell'altra viabilità comunale previa riadattamento, cucitura e sistemazione della stessa (via Sei Fontane e la strada comunale presso loc. Mischi). Si chiede una verifica della denominazione delle strade in quanto la viabilità di cucitura risultano fra strade comunali con errata denominazione e/o inesistenti

Controdeduzione proponente

Si prende atto della segnalazione trasmessa e si verificherà in fase di PE l'idoneità delle strade.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Eventuali imprecisioni della toponomastica verranno corrette.

Valutazione

Proposta di prescrizione:

Venga limitato il transito dei mezzi pesanti nei centri abitati, provvedendo per quanto possibile alla realizzazione di piste operative per la viabilità di cantiere parallele al tracciato. In fase di progettazione esecutiva sia valutata l' idoneità delle strade in accordo con le Amministrazioni locali.

Osservazione

14 - IL Consorzio Cepav 2 non ha presentato nessun cronoprogramma che detti i tempi necessari e propedeutici alla realizzazione della nuova linea TAV/TAC, inoltre è necessario avere il cronoprogramma dettagliato dei lavori da realizzarsi sul territorio del Comune di Castelnuovo del Garda

Controdeduzione proponente

Nella relazione "IN0500DE2RGMD0000003 - RELAZIONE DESCRITTIVA LOTTI COSTRUTTIVI E FUNZIONALI" compresa nella Parte 1 Volume 3 è presente un cronoprogramma di massima per Lotti costruttivi. Il programma dettagliato sarà sviluppato in PE.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

15 - Mancato impatto rete idrica e rete idrografica superficiale: mancata valutazione in particolare sull'impatto che avrà sui fiumi, sulle falde acquifere e sui pozzi esistenti.

Controdeduzione proponente

Quanto richiesto è già presente nel Progetto Definitivo (Parti 2, 4, 12,15)

Valutazione

A tale riguardo sono state individuate prescrizioni in merito ai potenziali impatti sulle falde, sulle interferenze sulla rete idrica gestita dal Consorzio di Bonifica Veronese e sull'attraversamento del Fiume Mincio.

Osservazione

16 - Mancano impatto da vibrazioni: mancata valutazione in merito all'impatto delle vibrazioni sulle coltivazioni (si veda ad es. per il processo di maturazione delle uve da vino).

Controdeduzione proponente

Premesso che non è stata reperita bibliografia inerente possibili interferenze delle vibrazioni sulla maturazione dell'uva, il livello vibrazionale atteso, anche nei casi maggiormente critici, non è tale da poter presumere alcuna interferenza con le coltivazioni.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' stata prevista inoltre opportuna prescrizione.

Osservazione

17 - Mancato impatto acustico : mancata valutazione impatto acustico

Controdeduzione proponente

Diversamente da quanto indicato dal Comune la questione dell'inquinamento acustico è stata valutata compiutamente. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricevitore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.

Valutazione

Si rimanda alle prescrizioni sul PMA.

Osservazione

18 - Creazione nuovi ponti: non si comprende se siano stati ricompresi gli spazi per le piste ciclabili

Controdeduzione proponente

IV25 di Mongabia unico cavalcavia nel Comune di Castelnuovo, non prevede piste ciclabili; per la predisposizione sarà sufficiente l'allargamento di 2,5 m da un lato.

Valutazione

Si prescrive che:

La realizzazione del cavalcavia IV25 di Mongabia preveda la realizzazione della pista ciclopedonale richiesta.

Osservazione

19 - Ribadita la contrarietà alla realizzazione della cava, si chiede che prima dell'eventuale ripristino sia eseguita una verifica idraulica.

Controdeduzione proponente

Alla luce della controdeduzione al punto CS12, la verifica non risulta più necessaria.

Valutazione

Si prende atto della controdeduzione

Osservazione



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

20 - Galleria Paradiso "Possibile inquinamento acque di falda durante la realizzazione del progetto": non è dato sapere quali saranno le soluzioni decise che eviteranno la dispersione in falda di sostanze potenzialmente inquinanti

Controdeduzione proponente

Per la costruzione della galleria, come indicato in progetto e negli studi ambientali, saranno adottati una serie di accorgimenti finalizzati a minimizzare il rischio di inquinamento del suolo e del sottosuolo. Saranno inoltre presenti 4 pozzi di monitoraggio delle acque sotterranee dedicati al controllo quali-quantitativo della falda in corrispondenza della galleria Paradiso che, trimestralmente, per tutta la fase realizzativa consentiranno di monitorare la falda.

Valutazione

Si rimanda alle prescrizioni sul PMA.

Osservazione

21 - Galleria Paradiso "non sembra rappresentare una particolare criticità né per il potenziale impatto che lo scavo potrà comportare": Realizzazione di scavi dai 18 ai 25 metri con rilevante impatto sulla collina e sulle abitazioni

Controdeduzione proponente

Si ribadisce la bontà del progetto.

Le modalità di scavo previste in progetto sono pensate in modo da minimizzare gli impatti sul territorio e sui manufatti esistenti. Infine si evidenzia che la soluzione adottata, ovvero il passaggio della linea AV/AC in galleria artificiale e il ritombamento dell'opera, consente di annullare l'impatto visivo e acustico della linea sul territorio circostante nella fase di esercizio della linea.

Valutazione

Si rimanda alle prescrizioni sul PMA.

Osservazione

22 - Parco del Tione (delibere di Consiglio Comunale n. 57 del 30.09.2014 e n. 78 del 30.12.2013): nessuna opera di tutela per tale zona

Controdeduzione proponente

L'attraversamento avviene in viadotto, in questo modo non si interferisce sul corridoio ecologico. Sono inoltre previsti interventi di rinaturalizzazione in sponda destra.

Valutazione

Si attende esito valutazione di incidenza ambientale per poter escludere interferenze.

Altrimenti bisognerà prescrivere che, per quanto riguarda la realizzazione di opere interferenti con gli habitat e le specie di zone ambientalmente sensibili, il proponente dovrà predisporre opportune ed idonee misure mitigative e, se del caso, compensative. Si rinvia alle prescrizioni Vinca.

Osservazione

23 - Parco Agricolo della madonna degli Angeli (delibera di Consiglio Comunale n. 78 del 30.12.2013) : Nessun cenno su tale vincolo

Controdeduzione proponente

Allo scopo è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto.

Valutazione

Si ritiene di competenza del MIBAC.

Osservazione

24 - Vincoli culturali e paesaggistici: inserimento colle San Lorenzo - Madonna degli Angeli - Parco del Tione

Controdeduzione proponente

Allo scopo è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto.

Valutazione

Si ritiene di competenza del MIBAC.

Osservazione

25 - Interventi a verde in aree critiche: inserimento area agricola nuovo svincolo di Castelnuovo

Controdeduzione proponente

Si segnala che la realizzazione dello svincolo è a carico della Autostrada A4

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

26 - Interventi a verde in aree critiche "Paradiso ... presenza delle gallerie artificiali": correggere determinazione in "presenza di gallerie artificiali in ambito paesaggistico rilevante" con le conseguenze del caso

Controdeduzione proponente

Si ribadisce la bontà del progetto.

Valutazione

Le sistemazioni delle aree sovrastanti le gallerie dovranno essere concordate con le amministrazioni comunali.

Si richiama inoltre la prescrizione del parere 2003 della CTVIA :

"Prevedere nella realizzazione delle gallerie artificiali, la sistemazione del terreno sovrastante con materiali idonei a garantire il successivo utilizzo agricolo dell'area e l'apporto di uno strato di terreno agrario dello spessore di cm 50-100."

Osservazione



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

27 - *Via Mantovana - spostamento ad Est realizzazione due nuovi sottopassi: nessuna indicazione se via Mantovana (vecchio tracciato) rimarrà aperta o chiusa al traffico durante i lavori. Rivedere il progetto utilizzando il sottopasso già esistente. Viabilità di cucitura non idonea*

Controdeduzione proponente

In PD è prevista la realizzazione, fuori sede, con manufatto a spinta sotto l'autostrada e sotto la nuova SS11 (Sottopasso SL90). Il fasaggio è riportato nel doc. IN0500DE2AZSL9000001.

Non è tecnicamente possibile mantenere il manufatto esistente sotto l'autostrada con un raccordo altimetrico con il nuovo manufatto sotto la ferrovia.

Valutazione

Sia sviluppata, in sede di progetto esecutivo, una idonea soluzione progettuale affinché sia garantito un collegamento da via Mantovana, preferendo l'adeguamento e/o approfondimento dell'esistente sottopasso. Il progetto dovrà tener conto inoltre della fattibilità della Si.Ta.Ve.

Osservazione

28 - *Rotatoria via Mantovana - via Volta: mancata considerazione dell'esistenza e della densità dei nuclei abitativi esistenti. Opere di mitigazione*

Controdeduzione proponente

Osservazione non chiara; si precisa che l'inserimento di una rotatoria è motivato da esigenze derivanti dalla normativa stradale, diversamente non sarebbe consentito l'inserimento di un raggio di curvatura ridotto a salvaguardia dei vicini fabbricati.

Valutazione

La risposta data dal proponente non recepisce la richiesta proposta dal Comune, che viene pertanto specificata in prescrizione:

La realizzazione della rotatoria tra via Mantovana e Via Volta dovrà prevedere opere di mitigazione e/o prevenzione dei potenziali impatti generati sui ricettori sensibili.

Osservazione

29 - *Cavalcavia SP 27 di Mongabia 256 A4 - IV25: utilizzo dell'opera già esistente implementazione della stessa*

Controdeduzione proponente

Il manufatto attuale non permette lo scavalco della linea AV con il franco minimo di 7,20. Inoltre il tracciato è stato studiato in modo da garantire il mantenimento del traffico sull'opera esistente durante l'esecuzione del nuovo attraversamento.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

30 - *ZAI Castelnuovo: mancata previsione piano di sicurezza "AirLiquide"*

Controdeduzione proponente

Per le industrie a Rischio di Incidente Rilevante è prevista la redazione di specifiche misure di emergenza in fase di progettazione esecutiva.

Valutazione

A tale proposito si ricorda che la CTVIA, con parere del 2003, aveva prescritto di "condurre un approfondimento dei rischi derivanti dalla presenza sul territorio del Comune di Castelnuovo del Garda dell'impianto industriale della Air Liquide e stabilire le conseguenti misure da adottare, sia nella fase di realizzazione che di esercizio della linea ferroviaria, in caso di emergenza".

Anche la Commissione Regionale VIA del Veneto aveva addirittura prescritto che:

- In fase di progettazione definitiva si dovrà redigere il piano di sicurezza per rischi rilevanti connessi alle attività di cantiere e di esercizio in corrispondenza delle industrie a rischio di incidente rilevante.

Verrà pertanto riproposta la prescrizione della CTVIA.

Osservazione

31 - *La TAV/TAC dovrà prevedere nel proprio progetto la realizzazione di barriere atte a mitigare l'impatto e ridurre il danno nelle zone adiacenti la cava*

Controdeduzione proponente

L'osservazione è superata a seguito di quanto controdedotto al punto CS12. In ogni caso si precisa che in progetto sono previste le necessarie misure di mitigazione presso ciascuna nuova area di cava.

Già Previsto

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

32 - *La TAV/TAC dovrà prevedere nel proprio progetto l'abbattimento delle polveri a tutela delle aree agricole*

Controdeduzione proponente

In corrispondenza di tutti i ricettori impattati dall'emissione di polveri in fase realizzativa è prevista l'adozione di apposite misure di mitigazione (vedi documentazione specifica in parte 40 del progetto definitivo).

Già Previsto

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

33 - *La TAV/TAC non ha riconosciuto il territorio come interessato alle attività turistiche considerandole appannaggio esclusivo del vicino Lago di Garda*

Controdeduzione proponente

La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati"

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

34 - *La TAV/TAC dovrà prevedere nel proprio progetto un indennizzo in itinere per l'agricoltura e per il turismo delle zone di cantierizzazione delle opere*

Controdeduzione proponente

Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo.

Già Previsto

Valutazione

E' stata prevista una specifica prescrizione.

Osservazione

35 - *La TAV/TAC dovrà effettuare studi idrogeologici approfonditi finalizzati a determinare interferenze negative in termini sia di qualità delle acque, sia di eventuali variazioni indotte al regime delle falde sotterranee*

Controdeduzione proponente

Gli studi richiesti sono già previsti nel Progetto Definitivo e verranno adeguatamente approfonditi in fase di progettazione esecutiva. Si segnala inoltre che il progetto prevede un piano di monitoraggio ambientale ante-operam, in corso e post-operam.

Valutazione

Si rimanda alle prescrizioni sul PMA.

Osservazione

36 - *La TAV/TAC dovrà prevedere eventuali problemi di prosciugamento di pozzi causati da barriere al deflusso delle falde sotterranee*

Controdeduzione proponente

Gli studi richiesti sono già previsti nel Progetto Definitivo e verranno adeguatamente approfonditi in fase di progettazione esecutiva. Si segnala inoltre che il progetto prevede un piano di monitoraggio ambientale ante-operam, in corso e post-operam.

Già Previsto

Valutazione

Si rimanda alle prescrizioni sul PMA.

Osservazione

37 - *La TAV/TAC dovrà garantire che le cave di prestito non dovranno essere riutilizzate per divenire deposito di rifiuti di qualsiasi specie*

Controdeduzione proponente

Si rimanda alla controdeduzione al punto CS12. Conseguentemente il problema risulta superato.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

38 - *La TAV/TAC dovrà garantire che i terreni agricoli modificati verranno ripristinati e non soggetti a recupero ambientale.*

Controdeduzione proponente

Accoglibile in linea di principio.

Valutazione

Si prende atto della condivisione di principio e pertanto si prescrive che:

"Preso atto della dichiarazione d'intento del proponente, i terreni agricoli eventualmente modificati in corso di realizzazione delle opere dovranno essere ripristinati".

Osservazione

39 - *Si richiede che sia concordata con gli enti deputati il ripristino del colle San Lorenzo sovrastante la galleria.*

Controdeduzione proponente

Verrà concordato in fase di Progettazione Esecutiva

Valutazione

Prescrizione già proposta:

Le sistemazioni delle aree sovrastanti le gallerie dovranno essere concordate con le amministrazioni comunali.

Osservazione

40- *Si richiede che l'Amministrazione Comunale sia parte in causa per la sistemazione della viabilità nella zona della "Pesca OK" .*

Controdeduzione proponente

Verrà concordato in fase di Progettazione Esecutiva

Valutazione



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

"Preso atto della dichiarazione d'intento del proponente, in fase di progettazione esecutiva, sia concordato con il Comune di Castelnuovo la sistemazione della viabilità nella zona della "Pesca OK" (Via Ca Brusà).

Osservazione

41 - *Si chiede che le manutenzioni delle opere d'arte non siano a carico del Comune di Castelnuovo del Garda*

Controdeduzione proponente

A cura RFI

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

42 - *Si chiede che siano prodotte al comune le analisi dei materiali che verranno utilizzati nei rilevati.*

Controdeduzione proponente

Verranno seguite le disposizioni previste dalla normativa vigente.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

RICHIESTE DI MISURE DI MITIGAZIONE / COMPENSAZIONE

Osservazione

43- *TAV/TAC come misura compensativa e di mitigazione dovrà prevedere nel proprio progetto la realizzazione del viadotto e del collegamento stradale che collegherà l'attuale variante alla strada statale n. 11 (a Nord della rotonda di intersezione con il casello autostradale di Castelnuovo del Garda) con la strada provinciale n. 27 di Mongabìa*

Controdeduzione proponente

Il progetto preliminare delle Tangenziali Venete (variante alla S.S.11) citato non è stato ancora approvato e pertanto non sarà preso in considerazione nella progettazione della linea AV/AC.

Osservazione

44 - *TAV/TAC come misura compensativa e di mitigazione dovrà prevedere nel proprio progetto la realizzazione della variante alla strada statale n. 11, dalla rotonda di intersezione con il casello autostradale di Castelnuovo del Garda fino al confine comunale con la riconnessione stradale all'attuale strada statale n. 11 poiché il territorio comunale sarà vincolato dal passaggio di due reti ferroviarie e dalle conseguenti fasce di rispetto ferroviario*

Controdeduzione proponente

Il progetto preliminare delle Tangenziali Venete (variante alla S.S.11) citato non è stato ancora approvato e pertanto non sarà preso in considerazione nella progettazione della linea AV/AC.

Osservazione

45 - *TAV/TAC come misura compensativa e di mitigazione dovrà prevedere e realizzare nel proprio progetto la realizzazione del completo Interramento della linea ad alta tensione della ditta TERNA n. 254. La richiesta di interrimento della linea TERNA n. 254 è finalizzata all'innalzamento dell'attuale linea ad alta tensione 132.000 Volt di Rete Ferroviaria Italiana posizionata a Nord dell'attuale sedime autostradale e di conseguenza al miglioramento della modifica dell'attuale viabilità di variante di via Mantovana proposta dal progetto definitivo TAV/TAC. Con l'interrimento della linea ad alta tensione Terna n. 254, si potrà innalzare la campata dell'attuale linea ad alta tensione 132.000 Volt di Rete Ferroviaria Italiana a Nord dell'autostrada A4 e di conseguenza si potrà modificare la viabilità di progetto su via mantovana, progettata da Cepav 2, pensando quindi di realizzare un sovrappasso sull'Autostrada A4, sulla SR 11 dir e sulla nuova linea TAV/TAC in luogo di un sottopasso con tracciato stradale tortuoso.*

Controdeduzione proponente

Il tracciato ferroviario prevede, nel tratto interferito, la quota di piano ferro di +105,00 ovvero 4,5 m sopra il piano campagna. Uno scavalco con calvalcaferrovia, considerando un franco minimo di 7,20 m sopra la quota dei binari, porterebbe il piano stradale a +13,70 m sopra il piano campagna. Si ritiene tale quota improponibile per uno scavalco. Inoltre si segnala che l'interrimento della linea Terna n.254 non rientra nelle competenze del Proponente.

Osservazione

46 - *TAV/TAC come misura compensativa e di mitigazione dovrà prevedere e realizzare nel proprio progetto la realizzazione di una viabilità alternativa all'attuale via Mantovana, per l'abitato di Cavalcaselle, di accesso alla strada regionale n. 11*

Controdeduzione proponente

La richiesta si ritiene accoglibile.

Osservazione

47 - *La variante alla strada comunale denominata via Bologna proposta nel progetto definitivo TAV/TAC non appare conforme alle norme vigenti per la progettazione e la costruzione delle strade (D.M. 5.11.2011) ed a quella sulla sicurezza stradale (D.M. del 02.05.2012, D.Lgs. 15.03.2011) in quanto è prevista una modifica all'attuale sede stradale planoaltimetrica con curve a 90° su strade poste al di fuori dei centri abitati*

Controdeduzione proponente

Non si comprende l'osservazione relativa all'angolo di curvatura, in quanto le norme fanno riferimento al raggio ed allo sviluppo di una curva. Non si ritengono soluzioni alternative, considerato lo stretto affiancamento tra A4 e linea AV. Il tracciato stradale risulta conforme alla normativa.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Osservazione

48 - *La chiusura delle strade via Mantovana a Cavalcaselle e via Stazione (S.P.27) e Castelnuovo del Garda per la realizzazione del sottopasso stradale e del sovra-passo stradale, non dovrà essere contemporanea per permettere di non isolare la parte a Sud, del territorio comunale, (taglio autostradale) dal resto del Comune*

Controdeduzione proponente

Il progetto prevede che venga garantita la continuità del traffico per entrambe le viabilità.

Osservazione

49 - *Località Mischi : Creazione viabilità alternativa e parcheggi. Sistemazione viabilità via Mischi □ via Mincio - via Campana Bassa □ via Mantovana*

Controdeduzione proponente

La richiesta è molto generica e non consente l'analisi.

Osservazione

50 - *Viabilità Castelnuovo: realizzazione rotatoria di intersezione via Stazione (SP 27) □ via Milano (S.R. n. 11) prima dell'inizio dei lavori*

Controdeduzione proponente

La richiesta si ritiene fattibile.

Osservazione

51 - *Isola ecologica: realizzazione nuova isola ecologica di Cavalcaselle*

Controdeduzione proponente

Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione CS10.

Osservazione

52 - *Via Mantovana - via Volta : realizzazione opere che mitighino l'effetto rumore del passaggio dei camion*

Controdeduzione proponente

Si fa presente la questione del rumore durante la costruzione è stata valutata con modelli matematici che hanno consentito di identificare i punti critici da sottoporre a mitigazione. Inoltre durante la fase di costruzione è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.

Osservazione

53 - *Viabilità Cavalcaselle Camalavicina : realizzazione allargamento sede stradale tratto Cavalcaselle -Camalavicina*

Controdeduzione proponente

La richiesta è tecnicamente fattibile.

Osservazione

54 - *Siano realizzate le piste ciclabili in ogni sovrappasso*

Controdeduzione proponente

IV25 di Mongabia unico cavalcavia nel Comune di Castelnuovo, non prevede piste ciclabili; per la predisposizione sarà sufficiente l'allargamento di 2,5 m da un lato.

Osservazione

55 - *Sia realizzato un monitoraggio ambientale costante in corso d'opera*

Controdeduzione proponente

Diversamente da quanto indicato dal Comune, quanto richiesto è già previsto. In particolare nel progetto di monitoraggio ambientale sono previste misure di monitoraggio per tutta la fase di costruzione e per tutte le componenti ambientali.

Già Previsto

Osservazione

56 - *Sia verificato costantemente il clima acustico*

Controdeduzione proponente

Diversamente da quanto indicato dal Comune, quanto richiesto è già previsto. In particolare nel progetto di monitoraggio ambientale sono previste misure di rumore in fase ante operam, durante tutta la fase di costruzione e di post operam (nel primo periodo di esercizio).

Già Previsto

Osservazione

57 - *Siano rilocalizzate le singole attività produttive interferenti con il tracciato ed i cantieri dell'alta velocità*

Controdeduzione proponente

Tutte le attività produttive incompatibili con il progetto verranno risarcite in accordo a quanto previsto dall'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal D.Lgs. n. 302/2002).

Già Previsto

Osservazione

58 - *Siano individuati e bonificati tutti i siti inquinati produttive interferenti con il tracciato ed i cantieri dell'alta velocità.*

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015Controdeduzione proponente

Quanto richiesto è già previsto dal progetto.

Già Previsto

Osservazione

59 - Siano risolte le interferenze con i siti storici ed archeologici produttive interferenti con il tracciato ed i cantieri dell'alta velocità

Controdeduzione proponente

Quanto richiesto è già previsto dal progetto.

Già Previsto

Osservazione

60 - Sia realizzato uno studio di revisione progettuale del tracciato della ferrovia storica

Controdeduzione proponente

La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.

Valutazione

Si condividono le richieste di compensazione proposte da parte del Comune.

Si rinvia al CIPE l'approfondimento nel merito, nell'ambito di una complessiva valutazione delle misure compensative e sulla base delle risorse disponibili.

Comune di Sommacampagna (nota in data 03/11/2014)Osservazione

01. Si richiede che il progetto presentato preveda, [...], il mantenimento, l'adeguamento e la cessione al Comune (ai sensi del Codice della Strada) della pista di cantiere già prevista in affiancamento a tutto l'asse ferroviario, dalla SP 26 Morenica fino all'innesto nella viabilità esistente in prossimità del cavalcavia ferroviario di via de Amicis, con le relative opere di connessione alla rete viaria esistente, in parte già indicate nel progetto, da utilizzare come viabilità locale est-ovest. In particolare si chiede che:

Le caratteristiche della nuova viabilità siano riferite alla "pista di cantiere bitumata" indicata nella Tav. INOS 00 D E2 WA CAOOOO 002 0 - scala 1:100 di progetto, da realizzarsi con le caratteristiche tecniche previste dalla normativa per le strade pubbliche (corpo stradale di composizione e materiali idonei) con una larghezza minima di mt. 7,00 anziché i mt. 6,00 di progetto;

Controdeduzione proponente

Vista la discontinuità della pista e la previsione di aree a verde e di opere (attraversamenti stradali e idraulici) in fase definitiva in corrispondenza di alcuni tratti, sarà valutata in accordo con l'Amministrazione a fine lavori la possibilità di cedere alcuni tratti della pista, sulla base delle esigenze dell'Amministrazione comunale, nello stato in cui si trovano a fine lavori. Si precisa che per tali opere il Comune dovrà farsi carico del costo di esproprio e della variazione di titolo di occupazione da temporanea a definitiva. Le modalità di cessione dovranno essere regolate da apposita convenzione.

Valutazione

Si rimanda ad apposita prescrizione in merito alla riorganizzazione della viabilità tra Sona e Sommacampagna.

Osservazione

02. sia mantenuta la rotonda prevista, nel piano di cantierizzazione, per l'inserimento sulla SP26 Morenica, adeguandola alle dimensioni minime sopra indicate (mt. 7,00) e realizzandola con raggio di curvatura idoneo alla tipologia della strada provinciale da concordare con l'ente proprietario della strada;

Controdeduzione proponente

Si accoglie la richiesta descritta e valutata al punto SO15.

Valutazione

Si rimanda ad apposita prescrizione in merito alla riorganizzazione della viabilità tra Sona e Sommacampagna.

Osservazione

03. nel tratto corrispondente al cantiere armamento, la pista in progetto deve essere rimossa e sostituita con un tratto stradale delle caratteristiche sopra indicate, da realizzarsi compatibilmente alla realizzazione delle mitigazioni a verde e/o dal rumore;

Controdeduzione proponente

Si richiama la controdeduzione all'osservazione SO01.

Valutazione

Si rimanda ad apposita prescrizione in merito alla riorganizzazione della viabilità tra Sona e Sommacampagna.

Osservazione

04. in corrispondenza del sottopasso in Loc. Siberie la pista - strada sia raccordata con la viabilità esistente da una rotonda delle medesime dimensioni di quella prevista nel progetto di cantierizzazione, modificandone la posizione in accordo con il Comune; in tale posizione va rilevato che la nuova strada, sostitutiva della pista di cantiere, sarà posta in stretto affiancamento con l'area di cava esistente e l'area di servizio (occupate da manufatti accessori all'infrastruttura): si richiede pertanto che la realizzazione della pista bitumata sia accompagnata dall'esecuzione di tutte le opere di sostegno e consolidamento dei suoli interessati, al fine di garantirne la stabilità nel tempo per l'uso viario, concordandole opportunamente con il Comune che diventerà proprietario della strada stessa;



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Controdeduzione proponente

La rotonda di cantiere non potrà essere eseguita perché interferente con la cava posta ad est.

Valutazione

Considerato che il Comune ha proposto di modificare la posizione della rotonda di progetto in affiancamento della cava esistente, si ritiene che il medesimo abbia escluso la possibilità di interferire con la medesima, quindi si prescrive che:

"Sia valutato, in accordo con il Comune di Sommacampagna, lo spostamento della rotonda in corrispondenza del sottopasso in Loc. Siberie e dei necessari adeguamenti della pista bituminata, al fine di mantenere, a fine lavori, l'operatività della viabilità di cantiere per l'uso viario".

Osservazione

05. in corrispondenza del sottopasso di via Betlemme sia mantenuto il ponte scatolare previsto dal progetto di cantierizzazione opportunamente dimensionato per supportare la futura viabilità di transito, prevedendo opportuni accorgimenti per la salvaguardia degli edifici esistenti ed il mantenimento del collegamento (sottopasso esistente) con il territorio del Comune di Sona (abitato di Lugagnano), prolungandolo opportunamente e garantendo l'accessibilità in sicurezza alla nuova viabilità risultante dall'uso della pista di cantiere;

Controdeduzione proponente

La richiesta del Comune si ritiene fattibile.

Valutazione

Il Proponente ha fornito sufficienti chiarimenti; prescrizione con oneri a carico di CEPAV.

Osservazione

06. in corrispondenza di via Rampa, considerando la non realizzazione del cavalcavia ferroviario ivi previsto (vedi successiva Osservazione n. 12), sia confermata la rotonda prevista nella cantierizzazione in prossimità dell'attuale sottopasso;

Controdeduzione proponente

Si richiama la controdeduzione all'osservazione SO22 che chiarisce la non fattibilità del sottopasso in luogo del cavalcavia.

Valutazione

Si rimanda ad apposita prescrizione in merito alla riorganizzazione della viabilità tra Sona e Sommacampagna.

Osservazione

07. sia altresì confermato e mantenuto il tratto della pista previsto tra il Km 139+900 (via Rampa) ed il km 140+800 circa (fine lotto funzionale n. 7), confermando la rotonda ivi prevista (in Comune di Verona) e provvedendo a collegarla opportunamente con il nuovo cavalcavia ferroviario di via De Amicis (vedi Osservazione n. 11);

Controdeduzione proponente

Sarà valutata in accordo con l'Amministrazione la possibilità di cedere a fine lavori la pista nello stato in cui si trova a fine lavori. Si precisa che per tali opere il Comune dovrà farsi carico del costo di esproprio e della variazione di titolo di occupazione da temporanea a definitiva. Le modalità di cessione dovranno essere regolate da apposita convenzione.

Valutazione

Si rimanda ad apposita prescrizione in merito alla riorganizzazione della viabilità tra Sona e Sommacampagna.

Osservazione

08. la realizzazione delle mitigazioni a verde previste dal progetto sia realizzata a sud della nuova strada risultante, mantenendo la pista di cantiere, al fine di mitigare opportunamente anche gli impatti della nuova viabilità.

Se la pista sarà mantenuta potrà essere fattibile lo spostamento della mitigazione se il Comune metterà a disposizione le relative aree.

Valutazione

Si rimanda ad apposita prescrizione in merito alla riorganizzazione della viabilità tra Sona e Sommacampagna.

Osservazione

09. Si richiede che il progetto presentato, in adempimento alle prescrizioni della Delibera del CIPE, venga opportunamente integrato e modificato come segue:

- le essenze arboree da utilizzare siano quelle già indicate nell'art. 40 del Regolamento Edilizio Comunale, al fine di omogeneizzare gli interventi con la vegetazione tipica di questa parte del territorio regionale;

Controdeduzione proponente

L'osservazione potrà essere accolta nella fase di progettazione esecutiva.

Valutazione

Il Proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Tuttavia, si prescrive che:

"In merito alle mitigazioni a verde, le essenze arboree da utilizzare siano quelle già indicate nell'art. 40 del Regolamento Edilizio Comunale. Le mitigazioni dovranno essere realizzate prima della messa in esercizio dell'opera"

Osservazione

10. la realizzazione delle mitigazioni (in filari, esemplari isolati ed aree destinate al rimboschimento) avvenga prima dell'avvio dell'esercizio dell'infrastruttura;

Controdeduzione proponente

Le mitigazioni a verde saranno poste a dimora prima dell'inizio dell'esercizio commerciale della linea.

Già Previsto

Valutazione

Il Proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Tuttavia, si prescrive che:

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

“In merito alle mitigazioni a verde, le essenze arboree da utilizzare siano quelle già indicate nell'art. 40 del Regolamento Edilizio Comunale. Le mitigazioni dovranno essere realizzate prima della messa in esercizio dell'opera”

Osservazione

11. sia prevista l'acquisizione al patrimonio indisponibile del Comune e/o il vincolo di destinazione d'uso pubblico perpetuo a parco pubblico, dei sedimi di eventuali aree boscate, arboreti in progetto, fasce boscate e filari alberati di vario genere, la cui manutenzione sia posta in carico all'ente gestore dell'infrastruttura

Controdeduzione proponente

Per tutte le aree a verde è garantita la manutenzione delle aree a verde per i primi due anni dalla piantumazione. Successivamente la manutenzione delle aree sarà a carico del relativo proprietario.

Gli interventi a verde sono stati progettati in modo da minimizzare la relativa manutenzione.

Valutazione

Il Proponente ha fornito sufficienti chiarimenti

Osservazione

12. Si richiede il finanziamento o contribuzione al finanziamento del progetto di recupero e consolidamento strutturale del santuario di Madonna di Monte vincolato dalla Soprintendenza Regionale con Decreto in data 20.06.2011, secondo il progetto approvato da questa Comune giusto Permesso di Costruzione n. 138/2014. I relativi lavori dovranno essere realizzati e completati, secondo le prescrizioni della Soprintendenza ed utilizzando ditte opportunamente qualificate, prima dell'esecuzione dei lavori preparatori di cantierizzazione dell'opera. Sia apposto un vincolo d'uso pubblico sul santuario e sulle dirette pertinenze al fine di garantirne l'utilizzo pubblico, all'interno di un'opportuna convenzione da stipulare tra proprietà e Comune, prima dell'effettuazione dei lavori.

Controdeduzione proponente

A cura RFI

Valutazione

Le opere di compensazione dovranno essere valutate dal CIPE, in fase di approvazione dell'opera.

Osservazione

13. Si richiede che gli edifici e manufatti (legittimamente esistenti) che il progetto prevede in demolizione, in quanto interferiti dall'infrastruttura, siano (su richiesta dei proprietari) ricostruiti a parità di superfici coperte, volumi ed ingombri, in aree e/o superfici (possibilmente già in possesso dei proprietari medesimi) concordate preventivamente con il Comune, dotando le nuove edificazioni di tutti i necessari collegamenti con la viabilità esistente e/o in progetto.

Controdeduzione proponente

Si fa presente che per le acquisizioni o occupazioni temporanee che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le stesse procedure già adottate per la linea Treviglio-Brescia, basate cioè sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal D.Lgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

14. Si richiede, al fine di garantire la continuazione della produzione e commercializzazione dei prodotti aziendali, nonché per la tutela dei posti di lavoro, il mantenimento dello stabilimento ANCAP nell'attuale ubicazione, modificando a tal fine il tracciato di progetto. In subordine si richiede che l'eventuale delocalizzazione del fabbricato produttivo ANCAP sul territorio del Comune di Sommacampagna avvenga attraverso la stipulazione di un opportuno accordo di programma tra General Contractor, Ferrovie, Comune, Regione Veneto e proprietà, in variante al vigente Piano di Assetto del Territorio e Piano degli Interventi e senza incidenza sui dimensionamenti della stesso, anche in relazione al consumo di Superficie Agraria Utile (SAU), in aree idonee anche in relazione alle linee di sviluppo insediativo delineate dal Comune, prevedendo le opportune compensazioni economiche, la necessaria dotazione di aree a standard urbanistici, i relativi interventi / adeguamenti viabilistici e le necessarie e conseguenti compensazioni connesse alla traslazione dell'azienda. In tal caso la nuova linea di produzione, il fabbricato e le relative pertinenze dovranno essere funzionanti garantendo ogni parte del processo produttivo e di commercializzazione dei prodotti, prima della dismissione delle sede esistente.

Controdeduzione proponente

Si precisa che la delibera CIPE del 2003 di approvazione del Progetto Preliminare prescriveva per l'ANCAP di non deviare la LS ma delocalizzare l'attività produttiva. Le problematiche Ancap sono in corso di esame.

Premesso che la rilocalizzazione dell'impianto non è critica sulla funzionalità di Tratta della Linea AV/AC, si provvederà per tempo (a Progetto approvato) a interprendere accordi con la ditta ANCAP al fine di consentire la rilocalizzazione della stessa.

L'importo valorizzato si riferisce alla differenza tra costo totale stimato per la rilocalizzazione ed importo allocato come espropri (valore del corpo di fabbrica) ai sensi dell'art. 38 del DM 327 / 2001. La rilocalizzazione è una procedura di carattere urbanistico che deve essere necessariamente in capo al Comune.

Valutazione

Si prende atto della volontà manifestata dal proponente, ma si ritiene opportuno prescrivere che:

"Prima dell'inizio dei lavori di demolizione dello stabilimento ANCAP, dovrà essere stipulato un accordo di programma..."

Osservazione

15. Si richiede che il progetto dell'opera preveda una soluzione alternativa alla soppressione della strada comunale via Val di Sona (via Libia in Sona) che consenta il mantenimento dell'attuale collegamento viario tra la SP 26 Morenica e le aree poste in

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

prossimità dell'attuale sede di ANCAP, nonché di collegamento con la Loc. Valle in Sona. Si propongono due possibili soluzioni alternative

a) la realizzazione di un nuovo sottopasso ferroviario che, dal tronco terminale della strada comunale interrotta, a sud della nuova linea ferroviaria e sottopassando anche la linea storica, realizzi un collegamento viario di idonee dimensioni con la strada comunale di confine con Sona posta a nord della stazione ferroviaria;

b) il mantenimento della pista di cantiere bitumata prevista, nel piano della cantierizzazione (Tav. IN05 00 D E2WA CA0000 002 0 - scala 1:100), in affiancamento alla linea ferroviaria e quindi alla SSE, fino all'imbocco sulla SP 26 Morenica, compresa la rotatoria ivi prevista da realizzarsi di larghezza e consistenza compatibile con il traffico veicolare in transito sulla medesima SP, da realizzarsi con tutte le caratteristiche tecniche previste dalla normativa per le strade pubbliche (corpo stradale di composizione e materiali idonei) con una larghezza minima di mt. 7,00 anziché mt. 6,00 di progetto.

Controdeduzione proponente

Si fa presente che delle due soluzioni prospettate la a) comporterebbe numerosi e significative difficoltà tecniche inclusa la necessità di demolire un fabbricato ferroviario di recente costruzione. L'alternativa valorizzata che si ritiene fattibile prevede la realizzazione di una viabilità della stessa sezione di quella attuale sullo stesso percorso previsto per la pista di cantiere dal punto corrispondente alla pk ferroviaria 135+500 fino alla SP26 Morenica ove sarà realizzata una rotatoria.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Vedi prescrizione su riorganizzazione viabilità.

Osservazione

16. Si richiede la non realizzazione del nuovo sottopasso previsto al km.134+400 circa, di collegamento tra la località Brognol in Sommacampagna e la località Valle in Sona e delle connesse opere viarie (rotatoria al Brognol), mantenendo il sottopasso esistente, con funzioni di mero collegamento delle aree agricole circostanti, opportunamente prolungato sotto la nuova linea ferroviaria, dirottando le risorse economiche non utilizzate sul potenziamento del sottopasso stradale della SP 26 Morenica e/o della strada medesima.

Controdeduzione proponente

La richiesta si ritiene fattibile.

Si segnala che trattandosi di prolungamenti di strutture esistenti, la viabilità di progetto non potrà chiaramente rispettare i vincoli piano altimetrici normativi e i criteri progettuali adottati per i sottopassi poderali di nuova realizzazione del presente PD.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Vedi prescrizione su riorganizzazione viabilità.

Osservazione

17. Si richiede il ripristino della soluzione viabilistica prevista nel progetto preliminare relativamente alla soluzione dell'interferenza tra la linea ferroviaria e la strada provinciale Morenica, tenendo opportunamente conto dello svincolo previsto in prossimità della stessa dal progetto del Sistema delle Tangenziali Venete. Inoltre, con riferimento all'utilizzo della strada provinciale quale percorso preferenziale per l'accesso ai cantieri (vedi elaborati di cantierizzazione) si richiede l'allargamento del sottopasso esistente e di quello di progetto nonché di tutto il tratto della SP 26 Morenica dal confine comunale al casello autostradale, con realizzazione di una pista ciclopedonale di opportuna larghezza che consenta un collegamento protetto tra l'abitato di Sommacampagna e l'area della stazione esistente.

Controdeduzione proponente

La richiesta di allargamento della viabilità esistente e relativa costruzione della pista ciclabile per il solo tratto dal casello A4 al futuro sottopasso (circa 1,2 km), si ritiene fattibile. A tal proposito sarà necessario spostare la linea elettrica esistente e le canalette di irrigazione.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Vedi prescrizione su riorganizzazione viabilità.

Osservazione

18. IDEM

Controdeduzione proponente

Per quanto riguarda la richiesta di allargamento del sottopasso esistente sotto la linea ferroviaria storica la sezione attuale è sufficiente per una strada di categoria C2 ma non sufficiente ad ospitare anche la pista ciclabile per la quale occorrerà predisporre un sottopasso a spinta ad hoc delle dimensioni 3mx3m.

Inoltre si dovrà prevedere l'allargamento del sottopasso AV SL93 per ospitare la pista ciclabile in circolazione protetta.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Vedi prescrizione su riorganizzazione viabilità.

Osservazione

19. Al fine di non penalizzare ulteriormente le attività agricole esistenti si richiede il mantenimento e/o la riproposizione dei sottopassi esistenti al Km. 136+500 circa (di collegamento tra le Loc., Colombarola in Sommacampagna e Sellara in Sona) ed al Km.136+750 circa in prossimità della Loc. Lantiera in Sona, proponendone il prolungamento sotto la nuova linea in progetto e un opportuno innesto viario sulla futura strada comunale derivante dal mantenimento della strada di cantiere di cui all'Osservazione n. 1.

Controdeduzione proponente

La richiesta si ritiene fattibile. Le nuove viabilità, essendo passaggi esclusivamente privati ed essendo prolungamenti di strutture esistenti, non potranno chiaramente rispettare i vincoli piano altimetrici normativi e i criteri progettuali adottati per i sottopassi poderali di nuova realizzazione del presente PD.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Vista la richiesta di mantenimento della pista di cantiere si prolungherà il solo passaggio a pk 136+500, previo accordo con i proprietari e gestori delle attività agricole adiacenti al sottopasso pk 136+750.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. prescrizione

Osservazione

20. Si richiede che l'innesto da sud al sottopasso previsto al km. 138 circa (Loc. Siberie) sia opportunamente rivisto, riprogettato e realizzato, nella medesima consistenza di progetto, in modo tale da non insistere sui sedimi di cava esistenti (già scavati) e da essere compatibile con l'utilizzo della pista di cantiere quale viabilità comunale, come previsto nell'Osservazione n. 1

Controdeduzione proponente

Si ritiene che la problematica riguardi solamente la fase provvisoria di scavo della rampa sud, in quanto la sede definitiva, per quanto desumibile da rilievo, non interferisce con gli scavi della cava. A seguito di opportuno rilievo di dettaglio della situazione attuale della cava esistente, verranno quindi previste in fase provvisoria opportune opere provvisorie per evitare l'interferenza dello scavo della rampa con il sedime di cava esistente.

Valutazione

Il proponente ha fornito chiarimenti insufficienti in quanto lo stato dei luoghi è diverso dal progetto prescrizione come da osservazione del Comune

Osservazione

21. Si richiede che l'attuale sottopasso ferroviario della linea storica, ubicato al km 138+800, in Loc. Betlemme, sia opportunamente prolungato al fine di conservare il collegamento degli edifici residenziali posti a sud dell'infrastruttura che trovano il loro sbocco via rio, storico e naturale, nell'attuale sottopasso di collegamento con l'abitato di Lugagnano, garantendo inoltre l'accessibilità in sicurezza alla nuova viabilità risultante dall'uso della pista di cantiere.

Controdeduzione proponente

La richiesta si ritiene fattibile. Trattandosi di prolungamenti di strutture esistenti, la viabilità di progetto non potrà chiaramente rispettare i vincoli piano altimetrici normativi e i criteri progettuali adottati per i sottopassi poderali di nuova realizzazione del presente PD.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti prescrizione

Osservazione

22. Si richiede la non realizzazione del cavalcavia previsto al km. 139 che andrà sostituito con il prolungamento dell'attuale esistente sottopasso (quanto meno nelle dimensioni attuali), dalla realizzazione di una rotatoria di adeguate dimensioni (da concordare con il Comune) all'incrocio tra via Rampa e via Belvedere, al fine di consentire il massimo potenziale di utilizzo del cavalcavia di via De Amicis, nonché dalla realizzazione di un pista ciclo pedonale di adeguate dimensioni lungo via Rampa e in corrispondenza del sottopasso, dirottando le altre risorse economiche sulla realizzazione della barriera verde anch'essa indicata alla successiva Osservazione n. 13.

Controdeduzione proponente

Non è possibile sostituire il cavalcavia di via rampa con sottopasso per la presenza dell'interconnessione a quota □7 da p.c. e della linea storica.

Valutazione

Si rimanda ad apposita prescrizione in merito alla riorganizzazione della viabilità tra Sona e Sommacampagna.

Osservazione

23. Si richiede che la realizzazione del cavalcavia previsto al km. 140 circa, in corrispondenza di via De Amicis in Sona, sia effettuata integrando e modificando opportunamente il progetto al fine di corrispondere da un lato esigenze viabilistiche del territorio e dall'altro alla minimizzazione degli impatti viari sui centri abitati di Caselle e di Lugagnano, adeguando contestualmente la viabilità circostante ed inserendo ulteriori mitigazioni di carattere ambientale sotto forma di barriere alberate in prossimità della risultante struttura viaria. In particolare si richiede che il cavalcavia sia realizzato con due corsie per senso di marcia e sia opportunamente potenziata la viabilità connessa come segue:

- potenziamento ed allargamento di via De Amicis in Sona fino ad una larghezza minima di mt. 7 con realizzazione di una rotatoria di opportune dimensioni all'innesto di via De Amicis in via Beccarie nel centro abitato di Lugagnano; tale intervento può essere facilmente realizzato attraverso la conferma ed il mantenimento di quanto previsto nel piano di cantierizzazione e l'affiancamento della viabilità stessa (da mantenere) con una barriera verde di composizione e spessore da concordare con il Comune;

Controdeduzione proponente

Si segnala che la richiesta è in contrasto con il Comune di Sona.

Per quanto riguarda il potenziamento di via De Amicis, a patto che sia trovato accordo con il Comune di Sona e che l'esproprio definitivo sia a carico dei Comuni interessati, il Proponente è disponibile a cedere la pista di cantiere all'Amministrazione comunale nello stato in cui si troverà a fine lavori.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti

Osservazione

24. realizzazione in accordo con il comune di Sona di un nuovo collegamento viario che parallelamente alla A22 determini l'innesto diretto nella nuova rotatoria di progetto, su via Beccarie, di una strada con funzione di circonvallazione nord dell'abitato di



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Lugagnano (utilizzando l'esistente Via Sacharov) al fine di impedire al traffico pesante di attraversare il centro abitato medesimo e quale compensazione per gli impatti viari;

Controdeduzione proponente

Non si comprende come possa essere realizzato il collegamento, stante la quota sopraelevata della Tangenziale e la stretta adiacenza con A22. Peraltro la richiesta coinvolgerebbe anche i Comuni di Sona e Verona.

Valutazione

Prescrizione già prevista:

Venga limitato il transito dei mezzi pesanti nei centri abitati, provvedendo per quanto possibile alla realizzazione di piste operative per la viabilità di cantiere parallele al tracciato.

Osservazione

25. potenziamento ed allargamento di via Canova in Caselle fino ad un minimo di mt. 7, ivi prevedendo le seguenti opere compensative:

- *ampliamento del sedime stradale fino ad un minimo di mt. 7, nel rispetto degli edifici esistenti anche tramite una eventuale modifica dell'asse stradale attuale;*
- *un'opportuna rotatoria, di adeguate dimensioni all'incrocio tra il cavalcavia ferroviario, via Belvedere e via Cason in Verona;*
- *la risoluzione dell'innesto di via Macaccara in Caselle, rispettando le fasce boscate / siepi esistenti lungo tale asse viario, tutelate dalla strumentazione urbanistica comunale;*
- *una ulteriore rotatoria, di adeguate dimensioni, in prossimità dell'innesto di via Verona nella strada di circonvallazione della cilia, il cui posizionamento andrà concordato con il limitrofo comune di Verona e adeguato alla rotatoria ivi prevista dal progetto SI.Ta.Ve.;*

Controdeduzione proponente

Le opere compensative proposte si ritengono fattibili.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

26. realizzazione di un'opportuna barriera verde (fascia alberata □ boscata) a tutela del centro abitato di Caselle, per tutta la lunghezza di via Canova della larghezza di almeno 40 mt., composta da tre filari (alternati) di alberi di alto fusto e relative siepi di delimitazione, utilizzando essenze arboree ed arbustive che non determinino rischio per i voli aerei data la vicinanza con l'aeroporto Valerio Catullo (bird-strike). Tale elemento vegetazionale sia affiancato, quale forma di mitigazione / compensazione ambientale, da un percorso ciclopedonale largo almeno metri 3, da realizzarsi e cedere al Comune di Sommacampagna:

Controdeduzione proponente

Quanto richiesto si configura come misura compensativa. Si ricorda che per l'intera estensione della tratta prospiciente l'abitato di Caselle è prevista una fascia boscata affiancata al sedime ferroviario.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

27. realizzare opportune forme di integrazione vegetazionale tra la predetta barriera e quella che sarà realizzata nella medesima area, da parte della A22, in relazione al progetto di realizzazione della 3 corsia autostradale, concordandone opportunamente il progetto, le modalità ed i tempi di esecuzione con il Comune.

Controdeduzione proponente

Non avendo evidenze del progetto di A22 si ritiene la richiesta non di competenza del Proponente.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

28. Relativamente alle opere di mitigazione ambientale a verde, che il progetto sia modificato ed integrato come segue:

a) a tutela dell'area boscata in Loc. Madonna di Monte e fatta salva la prevista autorizzazione regionale in materia, sia dimostrato in apposita scheda tecnica che gli interventi di progetto risultano coerenti con quanto previsto nella Relazione Forestale (pag. 49) relativamente a:

- *destinazione a bosco di una superficie equivalente o maggiore di quella modificata (indicata pari a mq 6.759);*
- *miglioramento culturale di una superficie doppia rispetto a quella modificata individuando opportunamente;*
- *contribuzione alla realizzazione di altra area boscata di mitigazione con specifico riferimento all'abitato di Caselle di cui alla precedente Osservazione n. 13;*

Controdeduzione proponente

Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo.

Valutazione

"Relativamente ad eventuali sottrazioni di superfici boscate, sottoposte a vincolo forestale, siano individuati opportune misure compensative ai sensi della normativa regionale vigente."

Osservazione

29. b) tutte le formazioni vegetali (arboree ed arbustive) esistenti, individuate in accordo con il Comune, fino a mt 100 dalle aree di cantiere, aventi rilevanza per l'aspetto naturalistico, ambientale e paesaggistico, dovranno essere oggetto di specifica tutela e qualora danneggiate o interferite, in sede di realizzazione di lavori (sia quindi rispetto al progetto che alla cantierizzazione), dovranno essere riproposte e/o ripristinate, anche in sedimi limitrofi, nella stessa consistenza e tipologia esistente;



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Controdeduzione proponente

L'osservazione è condivisibile.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

30. c) *laddove il tracciato ferroviario risulti ubicato in ambiti territoriali interessati dai coni visuali individuati nel PAT, dovranno essere predisposte e concordate specifiche forme di mitigazione visiva con riferimento alle tipologie vegetali previste dal progetto: si richiede di concordare opportunamente tali mitigazioni con il Comune, presentando preventivamente una proposta in tal senso formata con indagine fotografica relativa alla visuale tutelata e foto inserimento delle mitigazioni proposte, con disponibilità ad apportare le eventuali modifiche ed integrazioni ritenute opportune e necessarie dal Comune;*

Controdeduzione proponente

Le mitigazioni a verde sono già definite dal progetto presentato. Vi è disponibilità ad affinamenti in relazione all'esatta ubicazione degli interventi e delle specie da impiegare nell'ambito di quanto già previsto.

Valutazione

Prescrizione già prevista:

La progettazione esecutiva dovrà tenere conto degli effettivi e vigenti vincoli, desumibili dagli elaborati dei piani urbanistici dei Comuni interessati dall'opera infrastrutturale e dalla sua cantierizzazione.

Osservazione

31. d) *implementazione delle mitigazioni afferenti al mascheramento della sottostazione elettrica posta in prossimità della SP 26 Morenica, con realizzazione di una fascia boscata attorno alla centrale stessa, al fine di renderla invisibile sia dalla strada provinciale che dal circostante territorio agricolo;*

Controdeduzione proponente

Premessa la criticità del sito in riferimento alla scarsa disponibilità di spazi, la schermatura della sottostazione elettrica potrà essere integrata ove non già previsto.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. prescrizione

Osservazione

32. e) *realizzazione di una nuova macchia boscata di opportuna profondità (minimo mt 40) in corrispondenza del nucleo abitato site in Loc. Betlemme;*

Controdeduzione proponente

Anche al fine di minimizzare il consumo di suolo, si ritiene adeguata la prevista siepe arboreo-arbustiva.

Valutazione

Non si ritiene che la realizzazione di una nuova macchia boscata possa essere definita "consumo di suolo", tant'è vero che in loc. Rampa (vedi punto successivo) è stata prevista un'analoga mitigazione.

PRESCRIZIONE:

Le opportune misure di mitigazione a verde a favore dei potenziali ricettori degli impatti generati dalle opere di cantiere e dalla messa in opera dell'infrastruttura ferroviaria siano concordate con ARPAV e i Comuni interessati.

Osservazione

33. f) *realizzazione di una nuova macchia boscata di opportuna profondità (minimo mt 40) in corrispondenza della loc. Rampa (dal Km 139 al Km 140+500) in parziale sostituzione della fascia boscata, compreso il sedime occupato dal cavalca ferrovia previsto, da non realizzare;*

Controdeduzione proponente

L'osservazione è accoglibile limitando l'intervento al tratto di linea prospiciente le abitazioni della frazione Rampa.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

34. g) *mitigazione a verde della strada risultante dal mantenimento della pista di cantiere, tramite fascia boscata (secondo la definizione di progetto) da realizzare a sud del tracciato previsto;*

Controdeduzione proponente

Anche al fine di minimizzare il consumo di suolo, l'osservazione non si ritiene accoglibile.

Valutazione

Non si ritiene che la realizzazione di una nuova macchia boscata possa essere definita "consumo di suolo".
Si richiama la suddetta prescrizione sulle opere di mitigazione a verde.

Osservazione

35. h) *mitigazione con filari alternati del tipo "filare fitto" del cavalca ferrovia di Via de Amicis;*

Controdeduzione proponente

L'osservazione è condivisibile.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

36. i) *realizzazione della barriera verde (fascia alberata - boscata) a tutela del centro abitato di Caselle, per tutta la lunghezza di via Canova della larghezza di almeno 40 mt., composta da tre filari (alternati) di alberi di alto fusto e relative siepi di delimitazione, utilizzando essenze arboree ed arbustive che non determinino rischio per i voli aerei data la vicinanza con l'aeroporto Valerio Catullo [bird-strike]:*

Controdeduzione proponente

Si ricorda che, per l'intera estensione della tratta prospiciente l'abitato di Caselle, è già prevista una fascia boscata affiancata al sedime ferroviario.

Già Previsto

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

37.j) *relativamente all'impatto dell'infrastruttura sulle aree individuate dal PAT per la tutela faunistica ed in particolare per l'area ubicata in Caselle, in prossimità della loc. Paradiso, si chiede che vengano previsti almeno n. 3 cunicoli per il passaggio della fauna, uno proprio presso la loco Paradiso e gli altri due nel tratto tra la SP 26 Morenica e la loco Siberie.*

Controdeduzione proponente

I passaggi fauna non sono previsti in quanto è già presente sul territorio la barriera fisica costituita dalla linea storica.

Valutazione

Vedi prescrizioni VINCA

Osservazione

38. *Relativamente alle opere di mitigazione afferenti al rumore si richiede che:*

a. venga opportunamente trattato con interventi puntuali diretti il complesso monumentale del Santuario di Madonna di Monte in ragione del rilievo storico ambientale dello stesso e della sua assimilabilità agli edifici sensibili trattati dal progetto;

Controdeduzione proponente

Il progetto prevede in corrispondenza del santuario di Madonna di Monte il posizionamento sulla linea di barriere antirumore di tipo fonoassorbente di 6 metri di altezza. Non risultano necessari ulteriori interventi sugli infissi.

Valutazione

Vedi prescrizioni già citate.

Osservazione

39. b. *venga prolungata verso ovest la barriera antirumore BA-30-001-MV, fino a comprendere la tutela dell'aggregato residenziale della loc. Paradiso, posto (di fatto) a cavallo del limite di 250 metri dalla nuova linea in costruzione;*

Controdeduzione proponente

Non si condivide l'osservazione. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.

Valutazione

Vedi prescrizioni su PMA

Osservazione

40. C. *sia prevista la realizzazione di barriere fonoassorbenti in corrispondenza di ogni edificio residenziale posto in prossimità della nuova linea;*

Controdeduzione proponente

Non si condivide l'osservazione. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.

Valutazione

Vedi prescrizioni su PMA

Osservazione

41. *Relativamente alla realizzazione della SSE - Sona si richiede che:*

A) sia opportunamente ridotta al minimo necessario la superficie occupata dalla SSE sia in relazione alla minimizzazione dell'impatto sul paesaggio (trattandosi di zona soggetta a vincolo ai sensi del Titolo III del D.lgs 42/04) che in riferimento all'area effettivamente necessaria quale pertinenza della stessa:

Controdeduzione proponente

Il progetto già prevede una superficie ridotta al minimo; tuttavia in fase di PE potrà essere possibile un ulteriore contenimento compatibilmente con le esigenze tecniche.

Valutazione



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.
Vedi prescrizione sulla sottostazione.

Osservazione

42. B) tutti gli impianti realizzati siano del tipo blindato ed isolato in SF6;

Controdeduzione proponente

L'osservazione potrà essere accolta.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

43.C) venga dichiarato quali debbano essere le eventuali fasce di rispetto di natura urbanistico edilizia conseguenti alla realizzazione della SSE e quali eventuali interventi edilizi possano esservi realizzati.

Controdeduzione proponente

Le fasce di rispetto saranno individuate a valle dell'affinamento dello studio sulla compatibilità elettromagnetica in fase di PE.

Valutazione

Prescrizione:

In fase di progetto esecutivo, venga dichiarato quali debbano essere le eventuali fasce di rispetto di natura urbanistico edilizia conseguenti alla realizzazione della SEE-Sona e quali eventuali interventi edilizi possono esservi realizzati.

Osservazione

44. Considerato che il nuovo tratto di elettrodotto in progetto risulta ubicato in ambito di tutela paesaggistica ai sensi del Titolo III del D.lgs 42/02 in applicazione del D.M. del 7/03/1966 n. 104, che ha "Riconosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico [...] ", ed in presenza sulla collina soprastante all'asse ferroviario, in prossimità dalla SP 26 Morenica, di un rilevante bene culturale, recentemente oggetto di vincolo da parte della Soprintendenza: il Santuario di Madonna di Monte ed il limitrofo complesso edilizio, come da Decreto del Soprintendente Regionale in data 20.06.2011, si richiede che il nuovo tratto di elettrodotto previsto nel progetto venga realizzato totalmente interrato.

Controdeduzione proponente

L'interramento dell'elettrodotto non potrà essere considerato in ragione degli alti costi di realizzazione.

Valutazione

Vedi prescrizione già prevista sull'interramento del cavidotto.

Osservazione

45. Relativamente alla cantierizzazione, confermato e ribadito quanto sopra illustrato ed osservato con riferimento alla pista di cantiere, si richiede:

a. che il potenziamento ed adeguamento di via Val di Sona e via Siberie sia realizzato con l'ampliamento della carreggiata fino a mt. 7,00 complessivi, nel rispetto del D.M. 05.11.2001, con successiva cessione al Comune di aree ed opere realizzate, a compensazione della eliminazione del tratto terminale di via Val di Sona verso la SP 26 Morenica ed a compensazione degli impatti connessi al transito dei mezzi di cantiere;

Controdeduzione proponente

Alla fine della fase realizzativa le piste potranno essere cedute nello stato in cui si trovano con espropri e dichiarazione di PU a carico dell'Ente.

Valutazione

Vedi prescrizione su viabilità già citata.

Osservazione

46. b. Lo spostamento del cantiere "operativo" L7.0.1 verso il confine con Verona, in relazione alla richiesta di non realizzazione del cavalcavia ferroviario di via Rampa e della conseguente riduzione degli impatti sul territorio e sulla viabilità locale, evitando la realizzazione della rotonda su via Ceolara e le problematiche di accesso al cantiere, data la presenza (sul tracciato della prevista strada di servizio) di un'area di cava profondamente scavata o sua collocazione all'interno dell'area di cava già esistente sul territorio;

Controdeduzione proponente

Lo spostamento richiesto verso Est del cantiere L7O1 non si ritiene fattibile in quanto l'area si verrebbe a trovare in una zona distante dalla maggior parte delle lavorazioni di pertinenza.

Valutazione

Il proponente ha operato una riorganizzazione delle aree di cantiere, ritenuta sufficientemente adeguata.

Non si ritiene pertanto di poter condividere la richiesta.

Osservazione

47. c. di ubicare il suddetto cantiere operativo in prossimità del cavalcavia ferroviario di via De Amicis e/o di via Canova che andrà opportunamente modificata e potenziata secondo quanto indicato nella precedente Osservazione n. 13, rendendo quindi agevole e poco impattante il collegamento alla viabilità sovra ordinata

Controdeduzione proponente

Vedi la controdeduzione alla precedente osservazione SO46.

Valutazione

Come sopra.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Osservazione

48. PROCEDURA di CANTIERIZZAZIONE:

Nel territorio del Comune di Sommacampagna sono previste delle piste di cantiere lungo la linea ferroviaria per far in modo di interagire il meno possibile con la viabilità ordinaria sono da osservare le seguenti incongruenze:

a) Al chilometro 138+050 nell'intersezione della strada urbana (via Siberie) la pista nella costruzione della rotonda e della strada per ritornare lungo la ferrovia (verso est) è costruita sulla cava denominata "CEOLARA" già scavata ad una profondità di -23 metri dal piano campagna;

Controdeduzione proponente

Vedi controdeduzione osservazione SO04.

Valutazione

Vedi commento relativo.

Osservazione

49. b) La strada di collegamento con il cantiere operativo L.7.0.1 risulta impraticabile in quanto passa sulla cava "BETLEMME" già scavata ad una profondità di -23 metri dal piano campagna; inoltre la rotonda prevista su via Ceolara va ad interessare una casa di civile abitazione esistente.

Controdeduzione proponente

La rotonda verrà eliminata come richiesto (vedi controdeduzione osservazione SO04).

Valutazione

Vedi commento relativo.

Osservazione

50. LIMITAZIONE DELLA DIFFUSIONE DEGLI INQUINANTI ATMOSFERICI DURANTE L'ESECUZIONE DELL'OPERA:

a) Considerato che il territorio del comune di Sommacampagna viene interessato da parecchie infrastrutture (autostrade A4 e A22, ferrovia, aeroporto, strade provinciali di notevole traffico) e che ogni anno, con ordinanza sindacale, vengono imposte specifiche modalità di trasporto dei materiali polverulenti (ghiaia, sabbia, ...), che si richiede che i carichi trasportati siano idoneamente coperti;

Controdeduzione proponente

La costruzione delle opere verrà eseguita rispettando tutte le normative vigenti in tema ambientale. Inoltre si evidenzia che la qualità dell'aria sarà appositamente monitorata nella fase ante operam e durante tutta la fase realizzativa.

Già Previsto

Valutazione

Vedi prescrizioni su PMA

Osservazione

51. b) Le piste di collegamento del cantiere devono essere costantemente bagnate per impedire qualsiasi divulgazione di polveri sottili;

Controdeduzione proponente

Si condivide l'osservazione.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Prescrizione già prevista.

Osservazione

52. c) Le barriere antipolvere e le eventuali barriere antirumore (nel caso in cui i monitoraggi eseguiti nel corso dell'opera accertino un peggioramento dei limiti) devono essere previsti anche nei cantieri operativi e nei cantieri di armamento.

Controdeduzione proponente

Si condivide l'osservazione.

Già Previsto

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Prescrizione già prevista.

Osservazione

53. OSSERVAZIONI AMBIENTALI SUL PROGETTO DEFINITIVO:

a) Il progetto prevede che vengano effettuati vari monitoraggi ambientali sia ante-operam che durante l'esecuzione dei lavori che post-operam; si osserva che i monitoraggi ambientali ante-operam devono essere eseguiti almeno per un anno prima dell'inizio lavori e che il Comune possa accedere a tutti i dati rilevati;

Controdeduzione proponente

Le misure ante operam prevedono diverse durate in relazione alla specificità di ciascuna componente e sono in linea con quanto effettuato negli analoghi monitoraggi effettuati su infrastrutture ferroviarie. I dati saranno forniti all'organo di controllo che, una volta validati i risultati li metterà a disposizione degli enti.

Già Previsto

Valutazione

Vedi prescrizioni su PMA

Osservazione



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

54. b) *Nell'esecuzione di barriere arboree di mitigazione deve essere previsto un accordo-incarico di manutenzione del verde e di pulizia delle stesse aree a ditta locale: in via prioritaria a Coop. Sociale di tipo B che esegua già lavori simili sul territorio del Comune.*

Controdeduzione proponente

La manutenzione delle aree a verde sarà effettuata dal GC per i primi due anni successivamente sarà a carico del proprietario dell'area.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

55. *Al fine di minimizzare il più possibile l'impatto della nuova linea ferroviaria sul territorio, senza aumentare l'occupazione di suolo agricolo ed al fine di limitare l'inquinamento acustico, se ne richiede la realizzazione in TRINCEA nel tratto tra la SP n. 26 Morenica e l'autostrada A22.*

Controdeduzione proponente

L'osservazione non potrà essere accolta in quanto il tracciato è stato approvato già nel 2003 con delibera CIPE n. 120.

Valutazione

Si ritiene di non poter accogliere la richiesta.

Osservazione

56. *Ad integrazione dell'Osservazione n. 18 si chiede di valutare ed eventualmente attuare l'accorpamento al cantiere "armamento" del cantiere operativo L.7.0.1. in prossimità della SP 26.*

Controdeduzione proponente

Il cantiere armamento ed il cantiere civile L7O1 non potranno essere accorpati in relazione alle diverse funzioni.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

57. *Ad integrazione dell'Osservazione n. 10 si chiede che il sottopasso di via Siberie sia opportunamente allargato al fine di consentire la realizzazione di una strada a doppio scorrimento con affiancata pista ciclo-pedonale di almeno tre metri di larghezza con cordolo di protezione per pedoni e ciclisti.*

Controdeduzione proponente

L'osservazione si ritiene accoglibile. La larghezza della pista ciclabile, da realizzarsi in corrispondenza del sottopasso, sarà di 2,5 metri come da normativa.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Vedi prescrizione già prevista.

Osservazione

58. *Allo scopo di compensare la sottrazione delle aree agricole e per ridurre il deficit ambientale si chiede la realizzazione come compensazione dell'opera di una pista ciclo-pedonale sull'argine del Canale Alto Agro Veronese nei Comuni di Sona e Sommacampagna, prolungandola fino a Custoza secondo il progetto preliminare in atti in Comune.*

Controdeduzione proponente

La richiesta è molto generica e non consente l'analisi tecnico-economica.

Valutazione

Si rimanda ad opportuna analisi complessiva sulle misure compensative necessarie.

Osservazione

59. *Si chiede che sia opportunamente finanziato da parte del General Contractor l'aggiornamento dei piani di protezione civile comunale e provinciale.*

Controdeduzione proponente

Non rientra nelle competenze del Proponente.

Valutazione

Si rimanda ad opportuna analisi complessiva sulle misure compensative necessarie.

Osservazione

60. *Si chiede che la stazione ferroviaria di Sommacampagna e la stazione di via Rampa a Caselle siano ristrutturate ed adeguate al fine di poterle utilizzare per l'incremento della fruizione turistica del territorio e nell'ottica della realizzazione della metropolitana di superficie.*

Controdeduzione proponente

A cura RFI

Valutazione

Si ritiene di non poter accogliere la richiesta, in quanto non di competenza del proponente.

Osservazione

61. *In riferimento all'Osservazione n. 13 si segnala che l'infrastruttura prevista (sovrappasso di via De Amicis - via Canova) potrebbe essere sovra dimensionata essendo riferita alla Variante SS11 e discordante rispetto al progetto SI.Ta.Ve.*

Controdeduzione proponente

Il cavalcavia di via De Amicis è già stato ottimizzato e non tiene conto delle progetto SiTaVe.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Valutazione

Sulla SITAVE e sulle interferenze con altre infrastrutture è stata prevista una prescrizione specifica.

Osservazione

62. *Ad integrazione dell'Osservazione n. 15 si chiede la realizzazione di pannelli fonoassorbenti lungo tutta la tratta che interessa il Comune di Sommacampagna, a sud del tracciato di progetto, senza discontinuità, al fine di abbattere drasticamente la diffusione del rumore.*

Controdeduzione proponente

Non si condivide l'osservazione. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.

Valutazione

Vedi prescrizioni su PMA

Osservazione

63. *Si chiede di evitare lavori di cantiere nelle ore notturne in prossimità degli edifici abitati e nelle zone residenziali.*

Controdeduzione proponente

In linea di principio si concorda salvo necessità per le quali saranno intrapresi opportuni provvedimenti.

Valutazione

Prescrizione:

"Siano evitati lavori di cantiere nelle ore notturne in prossimità degli edifici abitati e nelle zone residenziali; qualora, per motivate ragioni di carattere tecnico, dovesse essere necessario prolungare i lavori nelle ore notturne, dovrà essere acquisita apposita concessione da parte delle autorità competenti e dovrà essere data evidenza pubblica di tale eccezione."

Osservazione

64. *Cepav 2 e/o Italferr dovranno accollarsi i costi di riparazione delle strade comunali rovinare dal continuo passaggio dei camion addetti ai lavori della TAV, per tutta la durata degli stessi.*

Controdeduzione proponente

E' previsto che la viabilità restituita nelle condizione originarie. La viabilità pubblica sarà oggetto di interventi di ripristino nei casi in cui l'ammaloramento sarà riconducibile al transito dei mezzi di cantiere.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

65. *Si richiede, quale opera compensativa, la realizzazione, a spese di Cepav2 e/o Italferr, di barriere antirumore su circoscrizione Europa, dopo la rotonda su via Caselle, in direzione Villafranca all'altezza delle abitazioni su via Saragat, e in direzione autostrada all'altezza di via Cabianca, con tipologia da concordare con il comune.*

Controdeduzione proponente

La richiesta non si ritiene accoglibile in quanto non pertinente al progetto.

Valutazione

Si rimanda ad opportuna analisi complessiva sulle misure compensative necessarie.

Osservazione

66. *Si richiede la realizzazione di opere compensative pari al 12% del valore dell'opera realizzata nel territorio comunale, seguendo la priorità di elencazione delle osservazioni o, in alternativa in contributi per altre opere di interesse pubblico secondo le indicazioni del Comune.*

Controdeduzione proponente

A cura RFI

Valutazione

Si rimanda ad opportuna analisi complessiva sulle misure compensative necessarie.

Comune di Castelnuovo (05/11/2014)

Osservazione

61 - *Nelle studio di impatto ambientale non risulta presente una analisi costi benefici, si rileva che nel parere del progetto preliminare dell' infrastruttura, di cui all'oggetto, della commissione VIA nazionale, i benefici dell'incremento del traffico merci e passeggeri con la realizzazione erano dell'ordine di soli due punti percentuali. Si evidenzia che nello studio di impatto ambientale non è stata presa in considerazione ed analizzata l'ipotesi di un diverso tracciato, ovvero l'ipotesi zero di non realizzare l'opera.*

Controdeduzione proponente

La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sui costi ed i benefici dell'opera. Tale aspetto fu trattato nell'ambito del progetto preliminare che risulta approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Osservazione

62 - Nel progetto definitivo sono presenti le superfici da espropriare e/o da occupare ma non risultano stimate le indennità di occupazione e/o di espropriazione, che non potranno comunque essere stimate come nella tratta Treviglio-Brescia utilizzando come riferimento il valore agricolo medio, in quanto la Corte Costituzionale ha dichiarato illegittimo l'utilizzo di detta procedura e pertanto gli indennizzi andranno corrisposti in base ai valori di mercato

Controdeduzione proponente

Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002).

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

63 - Nel progetto definitivo e nello studio di impatto ambientale non risulta presente uno studio esaustivo per l'indagine delle terre e rocce da scavo, in particolare agli enti nelle zone di passaggio dell'infrastruttura non sono stati prodotti gli studi e le analisi chimiche dei terreni previste dalla vigente legislazione nazionale.

Controdeduzione proponente

Si procederà secondo quanto previsto dalla legislazione vigente in materia di gestione di terre e rocce da scavo (D.M. 161/2012). Si fa presente che il Piano di Utilizzo non è previsto in questa fase di progettazione sulla base di quanto prescritto dalla normative vigente (art.5 del D.M. 161/2012).

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione ARPAV

Osservazione

64 - Nel progetto definitivo e nello studio di Impatto ambientale non risulta presente una mappatura e/o una cartografia delle distanze di protezione ambientale inerenti le linee elettriche ed ai campi elettromagnetici che andranno a crearsi a seguito della realizzazione della nuova linea ferroviaria e delle linee elettriche e dei manufatti di trasformazione (cabine elettriche) di pertinenza della nuova infrastruttura.

Controdeduzione proponente

Le questioni dei campi elettromagnetici sono affrontate solamente nell'ambito del sia sugli elettrodotti che sono l'unica parte modificata che produce interferenze elettromagnetiche e che non interessa il territorio del comune di Castelnuovo. L'impatto dovuto ai campi elettromagnetici è stato oggetto del SIA associato al progetto preliminare che risulta approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle del positivo parere del MATTM.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

65 - Nel progetto definitivo non sono presenti le proposte di accordo con gli enti locali proprietari dei sedimi indisponibili oggetto di pseudo procedura di espropriazione; si evidenzia che i sedimi stradali indisponibili (sedimi stradali nei quali passerà l'alta velocità/alta capacità) non possono essere espropriati agli enti locali e pertanto non potranno essere possibili nemmeno le occupazioni di detti sedimi

Controdeduzione proponente

Per le acquisizioni o le occupazioni temporanee di aree che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002).

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

66 - La procedura che prevede il general contractor è stata dichiarata illegittima dall'Unione Europea in quanto non rispetta i dettami e le direttive comunitarie in materia di trasparenza, proporzionalità, non discriminazione; pertanto l'opera andrà appaltata secondo quanto previsto dalle direttive comunitarie.

Controdeduzione proponente

L'osservazione non corrisponde al vero. La Procedura d'Infrazione 2001/2084 avente a oggetto l'asserita violazione, da parte dell'Italia, degli obblighi su di essa incombenti ai sensi degli articoli 43 e 49 del Trattato CE, a seguito della presentazione da parte del Governo Italiano di una proposta di soluzione che prevedeva l'introduzione di un obbligo contrattuale di affidamento a terzi, mediante procedure UE di gara, della quota del 60% delle opere civili e di armamento, è stata abbandonata da parte della Commissione"

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti

Osservazione

67 - Lo studio di impatto ambientale risulta di scarsa definizione nella parte in cui vengono analizzati gli impatti derivanti da rumori, vibrazioni, campi elettromagnetici, possibili effetti derivanti da inquinamento sulla matrice terrene ed acqua durante la fase di cantierizzazione e demanda il tutto alla fase di analisi durante la cantierizzazione e il post operam violando le stesse normative nazionali che prevedono che sia condotta una dettagliata analisi prima della realizzazione dell'opera

Controdeduzione proponente



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

La trattazione degli impatti del rumore, delle vibrazioni, degli inquinamenti sul suolo e sulle acque si ritiene adeguata al livello di definizione progettuale. Solo quando saranno maggiormente definite le aree e le attività di costruzione sarà possibile dimensionare tutte le opportune misure di mitigazione già identificate. Si rammenta che ad integrazione sarà predisposto il monitoraggio ambientale di tutte le matrici per le fasi ante operam, corso d'opera e post operam, al fine di porre in evidenza eventuali situazioni di criticità.

Per quanto riguarda i campi elettromagnetici questi non sono stati approfonditi in quanto non sono attese interferenze in fase realizzativa.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione ARPAV

Osservazione

68 - *Lo studio di impatto ambientale non prende minimamente in considerazione gli effetti cumulativi dell'opera, ne analizza la presenza lungo il tracciato di industrie a rischio di incidente rilevante; in particolare non vengono previste procedure per la durata dei cantieri in caso di attivazione di piani di emergenza esterna in prossimità di detti impianti/siti.*

Controdeduzione proponente

Il controllo della qualità ambientale (comprensiva degli effetti cumulativi) sarà garantito dal monitoraggio ambientale che misurerà lo stato dell'ambiente nelle fasi ante operam, corso d'opera e post operam, e che consentirà di identificare le eventuali misure di salvaguardia. Per le industrie a Rischio di Incidente Rilevante è prevista la redazione di specifiche misure di emergenza.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

69 - *Il parere rilasciato dalla commissione VIA della Regione Veneto redatto sul progetto preliminare evidenzia che i maggiori impatti si verificheranno nei comuni della Regione del Veneto anche se il tracciato interessa detta regione solo per 36 km su 72 km, si evidenzia quindi che anche le misure compensative e di mitigazione andranno ridistribuite in misura maggiore nelle zone in cui gli impatti saranno maggiori rispetto alle zone in cui l'infrastruttura creerà minori impatti.*

Controdeduzione proponente

Premesso che i km interessati dalla linea AV nella regione Veneto sono 20, si conferma che l'individuazione delle misure di mitigazione degli impatti ambientali sono state commisurate alla criticità e sensibilità dei punti e delle aree specifiche. Più in generale l'accoglimento delle richieste di opere complementari e compensative è strettamente correlato alla verifica di fattibilità tecnica ed economica di ciascuna richiesta.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

70 - *Si evidenzia che da testimonianze raccolte localmente in prossimità della cava di prestito prevista nel Comune di Calstelnuovo del Garda era presente una discarica di rifiuti solidi urbani, pertanto prima della valutazione di impatto ambientale andrà condotta una caratterizzazione del sito onde evitare durante l'esecuzione dei lavori l'apertura di una procedura di bonifica.*

Controdeduzione proponente

L'osservazione è superata a seguito di quanto controdedotto al punto CS12. In ogni caso si precisa che è prevista la caratterizzazione dei suoli prima delle attività di scavo.

Valutazione

Il proponente ha rinunciato alla cava di prestito. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

Richiesta di misure di mitigazione / compensazione

71 - *A seguito della realizzazione della nuova infrastruttura i comuni dovranno variare gli strumenti di pianificazione urbanistica, i piani di zonizzazione acustica, i piani di risanamento acustico, i piani di protezione civile, i piani di emergenza esterna e tutta la pianificazione locale: si ritiene quindi necessario che Cepav Due, R.F.I. e Italferr si assumano l'onere finanziario per l'aggiornamento di tutta la pianificazione conseguente alla realizzazione dell'infrastruttura.*

Controdeduzione proponente

L'aggiornamento della pianificazione è funzione e compito specifico dell'ente che governa il territorio; in nessun modo un soggetto terzo può prendersi in carico di finanziare le risorse di un ente pubblico per le sue normali attività amministrative (operazione peraltro difficilmente identificabile sotto il profilo della valorizzazione economica e sotto il profilo normativo); ne risulta che in nessuna altra realizzazione di opera ferroviaria si sia mai verificata un tale fattispecie .

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

Richiesta di misure di mitigazione / compensazione

72 - *Nelle zone in cui la TAV/TAC passerà in rilevato risultano scarsi gli interventi di mitigazione visiva dell'infrastruttura, si richiede pertanto che siano realizzate quinte arboree ad alto fusto per mitigare gli impatti visivi dei rilevati ferroviari non presenti sul progetto definitivo e nello studio di impatto ambientale.*

Controdeduzione proponente

La richiesta è generica e non consente di esprimere un adeguato giudizio di merito. In generale si segnala che le mitigazioni a verde sono previste in corrispondenza di punti critici o presso reliquati cercando di minimizzare la sottrazione di suolo alle attività agricole.

Valutazione



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Si concorda con il proponente.

Osservazione

Richiesta di misure di mitigazione / compensazione

73 - Si evidenzia che gli insediamenti produttivi e/o con finalità ricettive che saranno interessati dal passaggio dell'infrastruttura che saranno costretti a spostarsi per il forte impatto che il sedime avrà sui siti andranno adeguatamente compensati per i danni derivanti alla chiusura dell'attività ovvero al loro spostamento.

Controdeduzione proponente

Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

Richiesta di misure di mitigazione / compensazione

74 - Le zone in cui saranno realizzati i cantieri di deposito di materiale andranno opportunamente mitigati mediante la realizzazione di quinte arboree ad alto fusto per mitigare l'impatto visivo, le polveri ed i rumori.

Controdeduzione proponente

Non si ritiene opportuna la piantumazione di quinte arboree presso aree che vengono acquisite temporaneamente e che saranno restituite alla proprietà per l'uso agricolo. Peraltro l'effetto ottenuto delle quinte arboree si ha dopo 5-7 anni dalla piantumazione e quindi l'intervento non risulterebbe in ogni caso fattibile. Sono invece previsti interventi di mitigazione del rumore e dalle polveri in corrispondenza delle situazioni critiche.

Valutazione

Si concorda con il proponente.

Osservazione

Richiesta di misure di mitigazione / compensazione

75 - Gli indennizzi per le demolizioni degli edifici interferenti con la nuova infrastruttura dovranno essere effettuati in base al valore di mercato.

Controdeduzione proponente

Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) e delle demolizioni che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

Richiesta di misure di mitigazione / compensazione

76 - Cepav Due, R.F.I e Italferr dovranno assumere l'onere finanziario di acquisire i relitti di proprietà che risulteranno inutilizzabili ed interclusi fra la nuova infrastruttura ed il tracciato autostradale

Controdeduzione proponente

Quanto richiesto è già previsto dal progetto.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare identificabile al foglio 35, mappali 127, 39

Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo

Controdeduzione proponente

Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato.

Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Eventuali danni saranno valutati e compensati.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

Pertanto sono richieste:

Modifiche progettuali Utilizzo rete ferroviaria esistente o creazione linea TAV al di là delle colline moreniche con tragitto Mantova -Rovigo,



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Controdeduzione proponente

Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Comune di Peschiera (nota in data 03/11/2014)

Osservazione

01- [...] INADEMPIENZA PROCEDURALE VIA (TRACCIATO AV/AC)

La prima osservazione riguarda una inadempienza procedurale rispetto a un importante direttiva comunitaria, la numero 42/CE istitutiva della "valutazione ambientale strategica" che costituisce lo strumento per una sostenibilità ambientale, particolarmente utile in aree vaste di territorio con elevate densità. Con Decreto del Presidente della Repubblica, datato 14 marzo 2001, è stato approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, allegata come documento tecnico al D.P.R. Il decreto contiene un riferimento specifico alla Valutazione Ambientale Strategica: infatti, nel richiamare lo schema di PGTL, ribadisce che "nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica". Inoltre nel paragrafo relativo alle condizioni per la realizzazione degli interventi, viene riportato che i risultati di tale VAS dovranno essere assunti come dati non modificabili nei passaggi decisionali e progettuali successivi". La VAS rappresenta una procedura importante per la razionalità del processo decisionale e per il suo orientamento verso la sostenibilità. Relativamente alla relazione tra VAS e VIA la normativa vigente all'art 11 comma 5 del Titolo II D.Lgs 152/2006 stabilisce che "i provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge". [...]

Controdeduzione proponente

Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Sono comunque previste specifiche prescrizioni relative alle opere da ottemperare in fase di progettazione esecutiva.

Osservazione

02 - [...] MANCANZA IMPATTO CUMULATIVO (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)

Il secondo elemento di difformità procedurale che genera effetti rilevanti sulla compatibilità ambientale dell'opera è la mancata valutazione degli effetti cumulati e sinergici. L'impatto cumulativo è l'impatto sull'ambiente, che risulta dall'impatto incrementale dell'azione, quando essa si aggiunge ad altre passate, presenti e ragionevolmente prevedibili azioni future. Gli impatti cumulativi possono risultare da azioni singolarmente di minore importanza, ma significative nel loro insieme, che hanno luogo in un determinato periodo di tempo. Ogni impatto preso singolarmente, resta al di sotto del valore di soglia, ma impatti della stessa natura, che colpiscono le medesime componenti ambientali possono sommarsi e concorrere a superare il valore di soglia. La norma riguardante tale tipologia d'impatto è in calce al punto 4, dell'allegato IV della direttiva 85/337/CE come modificata dalla direttiva 97/11, ma anche recepita chiaramente nell'allegato VII "contenuti dello Studio di Impatto Ambientale" del D.Lgs 152/2006, infine oggetto della circolare del Ministero dell'Ambiente GB/96/15326. La Corte di Giustizia dell'UE, sulla valutazione degli effetti cumulati così si esprime nella sentenza C 404/09 del 2011, in sede di VIA, si deve obbligatoriamente "anche includere un'analisi degli effetti cumulativi Sull'ambiente che tale progetto può produrre se viene considerato congiuntamente ad altri progetti" giacché una tale analisi "è necessaria per garantire che la valutazione comprenda l'esame di tutti gli effetti notevoli sull'ambiente". Senza la valutazione cumulata degli effetti prodotti da infrastrutture di trasporto e da impianti presenti nell'area contigua al tracciato (linea ferroviaria storica-autostrada A4-Strada Regionale n. 11), non si può concludere con un giudizio di compatibilità ambientale, in quanto non è stato osservato quanto disposto dal punto 4) dell'allegato VII del Codice dell'Ambiente. [...]

Controdeduzione proponente

Si ribadisce la controdeduzione all'osservazione PE01.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Sono comunque previste specifiche prescrizioni relative alle opere da ottemperare in fase di progettazione esecutiva.

Osservazione

03 - [...] MANCATA VERIFICA "DO NOTHING" (TRACCIATO AV/AC)

Il terzo elemento di difformità procedurale è relativo alla mancata verifica di uno dei parametri fondamentali della Via quello del "do nothing", del non fare. L' "alternativa zero" è disciplinata all'interno del procedimento di Via dalla vigente normativa ovvero l'art. 21, comma 2, lett. b, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152. Tale articolo pretende che siano identificate e valutate le possibili alternative al progetto, compresa la sua non realizzazione, con l'indicazione delle principali ragioni della scelta effettuata, al fine di rendere trasparente la scelta sotto il profilo dell'impatto ambientale e allo scopo di evitare interventi che causino sacrifici ambientali superiori a quelli necessari al soddisfacimento dell'interesse sotteso all'iniziativa.

Nel caso in esame rispetto a quanto prescritto dalle norme citate gli elementi prodotti nel SIA dal proponente, non consentono di pervenire a un giudizio completo di compatibilità ambientale. [...]

Controdeduzione proponente

Si ribadisce la controdeduzione all'osservazione PE01.

Valutazione

Non si condivide l'osservazione

Osservazione

04 - [...]IMPATTO DA RUMORE (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)

Riporta nella prima parte informazioni tecniche sul rumore

[...]Risulta evidente che in tale procedere tutte le "informazioni" dovute al non uniforme andamento del rumore nel tempo e in particolare quelle legate ai PICCHI vengono totalmente perse. Evidente che è il picco del rumore a generare il disturbo e la perdita di valore patrimoniale dei beni immobili e non certamente la media energetica distribuita su 16 ore di giorno e otto di notte. I modelli di acustica predittiva sui quali si basano i gestori e i costruttori d'infrastrutture nel riconoscere i danni da esercizio e da cantiere presentano due limitazioni: l'attenuazione dei livelli sonori dovuta al suolo e alle condizioni dinamiche e termodinamiche dell'atmosfera. In pianura l'attenuazione da parte del suolo è classificata di "interferenza distruttiva". A causa di questi motivi i modelli forniti dalla norma ISO/DIS 9613-2 sono da ritenersi validi solo nel caso in cui la propagazione avvenga su terreno pressoché pianeggiante e in assenza di forti venti e di marcate stratificazioni termiche dell'atmosfera. [...]

Riporta studi e ricerche effettuate sul rumore

[...] Un incremento di barriere, sia in altezza, sia lungo il tracciato, tenendo conto di tutte le variabili e le osservazioni espresse è necessario e protettivo verso la mitigazione degli impatti. Per quanto concerne la cantierizzazione si ritiene insufficiente la previsione di progetto di barriere antirumore in prossimità del Santuario del Frassino, in quanto risulta completamente scoperta la località Broglie. Particolare attenzione dovrà essere data al cantiere operativo L501, in quanto completamente collocato nell'ambito di produzione del vino "Lugana Doc" ed a breve distanza da piccoli insediamenti abitativi (Loc. Rondinelli, Loc. Massoni). Dovranno essere assunti tutti gli accorgimenti necessari per ridurre notevolmente gli impatti dovuti al rumore. [...]

Controdeduzione proponente

Le simulazioni acustiche e la conseguente definizione delle barriere antirumore e degli interventi sugli infissi sono stati effettuati in conformità con la vigente normativa sul rumore ferroviario (DPR 459/98) adottando i criteri comunemente adottati per i progetti di infrastrutture ferroviarie. Diversamente da quanto indicato sul progetto le barriere antirumore su rilevato hanno un'altezza media di quasi 6 metri e dunque in accordo con la richiesta di prevedere BA alte. È importante segnalare che, a garanzia della corretta progettazione, in fase di preesercizio ed inizio esercizio è previsto il monitoraggio ambientale del rumore proprio al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti acustici. In tutti i casi in cui ciò non dovesse avvenire verranno adottate misure di mitigazione integrative. Per quanto riguarda la fase di costruzione è prevista la realizzazione di dune intorno al perimetro del cantiere L501, inoltre nelle situazioni di maggior criticità è prevista la posa di barriere mobili.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. È prevista comunque specifica prescrizione.

Osservazione

05 - [...]VIBRAZIONI (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)

Riporta nella prima parte informazioni sulle vibrazioni, parere di esperti e SIA Cepav e Ircav

[...] appare la trattazione delle vibrazioni insufficiente, di fronte alla pesantezza del problema vibrazioni. Sarebbe opportuna una certificazione dello spettro di frequenza di vibrazione prodotto dall'AV/AC per poter procedere alla verifica su eventuali risonanze nelle strutture e macchinari di eventuali imprese allocate in una fascia di 100metri dall'asse ferroviario. Sarebbe inoltre utile la certificazione dello spettro di emissione e l'intensità, considerato che la scelta di mancato inserimento, i smorzatori vibrazionali potrebbe comportare l'attivazione di fenomeni di risonanza in macchinari (lungo il tracciato a distanza inferiore di 50 metri, sono presenti attività artigianali che ospitano macchinari ad alta precisione) e strutture (Santuario del Frassino). [...] 22,7km di stuoie antivibranti sono insufficienti [...] A generare ulteriori perplessità e poi intervenuto la modifica dell'art 165 [...] riduce dal 5% al 2% del costo dell'opera, gli interventi per la mitigazione e la compensazione degli impatti ambientali. Non si può non rilevare la mancata discriminazione per gli interventi di mitigazione ambientale rispetto alle tratte Milano-Bologna e Bologna-Firenze. [...] Una particolare attenzione necessita il Santuario della Madonna del Frassino verso il quale l'interferenza vibrazionale assume particolare intensità a causa della vicinanza alla linea (124 metri). Considerato la posa delle stuoie antivibranti risultano [...] insufficienti, si propone di mettere in atto soluzioni alternative ed integrative quali armamenti ferroviari antivibranti (traversine isolate con molle, montabili anche in galleria). A garanzia di una maggiore salvaguardia dell'ente locale si ritiene fondamentale che i modelli di previsione teorica dei livelli di vibrazioni per le fasi di costruzione ed esercizio vengano predisposti e certificati in contraddittorio con enti terzi (Arpav) e che i dati dei previsti monitoraggi dell'opera per la messa in esercizio vengano anch'essi esaminati da Arpav e resi pubblici. Ulteriori considerazioni ma di natura simile vanno fatte verso l'impatto vibrazionale prodotto dai cantieri.

Controdeduzione proponente

La citata complessità dei fenomeni di propagazione delle vibrazioni hanno guidato l'approccio progettuale finalizzata a garantire il rispetto dei limiti vibrazionali. Il progetto contiene una analisi delle vibrazioni indotte dal transito ferroviario, mediante l'uso di modelli matematici, con l'identificazione degli edifici critici per i quali potrebbe rendersi necessaria l'adozione del sistema di mitigazione già definito.

Poiché però come detto l'analisi della propagazione delle vibrazioni dipende da numerosi fattori specifici e che in parte cambiano da punto a punto del territorio attraversato (come caratteristiche del manufatto su cui transita il convoglio, caratteristiche del sottosuolo, caratteristiche delle fondazioni e della struttura dell'edificio) la soluzione che si prevede di adottare (già sperimentata con successo su altre linee ferroviarie) è quella di effettuare puntuali misure in occasione dei primi transiti ferroviari (preesercizio) al fine di identificare quali ricettori effettivamente siano da mitigare e fornire i necessari elementi per il dimensionamento dei setti antivibranti. Ulteriori misure di vibrazioni sono effettuate dopo l'esecuzione dell'intervento di mitigazione al fine di verificarne l'efficacia.

Con riferimento al citato caso di Cantine Riunite in comune di Campegine, informiamo che dopo la citata relazione inutilmente allarmistica, a seguito di indagini sperimentali condotte dall'Università di Perugia per conto dell'Osservatorio Ambientale e delle



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

misure di monitoraggio post operam, non si è reso necessaria neanche l'adozione delle mitigazioni previste in progetto e, dopo 6 anni di esercizio della linea AV Milano - Bologna, nessun danno risulta lamentato da Cantine Riunite. Diversamente da quanto indicato, non è prevista l'adozione di stuoie antivibranti. L'intervento di mitigazione previsto consiste nella creazione di setti verticali al piede del rilevato ferroviario od in fianco alle gallerie artificiali.

In fase definitiva sono previsti dei sifoni per risolvere l'interferenza con i corsi d'acqua citati. In fase di PE l'intervento sarà dettagliato al fine di garantire la continuità degli stessi.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

07 - [...] LAGHETTO DEL FRASSINO (TRACCIATO AV/AC)

[...] 2) Trattandosi di sito d'interesse comunitario (SIC) e zona di protezione speciale (ZPS) si richiede una maggiore verifica di compatibilità applicando rigorosamente le norme di tutela del sito. A tale riguardo appaiono rilevanti sul piano della coerenza alla vigente normativa alcuni elementi. Con riferimento alla Direttiva 92/43/CEE manca ogni descrizione dell'"Opzione zero" anche se è stato approvato il preliminare, essendo l'opera compresa nella delibera CIPE 121 del 2001. [...]

Controdeduzione proponente

Osservazione non pertinente con le procedure in oggetto. Il progetto preliminare dell'opera è stato dichiarato compatibile dal punto di vista ambientale con prescrizioni dal CIPE con la Delibera n. 120 del 2003.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

08- [...] LAGHETTO DEL FRASSINO (TRACCIATO AV/AC)

[...] 3) Relativamente ai DPR 357/97 e 120/03, non appare alcuna discussione su:

- usa delle risorse naturali;
- rischio di incidenti per quanto riguarda le sostanze e le tecnologie utilizzate;
- l'inquinamento e i disturbi ambientali;
- componenti abiotiche e biotiche;
- connessioni ecologiche". [...]

Controdeduzione proponente

Il progetto ha già ricevuto approvazione con prescrizioni e raccomandazioni a livello di Progetto Preliminare (con una VIA che analizzava le diverse componenti ambientali). Pertanto l'opera è già stata recepita dai diversi strumenti Pianificatori (PTR, PTCP e PGT/PATI) sopravvenuti ai diversi livelli di governo del territorio, strumenti a loro volta dotati delle necessarie e relative procedure di VAS e VINCA. Tali procedure non hanno evidenziato elementi ostativi all'opera in oggetto e segnatamente al SIC/ZPS menzionato (tant'è che l'opera compare in tutti gli strumenti pianificatori sopra riportati). Lo screening di VIA è stato eseguito in via cautelativa, per verificare se nel passaggio dalla progettazione preliminare a quella definitiva fossero state introdotte delle modifiche (progettuali e/o di tracciato) non valutate precedentemente e se fossero state recepite tutte le prescrizioni CIPE.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

09- [...] LAGHETTO DEL FRASSINO (TRACCIATO AV/AC)

[...] Nella scheda "relazione di incidenza" [...] Tale valutazione dovrebbe essere conseguente all'acquisizione delle informazioni definite da regole elaborate dal soggetto istituzionale competente. Nel caso di specie il riferimento alla D.G.R. della Regione Veneto n3173 del 10/10/06 sembra non essere completamente applicata. Infatti nella fase di screening si prescrive che sono da evidenziare gli elementi che possono produrre incidenze sia isolatamente sia in congiunzione con altri piani, progetti o interventi. L'elencazione prevista dalla normativa regionale è: a) aree interessate e caratteristiche dimensionali; b) durata dell'attuazione e cronoprogramma (adozione, approvazione, costruzione, funzionamento, dismissione, recupero); c) distanza dai siti della rete Natura 2000 e dagli elementi chiave di questi; d) indicazioni derivanti dagli strumenti di pianificazione; e) utilizzo delle risorse; f) fabbisogno nel campo dei trasporti, della viabilità e delle reti infrastrutturali; g) emissioni, scarichi, rifiuti, rumori, inquinamento luminoso; h) alterazioni dirette e indirette sulle componenti ambientali aria, acqua, suola; Alcuni punti risultano non trattati e si ritiene che questa possa comportare una valutazione parziale dell'esito della verifica che Cepav Due conclude affermando[...] non comporta, in effetti, alcuna incidenza significativa a carico dei Siti della Rete Natura 2000 [...] I punti sopra citati dovrebbero essere analizzati all'interno della Relazione per la Valutazione d'incidenza anche nel caso in cui si consideri l'incidenza bassa o addirittura nulla. La Relazione dovrebbe esaurire tutti i contenuti previsti dagli allegati della legislazione vigente. Obbligo che non dovrebbe apparire come semplice adempimento formale. L'assenza o l'insufficienza di uno o più punti richiesti dalla normativa rende parziale l'espressione della valutazione, proprio perché non consente di analizzare nel dettaglio i possibili impatti dell'opera o del progetto. Va ricordato a tal proposito che le Direttive europee hanno introdotto il "principio di precauzione": nel dubbio che l'opera prevista possa avere incidenze negative, essa non dovrebbe essere autorizzata (art.6 Direttiva 92/43/CEE). [...]

Controdeduzione proponente

Vedi osservazione PE08. Già Previsto

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

10 - [...] BASE CARTOGRAFICA (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

La base cartografica utilizzata per la stesura del progetto definitivo, non risulta aggiornata, in particolare non è inserita la nuova SR 11 tratto casello di Peschiera del Garda - rotatoria di Cavalcaselle con innesto su SS 450 di Affi. Inoltre non sono stati inseriti i nuovi svincoli oggetto dell'intervento di riqualificazione ed ammodernamento della SR 11 da parte di veneto Strade (svincolo SP 28 e svincolo di Porto Vecchio) Per ridurre eventuali ed inutili Impatti sulla viabilità esistente si rende necessario rivedere la viabilità per la cantierizzazione prevista per la direzione Castelnuovo del Garda, utilizzando la nuova tangenziale SR11; [...]

Controdeduzione proponente

Il progetto dell'opera è stato redatto sulla base di una cartografia 1:1000 restituita da un recente volo.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione per rivedere la viabilità di cantiere in funzione degli ammodernamenti della rete della viabilità locale

Osservazione

11 - [...] INTERFERENZE ACQUEDOTTO (CANTIERIZZAZIONE)

Si osserva che il pozzo previsto nell'ambito del cantiere operativo L.5.O.1, nonché il cantiere stesso (ca. 65.000 mq) e di due aree di stoccaggio materiali (ca. 15.500 mq complessivi), si trovano ad una distanza inferiore ai 200 m dai due più importanti pozzi di approvvigionamento idrico dell'acquedotto comunale di Peschiera (località Berra Vecchia, Berra 1 e Berra 2), o comunque in aree a ridosso degli stessi. Ciò, anche a fronte dei cicli di lavorazioni previsti nel cantiere, della presenza di macchinari e mezzi pesanti, di acque reflue e rifiuti stoccati all'interno del cantiere, può comportare un possibile nocimento della falda acquifera e pertanto un altissimo rischio per la salute pubblica. Si chiede pertanto di spostare il cantiere operative L.5.O.1, le aree di stoccaggio e il nuovo pozzo di cantiere, individuando una o più aree alternative e se necessario di ridotte dimensioni poste ad una distanza maggiore rispetto agli attuali pozzi dell'acquedotto comunale, per evitare possibili interferenze con la falda. Tale dovuto spostamento certamente non dovrà prioritariamente arrecare danno alle colture pregiate del "Lugana Doc", prediligendo aree coltivate a cereali e colture di minor pregio Per le aree stoccaggio sarebbe forse possibile ampliare quella a sud del cantiere logistico, denominata L.5.S.T.20 [...]

Controdeduzione proponente

Si prende atto. Il Cantiere sarà modificato in fase di PE tenendo conto della presente osservazione.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione per il rispetto delle distanze dei pozzi di approvvigionamento idrico degli 'acquedotti comunali.

Osservazione

12 - [...] APPROVVIGIONAMENTO IDRICO (CANTIERIZZAZIONE)

Per il cantiere logistico L.5.L.1., essendo previsto l'alloggio di 400 operai e non essendoci la sufficiente portata d'acqua dell'acquedotto comunale, dovrà essere potenziata la rete idrica per l'approvvigionamento, secondo le precise indicazioni e modalità dell'ente gestore del ciclo integrato dell'acqua, Azienda Gardesana servizi spa, avente sede in Peschiera del Garda; [...]

Controdeduzione proponente

Si prende atto. Si terrà conto in sede di PE.

Valutazione

Si concorda con l'osservazione e si introduce specifica prescrizione.

Osservazione

13 - [...] SMALTIMENTO REFLUI DOMESTICI (CANTIERIZZAZIONE)

Per il cantiere operativo L.5.O.1, vista la vicinanza dei due pozzi di approvvigionamento dell'acqua potabile "Berra 1" e "Berra 2" si esprime parere contrario alla realizzazione di vasche imhoff per lo smaltimento de reflui domestici. Dovrà essere previsto un nuovo allaccio alla più vicina rete di smaltimento delle acque nere; [...]

Controdeduzione proponente

Nell'ambito della redazione del P.E. si provvederà ad individuare la migliore soluzione tecnica per la realizzazione degli scarichi.

Valutazione

Si concorda con l'osservazione e si introduce specifica prescrizione per la realizzazione di un nuovo allaccio alla più vicina rete di smaltimento delle acque nere o in alternativa un impianto di depurazione

Osservazione

14 - [...] SMALTIMENTO REFLUI DOMESTICI (CANTIERIZZAZIONE)

Per il cantiere logistico L.5.L.1 essendo previsti alloggi per 400 operai di esprime parere contrario alla realizzazione di impianto imhoff. Dato il notevole carico antropico dovrà essere previsto nuovo: allaccio alla più vicina rete di fognatura acque nere. Si precisa altresì che in un eventuale impianto imhoff le acque chiarificate e non depurate hanno ricettore il laghetto del Frassino, sito di interesse comunitario, percorrendo il Rio Paulmano; [...]

Controdeduzione proponente

Nell'ambito della redazione del P.E. si provvederà ad individuare la migliore soluzione tecnica per la realizzazione degli scarichi.

Valutazione

Si concorda con l'osservazione e si introduce specifica prescrizione per la realizzazione di un nuovo allaccio alla più vicina rete di smaltimento delle acque nere o in alternativa un impianto di depurazione

Osservazione

15 - [...] SMALTIMENTO REFLUI DOMESTICI (CANTIERIZZAZIONE)

Per il cantiere operative L.5.O.2 si esprime parere contrario alla realizzazione di sistema di smaltimento delle acque reflue domestiche con imhoff in quanto le acque chiarificate e non depurate, hanno come ricettore, posto nelle immediate vicinanze il fiume



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Mincio, percorrendo il Fosso Dogale. In luogo della imhoff dovrà essere eseguito opportuno allaccio alla rete fognaria comunale, ritenendo il necessario potenziamento della rete come opera complementare per l'abitato della zona Mano di Ferro e Zanina; [...]

Controdeduzione proponente

L'osservazione risulta superata a seguito dell'eliminazione del cantiere.

Valutazione

Si concorda con l'osservazione e si introduce specifica prescrizione per la realizzazione di un nuovo allaccio alla più vicina rete di smaltimento delle acque nere o in alternativa un impianto di depurazione

Osservazione

16 - [...] INTERFERENZE RETE ACQUE BIANCHE, NERE, ACQUEDOTTO (TRACCIATO AV/AC)

Non essendo stato interessato l'ente gestore del ciclo integrato dell'acqua, Azienda Gardesana Servizi spa, non sono state prese in considerazione tutte le interferenze della rete delle acque bianche, nere e dell'acquedotto, con il tracciato TAV/TAC; [...]

Controdeduzione proponente

Il Proponente ha già avviato i contatti con gli Enti

Valutazione

Si concorda con l'osservazione e si introduce specifica prescrizione, in merito alle possibili interferenze, per l'ottenimento dei pareri degli Enti gestori del ciclo integrato dell'acqua per l'approvazione del Progetto Esecutivo.

Osservazione

17 - [...] INTERFERENZA DEPURATORE CONSORTILE (TRACCIATO AV/AC CANTIERIZZAZIONE)

Il cantiere di realizzazione del ponte sul fiume Mincio, interferisce con il collettore fognario principale che raccoglie i reflui della sponda veronese e bresciana. Pertanto particolare attenzione dovrà essere posta in fase di lavoro per garantire la condotta da eventuali danni o peggiori da potenziali sversamenti nel fiume Mincio; [...]

Controdeduzione proponente

Il Proponente ha già avviato i contatti con gli Enti .

In sede di PE si individuerà la migliore soluzione tecnica alla problematica qui segnalata.

Valutazione

Si concorda con l'osservazione e si introduce specifica prescrizione, in merito alle possibili interferenze, per l'ottenimento dei pareri degli Enti gestori del ciclo integrato dell'acqua per l'approvazione del Progetto Esecutivo.

Osservazione

18 - [...] CAVALCAVIA GHIROLDA KM 120+124.60 (CANTIERIZZAZIONE)

Importante e non di poco conto è la criticità presso la Località Massoni tra l'accesso al nuovo cavalcavia "Ghirolda", la viabilità esistente e la prevista viabilità di cantiere. Come è visibile dalle allegate planimetrie, la nuova rampa di accesso al cavalcavia lato nord (loc. Massoni) si raccorda con la viabilità esistente in corrispondenza di una stretta curva a 90°. In tale punto è previsto, inoltre, l'innesto di una strada provvisoria e di cantiere. Il raccordo tra la viabilità esistente e la "deviazione stradale provvisoria" presso la località Massoni avviene in corrispondenza della citata curva a 90° e di una piccola strada di campagna non asfaltata. In tale punta si immagina che i mezzi d'opera debbano eseguire un'inversione ad U per spostarsi, nelle fasi 1 e 2 di cantiere, dal tracciato provvisorio a quello di nuova costruzione. Il tutto a poche decine di metri dalle abitazioni, con spazi di manovra non ben definiti. Si ritiene pertanto che tale spazio di manovra non superi il limite nord della viabilità esistente (definito dalla curva a 90°) e venga comunque delimitato da adeguate recinzioni. Sarebbe inoltre auspicabile una traslazione verso sud dell'innesto tra la nuova viabilità e quella esistente, in modo da conservare una certa distanza tra le aree del cantiere e le abitazioni della località Massoni. Tale traslazione è possibile in quanto la nuova rampa di accesso al cavalcavia dal lato nord prevede una pendenza del 6,5%: ipotizzando una pendenza del 7,5% o 8% la rampa potrebbe risultare significativamente più corta. [...]

Controdeduzione proponente

In sede di PE si adotteranno tutte le necessarie misure tecniche al fine di rispettare le indicazioni ricevute.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

19 - [...] TRAFFICO DI CANTIERE STRADA LOCALITA' PIGNO (CANTIERIZZAZIONE)

Si osserva che la viabilità di cantiere nel percorso che collega il nuovo cavalcavia Ghirolda, in direzione sud, con la località Pigno, presumibilmente fino all'intersezione con la provinciale per Pozzolengo, e situato per il primo tratto (sino a località Rondinelli) su una strada comunale asfaltata di limitata larghezza; per il secondo tratto (sino a località Pigno) su una strada di campagna sterrata di limitatissima sezione stradale e affiancata da fossi. Per l'intero percorso non si prevede alcun adeguamento per il passaggio dei mezzi di cantiere. Si ritiene pertanto che la viabilità esistente dal nuovo cavalcavia Ghirolda a località Pigno non venga in alcun modo interessata dal traffico di cantiere, anche perché essa non sembra risultare di particolare utilità ai fini del movimenti dei mezzi d'opera e dei collegamenti tra i cantieri del tracciato TAV. [...]

Controdeduzione proponente

Si prende atto. In sede di PE si adotteranno tutte le necessarie misure tecniche al fine di rispettare le indicazioni ricevute. Si evidenzia che in mancanza di collegamenti verso sud i mezzi dovranno tutti percorrere la strada che attraversa località Broglie.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

20 - [...] TRAFFICO DI CANTIERE. FRAZIONE BROGLIE (CANTIERIZZAZIONE)



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Si osserva che l'adeguamento previsto per la viabilità esistente presso la località Broglie - via Pignolini, necessario per il transito dei mezzi di cantiere (passaggio medio previsto 52 mezzi al giorno), e a documento di una zona densamente abitata, con la presenza di diverse ed importanti attività produttive e artigianali (denominata Zona Artigianale delle Broglie), ognuna delle quali apporta già ora un significativo carico di traffico pesante. L'adeguamento previsto per la sede stradale appare improponibile in quanto la stessa risulta di larghezza strettamente sufficiente per il traffico attuale e delimitata da muretti, marciapiedi e muri di sostegno e per l'intero tratto ricade all'interno alle aree abitate. Si ritiene che il traffico di cantiere non attraversi la località Broglie venga smaltito interamente sulla strada di cantiere di nuova

realizzazione parallela al tracciato TAV e all'autostrada. [...]

Controdeduzione proponente

Ad eccezione di brevi tratti, la viabilità di cantiere interessa un'area produttiva ed artigianale.

In sede di redazione del P.E. si adotteranno tutte le necessarie misure tecniche al fine di tenere in considerazione i vincoli fisici segnalati; in tale sede si potrà valutare la possibilità di ridurre il traffico su località Broglie proseguendo lungo la pista parallela alla linea e creando un accesso su Via Pignolini a Nord di Via Marinoni, compatibile con il traffico e con le attività da svolgersi in prossimità del sottopasso all'autostrada.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

21 - [...] **DIFFORMITA' DELLA CARTOGRAFIA - ZONA ARTIGIANALE BROGLIE (TRACCIATO AV/AC CANTIERIZZAZIONE)**

Si osserva che l'elaborato grafico non tiene conto, all'interno della zona artigianale di località Broglie, della reale dimensione e posizione del compendio industriale Franke, che risulta più ampio e più vicino al tracciato TAV ed all'autostrada, di quanto rappresentato nelle cartografie di progetto, e delle Cantine Zenato che non compaiono sulla medesima cartografia. Si chiede la verifica della compatibilità degli edifici esistenti rispetto al tracciato TAV e alla prevista strada di cantiere parallela al tracciato stesso. [...]

Controdeduzione proponente

L'elaborato grafico si riferisce alla cartografia al 1:5000 che riporta una cartografia non aggiornata.

Gli elaborati 1:1000 sono corretti.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

22 - [...] **CANTIERE LOGISTICO L.5.L.1 E VIABILITA' DI CANTIERE NELL'AREA FRASSINO □ DOLCI (CANTIERIZZAZIONE)**

[...] L.5.L.1 [...] determina un insostenibile aggravio di traffico [...] Tale situazione potrebbe essere in parte migliorata [...] collegando direttamente la strada di cantiere che costeggia il tracciato AV/AC e l'autostrada con la via Mantova [...] (ex SP 56). Tale collegamento è possibile prolungando la citata strada di cantiere sino al colle Baccotto e all'intersezione con via Mantova. In tale punto l'ampiezza della sede stradale esistente consentirebbe l'inserimento di una rotonda utile per l'uscita dei mezzi di cantiere, i quali da quel punto potrebbero facilmente raggiungere sia il cantiere operativo in località Mano di Ferro [...] sia l'area del nuovo viadotto sul fiume Mincio che, percorrendo la Regionale 11, i cantieri dislocati nel

Comune di Castelnuovo del Garda. [...]

Controdeduzione proponente

La realizzazione della tratta AV ha previsto una galleria naturale (Colle baccotto) proprio per evitare l'interessamento superficiale del colle. La viabilità quindi richiesta è incompatibile con tale assunto.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

23 - sarebbe inoltre possibile:

- evitare la realizzazione del collegamento diretto tra il cantiere logistico L.5.L.1 e la località Tesole (Ponti sul Mincio), inclusa la rotonda di nuova costruzione a sud del cantiere medesimo, in quanto tale collegamento risulterebbe del tutto superfluo;

Controdeduzione proponente

Il collegamento diretto tra il cantiere logistico L.5.L.1 e la località Tesole (Ponti sul Mincio) verrà eliminato e verrà creato un accesso posto sul confine Nord-Ovest.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

24 - escludere dalla viabilità di cantiere il tratto all'interno della località Dolci, in quanto il percorso risulterebbe, come il precedente, del tutto superfluo e molto più lungo e tortuoso di quello proposto;

Controdeduzione proponente

Il tratto all'interno della località Dolci verrà eliminato.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

25 - evitare la realizzazione del collegamento diretto tra il cantiere logistico L.5.L.1 e la strada di cantiere parallela al tracciato AV/AC, ottenuto tramite l'utilizzo di una piccola strada esistente tra il Santuario del Frassino e il Ristorante Frassino (capezzagna "dei Frati"), potenziata con la costruzione di due nuove rotonde. L'eliminazione di tale collegamento risulterebbe possibile



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

prolungando verso nord, seguendo il naturale pendio di colle Baccotto, la prevista strada di cantiere di collegamento tra il cantiere logistico L.5.L.1 e le due aree tecniche e stoccaggio posizionate accanto alla ditta Arda. [...]

Controdeduzione proponente

Il collegamento permette l'accessibilità all'area logistica (mezzi leggeri), la deviazione di tale traffico sulla pista necessiterebbe uno sbocco all'altezza del sottopasso posto all'imbocco del piazzale del santuario (tale sbocco è stato previsto solo occasionali e normalmente chiuso).

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

26 - [...] CANTIERE LOGISTICO L.5.L.1 E VIABILITA' DI CANTIERE NELL'AREA FRASSINO - DOLCI (CANTIERIZZAZIONE)

[...] Si ritiene inoltre fondamentale che venga mantenuta la continuità del traffico veicolare lungo l'attuale via Frassino in corrispondenza del sottopassaggio autostradale e dell'intersezione con il tracciato AV/AC. L'interruzione del passaggio carrabile su via Frassino comporterebbe infatti gravissimi disagi alla popolazione residente in tutte le frazioni a sud dell'autostrada (località Colombara, Due Laghi, Pigno, Marinoni, Broglie, Boschetti), nonché ai visitatori del Santuario e, più in generale, a tutti i cittadini di Peschiera. Si chiede infine che venga mantenuto, anche durante il periodo di cantiere, l'accesso al Santuario del Frassino dalla pista ciclopedonale proveniente da nord con il sottopassaggio autostradale esistente. [...]

Controdeduzione proponente

La continuità del traffico verrà mantenuta anche se nell'ambito delle attività poste in corrispondenza del sottopassaggio potrà verificarsi qualche disagio che si cercherà di ridurre al minimo possibile. Allo scopo sarà riqualificata la viabilità dell'area:

- realizzazione di una rotonda sulla viabilità esistente presso l'accesso al parcheggio posto a Sud-Ovest del cimitero e mantenimento dell'accesso all'attuale sottopasso sotto A4;
- mantenimento della viabilità pubblica a Est del cimitero per l'accesso al parcheggio del Santuario
- riduzione ingombro della rotonda di cantiere posta nei pressi del ristorante.

Il mantenimento dell'accesso ciclopedonale proveniente da Nord che sottopassa l'A4 non è tecnicamente fattibile né in fase definitiva né durante le fasi di costruzione.

Al fine di garantire gli accessi separati dalla viabilità di cantiere e minimizzare l'impatto della fase di costruzione sono state studiate le seguenti principali ottimizzazioni:

- a) modifica delle modalità di scavo al fine di minimizzare l'area necessaria alla esecuzione dello scavo per la galleria artificiale mediante la realizzazione di berlinesi.
- b) limitazione della mobilità dei mezzi di cantiere evitando commistione con i veicoli di uso pubblico; a tal fine parte delle piste sarà limitata ad una sola corsia con obbligo di retromarcia verso le aree di manovra.
- c) posizionamento di pannelli fonoassorbenti e antipolvere di elevata qualità estetica che consentiranno, non solo di minimizzare le interferenze acustiche e delle polveri ma anche di limitare la vista delle attività di cantiere e di garantire la massima sicurezza ai fruitori delle aree esterne del santuario. Per ottimizzare poi l'integrazione dei suddetti pannelli con il paesaggio circostante si è proposto un simulato effetto specchio riportando sui pannelli le immagini che su di essi verrebbero riflesse se fossero degli specchi.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione per il rispetto degli impegni assunti e per il mantenimento dell'accesso al Santuario del Frassino dalla pista ciclopedonale proveniente da nord con il sottopassaggio autostradale esistente o in alternativa di un nuovo sottopassaggio ciclopedonale di collegamento

Osservazione

[...]

27 - INTERFERENZA TRACCIATO E CANTIERI TAV-TAC CON ZONA DI PRODUZIONE D 'UVE PREGIATE PER IL VINO LUGANA DOC (CANTIERIZZAZIONE)

Il valore agricolo di questo territorio ha consentito nell'arco di vari decenni il formarsi di un'enclave vinicola di importanza internazionale, per la produzione del famoso vino bianco Lugana attorno a cui ruotano numerose aziende imprenditoriali e attività lavorative.[...] inoltre il forte inquinamento elettromagnetico causato dalla sua presenza creerebbe gravi limiti alle coltivazioni, compromettendo attività lavorative e qualità della produzione. Infatti il progetto prevede l'attraversamento della zona di produzione d'uve pregiate per il vino Lugana DOC e il collocamento all'interno della stessa zona di un grande cantiere operativo (L.5.0.1) per complessivi mq 65.315, di diverse aree di stoccaggio (L.5.S.T. 17, L.5.S.T.18, L.5.S.T.19) per complessivi mq 55.063 e di aree tecniche (L.5.A.T.7) per complessivi mq 6.000 (vedasi anche osservazione n. 10). Si specifica che il cantiere operativo e le aree tecniche e di stoccaggio sopra citate insistono su terreni con caratteristiche ampelologiche e organolettiche non riscontrabili in terreni limitrofi e che la cantieristica comporterà la perdita definitiva e permanente del terreno produttivo in quanto la produzione vitivinicola non sarà più praticabile su un terreno che avrà perso le caratteristiche suddette. Questo pregiudizio permanente interesserà anche i terreni limitrofi ai cantieri stessi per inquinamenti da polveri e scarichi dei mezzi che interferiranno inevitabilmente nella produzione di beni alimentari. Si chiede pertanto di ridurre in maniera significativa o trovare collocazione alternativa per le aree a cantiere lungo il tracciato, in particolare del cantiere operativo L.5.0.1, e di spostare in altre aree tutte le aree tecniche e di stoccaggio previste all'interno della zona di produzione d'uve pregiate per il vino Lugana DOC.

Controdeduzione proponente

Avendo già operato l'eliminazione del cantiere L.5.0.2 non risulta possibile eliminare anche il cantiere operativo L.5.0.1 essendo indispensabile per la costruzione.

In fase di progettazione esecutiva valuteremo la possibilità di contenere l'estensione del cantiere.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

28.- VINCOLO MONUMENTALE LOC. MANO DI FERRO (CANTIERIZZAZIONE)

Il cantiere operativo L.5.0.2 ricade interamente in terreni vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2006, ex art. 2 ed art. 29 D. L. 490/1999) vincolo monumentale "Mano di Ferro" (foglio n. 15 particella n. 218) decreto della Soprintendenza Regionale del 05 marzo 2002. Catastralmente l'area vincolata è identificata al foglio n. 15 particelle 222 - 132 - 71 - 131 - 70 - 62 - 891 - 979 - 1925 - 992 - 1921 - 1922 - 1926 - 1928 - 1927 - 994 - 117 - 54 - 162 - 51 - 52 - 53 - 118 - 127 - 125 - 64 - 124 - 123 - 128 - 121 - 122 - 63 - 129 - 130 - 1924 - 1923. La traslazione del cantiere, per effetto del vincolo monumentale, più a sud-est, dovrà certamente comportare una completa revisione della viabilità, vedasi osservazione n. 34.

Controdeduzione proponente

Vista la complessità dei vincoli nell'area e considerata la presenza delle aree tecniche e di stoccaggio necessarie per la realizzazione delle gallerie naturali e artificiali si accoglie l'osservazione del Comune e si prevede l'eliminazione del Cantiere L.5.O.2.

Conseguentemente l'area non sarà più interessata dalla viabilità che conduceva al cantiere stesso, mentre alcune lavorazioni verranno rilocalizzate in parte nell'area tecnica L.5.A.T.9 e in parte nel cantiere logistico L.5.L.1.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

29- VIZIO ENDOPROCEDIMENTALE

Tra gli Enti riportati con nota nostro prot. n.17379 del 16/10/20 14 del Consorzio Cepav 2 con il quale comunica l'avviso per la conferenza dei servizi di approvazione del progetto definitivo, in relazione alla Legge, non è stato convocato l'ente gestore del ciclo integrato dell'acqua, Azienda Gardesana Servizi spa e così pure l'autorità dell'ambito Acque Veronesi;

Controdeduzione proponente

L'Azienda Gardesana Servizi ha ricevuto la documentazione di progetto ed ha presentato le relative osservazioni nell'ambito della Conferenza dei Servizi.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti, si introduce specifica prescrizione, in merito alle possibili interferenze, per l'ottenimento dei pareri degli Enti gestori del ciclo integrato dell'acqua per l'approvazione del Progetto Esecutivo.

Osservazione

30- RIFERIMENTI NORMATIVI

L'osservazione è di natura metodologica e concerne il doveroso riferimento alla normativa vigente e non a quella abrogata. Nel fissare i trenta giorni per le osservazioni al quadro ambientale del SIA, si sono correttamente utilizzati le modifiche apportate dal decreto infrastrutture 2012 del Governo Monti, ma si continua a citare nei documenti (vedi ripubblicazione SIA) il D.Lgs 190 del 2002, che è il regolamento attuativo della legge obiettivo (443/ 2001) abrogato come statuto dall'art 256 del Codice Appalti, che tratta delle disposizioni abrogate. Ne è piena la storia di annullamenti di contenziosi, in ambito giurisdizionale per vizi formali.

Controdeduzione proponente

Prendiamo atto della segnalazione.

Valutazione

Si prende atto

Osservazione

31- GALLERIA (TRACCIATO AV/AC)

Il territorio comunale è interessato dal susseguirsi delle gallerie denominate S. Cristina, Frassino Ovest, Colle Baccotto, Frassino Est e Mano di Ferro, intervallate da brevi tratti di trincea. Le gallerie centrali rappresentano un'unica tratta di lunghezza pari a 1950 metri. Le norme di riferimento concernenti la sicurezza delle gallerie ferroviarie discendono da due provvedimenti:

-Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" G.U n. 83 aprile 2006;

-Decisione della Commissione Europea 2008/163/CE del 20 dicembre 2007 relativa alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la sicurezza nelle gallerie ferroviarie nel sistema ferroviario trans europeo convenzionale e ad alta velocità.

Il decreto gallerie ferroviarie "stabilisce, che a far data dall'8 aprile del 2006 la progettazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione delle gallerie ferroviarie devono rispettare il contenuto del decreto medesimo, ovvero:

a) rispetto dei requisiti minimi e integrativi, per la sicurezza delle gallerie ferroviarie, riguardanti l'infrastruttura, il materiale rotabile e le procedure operative;

b) modalità per lo svolgimento dell'analisi di rischio finalizzata al raggiungimento degli obiettivi di sicurezza stabiliti.

Controdeduzione proponente

La documentazione di progetto sarà adeguata nell'ambito del Progetto esecutivo.

Osservazione

32 - [...] Il Decreto gallerie ferroviarie si applica alle gallerie, di lunghezza superiore ad 1km. I progetti delle gallerie ferroviarie sono soggetti al parere di conformità della Commissione Sicurezza istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 8, comma 2 e art. 9, comma 1). Ciascun progetto deve essere corredato da una documentazione di sicurezza che consta di:

a) documentazione di sicurezza, al fine di evidenziare il corretto recepimento delle indicazioni del decreto, e che contiene:

1) la relazione sulla galleria o sulle gallerie; 2) l' identificazione dei pericoli potenziali per l'esercizio del sistema ferroviario in galleria; 3) una relazione e descrizione dei requisiti e delle predisposizioni di sicurezza;

b) documentazione relativa alla analisi di rischio se necessaria che dimostri il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza come statuito dall'art 13. Relativamente alla valutazione della lunghezza della galleria, "una successione di gallerie NON viene considerata una galleria unica, in presenza delle due seguenti condizioni:

1) la separazione fra di esse nel tratto all'aperto è superiore a 500 metri;



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

2) esiste una possibilità di accesso/uscita verso un'area di sicurezza nel tratto aperto. [...]

Controdeduzione proponente

La documentazione di progetto sarà adeguata nell'ambito del Progetto esecutivo.

Osservazione

33 - [...] Tutte le gallerie devono obbligatoriamente rispettare i requisiti minimi mentre i requisiti integrativi sono conseguenti ai risultati a cui è pervenuta l'Analisi di Rischio. I requisiti di sicurezza indicati dal Decreto "gallerie ferroviarie" ricomprendono le misure indicate nella Decisione della Commissione Europea 2008/163/CE del 20 dicembre 2007. L'Analisi di Rischio è obbligatoriamente effettuata quando la galleria ferroviaria supera i 2 Km. Quest'obbligo comunque deve essere assolto anche quando " non sia possibile escludere sia la contemporanea presenza di treni trasportanti merci pericolose e treni passeggeri sia la presenza di rischi di area specifici in prossimità degli imbocchi".

Nella scheda denominata Relazione Tecnica Generale, galleria artificiale " Madonna del Frassino Ovest " nell'elencazione della " Normativa di Riferimento " con la quale si è operato, non risultano citate le norme relative al decreto sicurezza nelle gallerie ferroviarie e nemmeno la Decisione della CE del dicembre 2007 . Il territorio intercettato dalla sequenza delle gallerie oltre a essere densamente antropizzato trovano allocazione il Santuario del Frassino , corti rurali ove la più importante è quella denominata Mano di Ferro e ancora la Villa Baccotto e il complesso industriale delle Broglie, Franke, Arda

Controdeduzione proponente

La documentazione di progetto sarà adeguata nell'ambito del Progetto esecutivo.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

34 - **RADIAZIONI NON IONIZZANTI (TRACCIATO AV/AC)**

Il sistema di alimentazione adottato dalle FS per l'alta velocità è come noto il 25 Kv in corrente alternata a 50 Hz con feeder e autotrasformatori lungo la linea. Questa architettura di sistema genera dei campi elettromagnetici i cui limiti di esposizione, di attenzione e di qualità sono definiti nel DPCM del luglio 2003.

[...]

I limiti fatti propri dal legislatore sono quelli del 1990 stabiliti da una associazione privata di scienziati, autocostruitisi nella Commissione per la Protezione dalle Radiazioni Non Ionizzanti (ICNIRP), [...]

L'ICNIRP ha fissato un unico limite di esposizione, diverso per le diverse frequenze dei CEM, a tutela esclusivamente dagli effetti nocivi di tipo acuto e di natura termica (effetti che si manifestano a breve termine, nel corso dell'esposizione e che sono reversibili quando l'esposizione cessa).

Si chiede di prendere atto di questi studi scientifici adottando conseguentemente tutti i problemi di prevenzione verso quei cittadini cosiddetti " frontisti " rispetto alla linea AV/AC.

Controdeduzione proponente

Sono stati rispettati i limiti ai campi elettromagnetici previsti dalla legislazione vigente.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti, si rimanda alle prescrizioni ARPAV

Osservazione

35 - **PROBLEMA IDRAULICO (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)**

Il territorio del Comune di Peschiera è attraversato dalle gallerie Santa Cristina, Mano di Ferro, Forte Baccotto e Frassino. Lo scavo in sotterraneo turbano le condizioni idrogeologiche e la conseguenza è costituita dalla venuta d'acqua dal fondo, dalle pareti e dal fronte di scavo. Questo evento può causare la necessità di opere di stabilizzazione. Di certo sono rilevanti i problemi di interferenza con il rischio idraulico e al drenaggio delle falde proprio in corrispondenza delle gallerie. Relativamente a questa vitale risorsa quale è l'acqua non è stato determinato il consumo complessivo di acqua per realizzare l'infrastruttura. L'acqua sarà utilizzata in quantità considerevoli. Poiché l'acqua è sottoposta a forti pressioni, sia di tipo qualitativo che quantitativo, il SIA avrebbe dovuto fornire un bilancio materiale attendibile relativo alla risorsa acqua, specificando i quantitativi da usare e, soprattutto, quali fonti di approvvigionamento verranno sfruttate. Un forte prelievo da falda potrebbe contribuire a causare fenomeni indesiderati, come per esempio un aumento della subsidenza nel territorio. Ulteriori preoccupate

osservazioni concernono le acque sotterranee. La preoccupazione si fonda sul rischio di interferenza quantitativa e qualitativa prodotto dagli scavi per la realizzazione delle gallerie. Tutte le operazioni di consolidamento, impermeabilizzazione e sostegno richiedono l'uso di materiali additivi che sono miscele quasi sempre inquinanti per le acque sotterranee Il vigente Codice dell'Ambiente impone di non interferire con le aree di salvaguardia delle fonti d'acqua destinate al consumo umano ed elenca le opere che

sono. inibite tra le quali rientrano cave, discariche e gallerie.[...]

Controdeduzione proponente

Per l'impatto sulla falda è stato condotto uno studio per valutare l'impatto dell'opera in fase definitiva e di costruzione. Per quanto riguarda l'approvvigionamento di acqua per la costruzione i quantitativi in gioco non sono tali da prefigurare problematiche di subsidenza. Per gli scavi saranno adottate tutte le opportune cautele per evitare l'inquinamento della falda, del suolo e del sottosuolo; inoltre è previsto il monitoraggio ambientale delle acque sotterranee per tenere sotto controllo lo stato quali-quantitativo delle acque durante tutto il periodo di costruzione.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti, si rimanda alle prescrizioni ARPAV

Osservazione

**ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015**

36 - [...] *Problematiche così radicali inducono a richiedere l'istituzione di un Osservatorio Permanente che monitori e abbia gli strumenti per essere operativo e intervenire repentinamente verso queste problematiche. La ristrettezza delle risorse comunali irrette dai vincoli del patto di stabilità rendono legittima la richiesta di costituzione di un Fondo "fideiussorio" a cui attinge l'Osservatorio per rimuovere quelle interferenze negative prodotte dalla cantierizzazione e che impatterebbero negativamente sulla economia locale costituita da elevati flussi turistici ed agricoltura di eccellenza. Non ultimo la tutela delle comunità locale rappresentata che nei limiti del possibile non deve subire lo sconvolgimento della qualità ambientale che è un carattere precipuo di Peschiera del Garda. Sugli attraversamenti dei corsi d'acqua come il Mincio e il Tione non sono stati acquisiti le autorizzazioni di compatibilità idraulica di competenza della Regione Veneto Genio Civile Regionale.*

Controdeduzione proponente

A cura RFI

Valutazione

Si prende atto della proposta e per quanto riguarda i monitoraggi si rimanda alle prescrizioni ARPAV

Osservazione**37- VIADOTTO MINCIO (TRACCIATO AV/AC)**

La tipologia di viadotto, così come progettato, risulta, soprattutto per l'impalcato, fortemente impattante a livello visivo e paesaggistico e non relazionata con il contesto ambientale e costruito. Si sottolinea che l'alta valenza ambientale e paesaggistica, nonché l'eccezionale vocazione turistica dei luoghi interessati dall'intervento, presuppone un'attenzione molto importante rivolta alla ricerca di soluzioni architettoniche e costruttive di qualità e dotate di uno specifico studio di inserimento nel contesto paesaggistico. Si precisa altresì che l'intervento ricade in ambito del "Parco del Mincio". Si sottolinea inoltre la presenza, a pochi metri di distanza, del viadotto autostradale, con il quale il nuovo viadotto ferroviario dovrà necessariamente rapportarsi sia a livello estetico che architettonico. Si chiede pertanto la revisione dell'attuale progetto del viadotto ferroviario, al fine di trattare in modo organico e unitario il complesso nodo infrastrutturale AV/AC-Autostrada in corrispondenza del Fiume Mincio e di considerare la costruzione del nuovo viadotto quale opera di importanza strategica a livello architettonico e paesaggistico. Si ritiene inoltre che, nello studio del nodo infrastrutturale, venga contemplata la possibilità di inserire un attraversamento ciclo-pedonale del fiume Mincio, da individuarsi in corrispondenza del nuovo viadotto AV/AC o, in alternativa, del viadotto ferroviario della linea storica.

Controdeduzione proponente

La tipologia di viadotto così come progettato è già stata approvata nell'ambito della compatibilità ambientale del 2003 e da allora non è stata variata.

Valutazione

Si concorda in parte con l'osservazione e si rinvia al parere della competente Soprintendenza per i Beni Paesaggistici del Veneto

Osservazione

38 - *Si precisa altresì che la realizzazione del viadotto andrà ad interferire con l'esistente pista ciclabile interregionale Mantova Peschiera (rete delle piste ciclabili europee, Euro Velo 7), pertanto dovrà essere previsto obbligatoriamente un percorso alternativo ed in sicurezza per tutto il periodo di cantiere.*

Controdeduzione proponente

In fase di sviluppo di Progettazione Esecutiva verrà prevista la continuità della pista ciclabile esistente durante la costruzione.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione**39 - RETICOLO IDRAULICO SUPERFICIALE (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)**

Lungo il tracciato AV/AC è prevista la ricostituzione del reticolo idraulico con adeguati tombini (circolari e scolorari). Viste le problematiche a livello idrogeologico, inclusi i recenti fenomeni di allagamento, in particolare in località Broglie, si ritiene fondamentale che, in fase di approvazione del progetto esecutivo, vengano attentamente analizzati l'andamento e l'ampiezza dei fossati, intervenendo ove necessario per evitare zone di accumulo e poter scaricare l'acqua verso idonei ricettori. In località Broglie, vista anche la presenza di vasti insediamenti artigianali e industriali, sarà necessario predisporre uno studio idraulico specifico sulla base di un rilievo altimetrico e aerofotogrammetrico di dettaglio, nonché l'opportuno adeguamento dei fossati laterali delle strade. Dovrà essere valutata l'opportunità di concerto con l'ente gestore del ciclo integrato dell'acqua di prevedere, per la medesima località, la realizzazione di una cassa di espansione/vasca di laminazione per fronteggiare le problematiche messe in luce dalla recente alluvione

Controdeduzione proponente

Le questioni evidenziate saranno oggetto di approfondimenti in fase di progettazione esecutiva.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione**40- PROGETTAZIONE AREE A VERDE (TRACCIATO AV/AC)**

Si osserva che, per la galleria artificiale Frassino Est, sono previsti a fine opera la copertura e il rinverdimento delle aree al di sopra della galleria stessa. Si ritiene necessario che il rinverdimento (opere di mitigazione), che dovrà essere dettagliatamente progettato integrando specie arboree autoctone, venga esteso anche a tutte le altre gallerie artificiali (Santa Cristina, Frassino Ovest, Mano di Ferro), sistemando inoltre a fine opera le strade di cantiere realizzate accanto al tracciato delle gallerie a percorsi ciclopedonali, integrati nella progettazione del rinverdimento. Si specifica che la progettazione delle aree a verde risulterà di straordinaria importanza ai fini della tutela del paesaggio. Nel Comune di Peschiera del Garda si attraversano diversi contesti



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

ambientali, dalle campagne del Lugana sino al fiume Mincio, in zone a carattere prevalentemente collinare che si legano con zone a carattere umido. La vegetazione lungo il tracciato dovrà perciò essere considerata parte legante e sostanziale del progetto e dovrà avere carattere territoriale. Fondamentale sarà lo studio delle altezze e dei colori delle specie arboree, nonché la presenza di aree destinate a fito-depurazione, in grado di ridurre l'impatto inquinante della vicina autostrada e di bonificare le aree critiche dal punto di vista ambientale.

Controdeduzione proponente

Premesso che il sedime ferroviario in corrispondenza delle gallerie artificiali rimarrà di proprietà di RFI e non potrà essere piantumato né adibito ad uso pubblico, per quanto riguarda le aree esterne al sedime, nel progetto è già previsto l'impiego di specie autoctone così come prescritto dal CIPE.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

41 - SMARINO E TERRE DI SCAVO (CANTIERIZZAZIONE)

Si chiede in quale/i sito/siti verrà smaltita la terra di scavo derivata dalle opere di costruzione dei tratti in trincea e galleria. Si ritiene a tale proposito che nessuna delle aree di stoccaggio individuate nel territorio dei Comuni di Peschiera del Garda e Ponti sul Mincio possa essere individuata quale deposito definitivo delle terre di scavo. Si chiede inoltre che tutte le terre di scavo e di riporto nell'ambito del cantiere AV/AC siano analizzate da parte di ente terzo (ARPAV) e che venga individuata una procedura tale che il Comune interessato ne venga costantemente messo a conoscenza (vedasi osservazioni n. 26 e 36).

Controdeduzione proponente

Come prescritto dal CIPE sarà massimizzato il recupero dei materiali scavati e in ogni caso la gestione di tutte le terre sarà oggetto del Piano di Utilizzo redatto ai sensi del DM161/2012 nella fase di progettazione esecutiva.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione ARPAV →

Osservazione

42 - UFFICIO RELAZIONI CON IL PUBBLICO (CANTIERIZZAZIONE)

Tale situazione potrebbe essere in parte migliorata, sia dal punto della logistica di cantiere che dell'impatto sul territorio, ipotizzando un cantiere che certamente dovrà avere dimensioni più ridotte e traslato più a sud-est. La nuova collocazione permette di evitare lo spreco di terreno agricolo pregiato (vigneto) e di lavorare su campi a seminativo. Consentirebbe l'eliminazione di una rotonda prevista per la viabilità interna di cantiere, l'eliminazione del transito dei mezzi pesanti sulla via Zanina

Controdeduzione proponente

Vista la complessità dei vincoli nell'area e considerata la presenza delle aree tecniche e di stoccaggio necessarie per la realizzazione delle gallerie naturali e artificiali si accoglie l'osservazione del Comune e si prevede l'eliminazione del Cantiere L.5.O.2.

Conseguentemente l'area non sarà più interessata dalla viabilità che conduceva al cantiere stesso, mentre alcune lavorazioni verranno rilocalizzate in parte nell'area tecnica L.5.A.T.9 e in parte nel cantiere logistico L.5.L.1.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

43- TRANSITO MEZZI PESANTI (CANTIERIZZAZIONE)

Al fine di garantire maggior controllo sulle strade comunali finalizzato alla salvaguardia ed integrità del manto stradale, il Comune dovrà preventivamente essere informato circa i mezzi di cantiere che opereranno nel territorio comunale. Tutte le ditte appaltate dovranno preliminarmente comunicare al Comune tutte le targhe dei mezzi che percorreranno le strade di proprietà comunale.

Controdeduzione proponente

Si accoglie la richiesta del Comune.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

44-VIABILITA' DI CANTIERE CASELLO AUTOSTRADALE (CANTIERIZZAZIONE)

Data la valenza turistica del Comune ed i numerosi parchi a tema del Basso Garda (Gardaland, Caneva, Parco Sigurtà Alto Mincio.....) la viabilità in prossimità del casello autostradale A4 è sempre congestionato, soprattutto il periodo estivo e durante tutti i fine settimana. Pertanto utilizzare tale viabilità quale percorso dei mezzi pesanti durante l'esecuzione dei lavori certamente costituisce una notevole criticità viabilistica. Dovrà pertanto essere fatta particolare attenzione sui flussi di traffico di cantiere durante i fine settimana e durante il periodo turistico estivo.

Controdeduzione proponente

Durante la progettazione esecutiva verranno affinati i percorsi dei mezzi di cantiere in accordo con il Comune.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

45-CANTIERE OPERATIVO "MANO DI FERRO" (CANTIERIZZAZIONE)

Si osserva che la collocazione del cantiere operativo L.S.O.2 (di circa 38.148 mq) e dell'area tecnica L.S.AT.GA.1 (di circa 13.223 mq) e dell'area di stoccaggio L.S.S.T.22 (di circa 11.451 mq) situate tra Colle Baccotto e la località mano di Ferro nelle immediate

**ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015**

vicinanze della corte storica Mano di Ferro, oltre ad insistere su area sottoposta a vincolo monumentale (osservazione n. 21) si estende anche in area piantumata a vigneto, coltura importante e pregiatissima per questo Comune. La cantieristica così organizzata da progetto, oltre ad occupare una notevole superficie agraria, determina un insostenibile aggravio di traffico a carico sia dell'area densamente abitata in località Dolci, con compromissione della vivibilità dell'Hotel "Ai Dolci Colli", oltre ad un notevole emissione di rumori scaturiti dal ciclo produttivo del cantiere. Non da ultimo la notevole produzione e diffusione di polveri (stazione di betonaggio), ed il notevole impatto visivo, visto l'immediata vicinanza in posizione privilegiata del forte austriaco denominato "Forte Ardietti".

Controdeduzione proponente

Vista la complessità dei vincoli nell'area e considerata la presenza delle aree tecniche e di stoccaggio necessarie per la realizzazione delle gallerie naturali e artificiali si accoglie l'osservazione del Comune e si prevede l'eliminazione del Cantiere L.5.O.2.

Conseguentemente l'area non sarà più interessata dalla viabilità che conduceva al cantiere stesso, mentre alcune lavorazioni verranno rilocizzate in parte nell'area tecnica L.5.A.T.9 e in parte nel cantiere logistico L.5.L.1.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione**46 - AREE DI CANTIERE E DI STOCCAGGIO (CANTIERIZZAZIONE)**

Per una maggiore razionalizzazione del territorio comunale, viste le notevoli criticità riscontrate, si rende opportuno obbligare Cepav Due a:

-verificare la possibilità di ottenere in locazione aree e/o edifici industriali dismessi o temporaneamente inutilizzati, presenti nell'intorno dell'opera, che possano costituire un'alternativa, anche solo parziale, ai cantieri logistici, di stoccaggio, tecnici, ecc., evitando, o quantomeno riducendo, l'occupazione di aree agricole, spesso di particolare pregio sia viticolo sia ambientale;
-accertare la presenza o meno di strutture ricettive, in questo Comune ed in quelli confinanti, in grado di offrire, allemaestranze impegnate alla realizzazione dell'opera, vitto e/o alloggio, sempre nell'ottica di ridurre il numero di cantieri da realizzare;

Controdeduzione proponente

Eventuali opportunità di utilizzare strutture esistenti sarà valutata in fase esecutiva.

Valutazione

Si concorda con il proponente

Osservazione**47 - ATMOSFERA E ASSENZA DEL PIANO DI UTILIZZO TERRE E ROCCE DA SCAVO AI SENSI E PER GLI EFFETTI DELL'ART. 165 DEL DLGS N. 163/2006 (CANTIERIZZAZIONE)**

Il territorio del Comune di Peschiera del Garda è interessato dalla presenza di cantieri operativi per "Gallerie del Frassino", "Forte Baccotto", "Mano di Ferro" e "Santa Cristina" oltre ad un cantiere base. Il traffico veicolare e le macchine operatrici utilizzate per la realizzazione dei lavori determineranno un consistente impatto da polveri. Produzione addizionale da polveri in un'area [...]

Due osservazioni sull'esito preconizzato nella valutazione delle polveri che dovrebbe tenere conto anche del tempo di funzionamento delle macchine operatrici oltre che del tempo di maggiore traffico veicolare di cantiere sono:

a) pur consapevoli della scarsa rilevazione esistente (rilevazione costosa e difficile) degli strati di inversione termica, questi svolgono un ruolo rilevante nella determinazioni delle concentrazioni a livello locale;
b) rilevante appare la messa a punto di scelte che possono consentire il rispetto dei limiti delle PM_{2,5}.

Dalla documentazione fornita risulta che il Proponente riutilizzerà consistenti quantità di materiale scavato. A tal fine il materiale da scavo da rifiuto diventa sottoprodotto e la sussistenza delle condizioni per essere considerato sottoprodotto deve essere comprovato attraverso un Piano di Utilizzo che deve essere trasmesso all'Autorità Competente che lo approva.

Questi obblighi derivano dal DM 161 del 2012. [...]

Controdeduzione proponente

L'aspetto dell'impatto delle polveri dovuto alla fase di costruzione è stato sviluppato da un apposito approfondimento riportato nella parte 40 del PD. Tale studio identifica i ricettori critici e per essi definisce le misure necessarie alla riduzione degli impatti.

Inoltre durante tutta la fase di costruzione le polveri saranno oggetto di specifico monitoraggio ambientale e tra le verifiche condotte vi sarà anche il rispetto dei limiti sul PM_{2,5}.

Il PUT sarà redatto in fase di progettazione esecutiva.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione ARPAV →

Osservazione**48 - AGLI IMPATTI SUL PATRIMONIO CULTURALE TUTELATO DAL D. LGS. 42/2004 (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)**

[...] Il tracciato della linea A.V./A.C. oggetto del procedimento di V.I.A., interesserà il settore sud del territorio arilicense, attraversandolo per intero sulla direttrice est - ovest, affiancandosi all'infrastruttura autostradale della A4 Brescia - Padova, rafforzando e incrementando la cesura di un territorio nel quale si susseguono ambiti sottoposti, alternativamente, ai disposti della Parte Seconda e della Parte Terza del Codice dei Beni culturali e del paesaggio, incidendo pesantemente e negativamente sull'assetto percettivo, scenico, panoramico, antropico-insediativo e storico architettonico. I livelli di tutela che operano sul tratto del territorio di Peschiera del Garda interessato dall'infrastruttura A.V./A.C. Il tracciato della progettata linea A.V. / A.C. e le infrastrutture connesse interessano un ambito territoriale inserito nelle Colline moreniche del Garda, particolarmente delicato e di grande pregio.[...] Dall'esame della documentazione in atti, dal confronto con lanatura e i contenuti

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

delle tutele paesaggistiche e culturali che operano lungo il tracciato che interessa il territorio comunale di Peschiera del Garda, e dalla visione dei luoghi, emerge chiaramente la vasta portata dell'opera infrastrutturale e l'impatto negativo e prolungato nel tempo che i previsti interventi produrranno sul territorio tutelato, a testimonianza della scarsa attenzione del progetto rivolta alle tematiche relative alla conservazione, tutela, valorizzazione e miglioramento dei siti vincolati. [...]

Per quanto sopra esposto si ritiene che le progettate opere comporteranno irreversibili e negative alterazioni tali da recare danno e pregiudizio ai valori tutelati per legge e dai provvedimenti di tutela che operano negli ambiti oggetto degli interventi. siano essi provvisori. siano essi definitivi.

Controdeduzione proponente

Posto che il tracciato è stato approvato con Delibera CIPE 120/2003 si precisa che il Progetto Definitivo è stato inviato per competenza anche al Ministero dei Beni Culturali che si esprimerà in merito. Ulteriori approfondimenti richiesti dal MiBACT sono stati predisposti e trasmessi.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Si rinvia al parere del Ministero dei Beni Culturali

Osservazione*49 - Conclusioni:*

Dall'esame della documentazione in atti emerge che i proponenti il progetto non hanno affrontato adeguatamente le specifiche tematiche paesaggistiche e legate al patrimonio storico artistico, derivanti dai contenuti dei vincoli operanti nel tratto in oggetto: i vincoli paesaggistici e culturali risultano individuati, sia nella Relazione paesaggistica che nelle relazioni generali e speciali, in modo non preciso, denotando peraltro un'approssimativa conoscenza della normativa nazionale in materia e delle varie tipologie di vincolo operanti.

Inoltre gli oggetti e i contenuti dei vari Decreti Ministeriali non sono mai citati, così che non è dato di conoscere quale sia stato il percorso logico che ha portato a ritenere compatibili le opere, sia provvisorie che definitive, sia a breve che medio e lungo termine, con i livelli di tutela che operano. La tematica paesaggistica è stata affrontata senza entrare nel merito delle specifiche peculiarità per le quali gli ambiti sono sottoposti a tutela. Parimenti non sono state tenute in considerazione le prescrizioni contenute nei provvedimenti di tutela dei beni culturali presenti. In generale l'infrastruttura, intesa nella sua più ampia accezione, ovvero considerando anche la lunga ed impattante fase cantieristica, oltre al tracciato ferroviario, alle gallerie, alle aree logistiche, alle viabilità di cantiere, al viadotto, interferisce sostanzialmente e negativamente con le aree e gli immobili sottoposti a tutela ai sensi della Parte seconda e della Parte terza del D. Lgs. 42/2004.[...] Qualora realizzati, gli interventi a breve, medio e lungo termine determineranno la definitiva e negativa alterazione dei tratti di rilevante interesse paesaggistico e culturale [...] Per quanto sopra espresso, per le osservazioni dettagliate sopra riportate e per quanto di competenza, il parere di questa Amministrazione in merito al progetto oggetto di Valutazione d'impatto Ambientale non può che essere negativo.

Controdeduzione proponente

Posto che il tracciato è stato approvato con Delibera CIPE 120/2003 si precisa che il Progetto Definitivo è stato inviato per competenza anche al Ministero dell'Ambiente ed al Ministero dei Beni Culturali che si esprimeranno in merito. Ulteriori approfondimenti richiesti da MATTM e MiBACT sono stati predisposti e trasmessi.

Osservazione

50 - Allegato 2 - lettera Comune di Peschiera del Garda Direzione regionale dei Beni Culturali del Veneto

Le località Villa Bacotto - Villa della Cella già Forte Baccotto , poi Villa Cavalli de Peverelli sono dichiarate di interesse culturale

Allegato 3 - lettera Comune di Peschiera del Garda

Direzione regionale dei Beni Culturali del Veneto

Il complesso rurale "Corte mano di ferro", sono dichiarate di interesse culturale

Controdeduzione proponente

Posto che il tracciato è stato approvato con Delibera CIPE 120/2003 si precisa che il Progetto Definitivo è stato inviato per competenza anche al Ministero dell'Ambiente ed al Ministero dei Beni Culturali che si esprimeranno in merito. Ulteriori approfondimenti richiesti da MATTM e MiBACT sono stati predisposti e trasmessi.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Si rinvia al parere del Ministero dei Beni Culturali

Osservazione*51 - VIOLAZIONE ART. 26 6 COMMA CODICE DELL AMBIENTE (TRACCIATO AV/AC)*

Lo Studio di Impatto Ambientale risalente al 2003 non è più stato aggiornato, nonostante le rilevanti trasformazioni che il territorio coinvolto ha subito nel frattempo, sia sotto il profilo urbanistico, sia sotto il profilo ambientale e paesaggistico, sia infine sotto il profilo della vocazione produttiva ed economica. [...]

pertanto si riscontrano le seguenti criticità:

- 1. Il patrimonio ambientale, unico nel suo genere, subirebbe profonde ed irreversibili trasformazioni (siti patrimonio UNESCO, sito palafitticolo del laghetto del Frassino, Siti di Importanza Comunitaria, lago di Garda e laghetto del Frassino), rete ecologica regionale (RER), cordoni morenici ...).*
- 2. Le attività agronomiche di eccellenza [...] ridurrebbero in modo consistente, per sottrazione di suolo, sia aree di produzione che l'indotto economico.*
- 3. La fiorente attività turistica del bacino del lago di Garda[...] patirebbe le inevitabili conseguenze dei disagi provocati da una prolungata cantierizzazione.*
- 4. Il delicato sistema idrogeologico e la rete idrica minore, che caratterizzano il bacino gardesano, subirebbero conseguenze ormai ben note in situazioni analoghe, che non sono state, a nostro avviso, sufficientemente approfondite nella Valutazione Ambientale.*
- 5. Sul costo dell'opera si è già espressa la Corte dei Conti il 7 Luglio 2011 manifestando parere contrario [...]*



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

6. *Disattesa delle indicazioni della Comunità Europea (Gazzetta Ufficiale CEE n. L 228/1 del 9.9. 1996) "sollecitare il riassetto delle vie ferroviarie esistenti evitando di creare nuovi corridoi di disturbo in siti intatti".*

Per tutte le osservazioni e/o criticità dettagliatamente riscontrate il Sottoscritto Sindaco pro tempore esprime parere contrario al progetto

Controdeduzione proponente

Si evidenzia che il tracciato è stato già approvato con Delibera CIPE 2003 e contestualmente è stato espresso parere favorevole di compatibilità ambientale sull'intera opera.

Valutazione

Preso atto dell'osservazione, si ritiene comunque non pertinente

Osservazione

[...] 0. *OSSERVAZIONE di carattere generale*

[...] *Ciò detto, non si può non considerare lo scenario insediativo-territoriale, sociale e trasportistico, in quanto quello assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) è certamente obsoleto. Per questo motivo non pare logico affrontare un investimento di tale portata tenendo buone le risultanze della Via del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed internazionale, oltre che coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate.*

Si chiede quindi contestualmente il rifacimento completo della procedura di VIA del lotto funzionale Brescia-Verona. [...]

Controdeduzione proponente

Si evidenzia che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.

Valutazione

Preso atto dell'osservazione, si ritiene comunque non pertinente

Comune di Sona (nota in data 06/11/2014)

Osservazione

01 - [...] *L'IMPATTO DEL PROGETTO A.V.A.C. SUL TERRITORIO COMUNALE.*

[...] *Tra queste le attività necessarie per consentire la rilocalizzazione delle attività produttive in essere nello stabilimento industriale ANCAP posto nel territorio di Sona (Verona). Inoltre, la delibera CIPE prevede che per l'attuazione degli interventi preliminari si rendono necessarie, tra le altre, delle seguenti prestazioni:*

- *esecuzione di indagini geognostiche ed idrogeologiche;*
- *redazione del progetto esecutivo degli interventi e del monitoraggio ante operam;*
- *acquisizione delle autorizzazioni e di quant'altro necessario per la cantierabilità delle opere e degli impianti connessi;*
- *acquisizione di aree interessate dagli interventi e dalle cantierizzazioni;*
- *sottoscrizione di accordi bonari con le proprietà delle aziende interferenti con le aree interessate all'intervento ferroviario;*
- *acquisizione, qualifica ed allestimento dei cantieri operativi, degli impianti tecnici connessi e siti di cava necessari alla realizzazione degli interventi suddetti.*

Controdeduzione proponente

La valorizzazione è stata già effettuata in SO14 f

Si precisa che la delibera CIPE del 2003 di approvazione del Progetto Preliminare prescriveva per l'ANCAP di non deviare la LS ma delocalizzare l'attività produttiva. Le problematiche Ancap sono in corso di esame.

Premesso che la rilocalizzazione dell'impianto non è critica sulla funzionalità di Tratta della Linea AV/AC, si provvederà per tempo (a Progetto approvato) a intraprendere accordi con la ditta ANCAP al fine di consentire la rilocalizzazione della stessa. L'importo valorizzato si riferisce alla differenza tra costo totale stimato per la rilocalizzazione ed importo allocato come espropri (valore del corpo di fabbrica) ai sensi dell'art. 38 del DM 327 / 2001. La rilocalizzazione è una procedura di carattere urbanistico che deve essere necessariamente in capo al Comune.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti ma si ritiene opportuno prescrivere che:

"Prima dell'inizio dei lavori di demolizione dello stabilimento ANCAP, dovrà essere stipulato un accordo di programma..."

Osservazione

02 - *Tra le prescrizioni inserite dal CIPE nel provvedimento di approvazione del progetto preliminare è stato raccomandato al soggetto aggiudicatore di realizzare, in parte come intervento funzionale alla cantierizzazione ed in parte come intervento di compensazione, la variante della ex S.S. 11 nelle caratteristiche geometriche ed estensione descritte nella delibera della Regione Veneto concordando con la Regione Veneto e la Provincia di Verona che la progettazione e l'esecuzione dell'asse viario in oggetto venga attuata a cura della provincia stessa dietro contribuzione della TAV. Si richiama tale prescrizione in quanto nel progetto definitivo il completamento della variante della ex S.S. 11 non risulterebbe finanziato né la sua esecuzione risulterebbe funzionale alla cantierizzazione né contestuale all'esecuzione della linea AV/AC.*

Controdeduzione proponente

Il progetto delle nuove tangenziali venete non risulta avere alcuna approvazione, mentre il progetto della linea AV/AC Brescia-Verona è approvato sin dal 2003 con apposizione di vincolo preordinato all'esproprio sulla fascia di 150 m lungo il tracciato; pertanto non è stata considerata la compatibilizzazione con SiTaVe.

Valutazione



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Si prende atto della controdeduzione del proponente ma rientrando la SITAVE tra le opere programmate dalla Regione Veneto si ritiene di prescrivere che il Progetto Esecutivo dovrà considerare la compatibilità esecutiva con la realizzazione del progetto della SITAVE e del possibile ampliamento dell'autostrada Padova-Brescia.

Osservazione

03 - *Sempre in base alle prescrizioni del CIPE il progetto definitivo dovrebbe contenere la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con le amministrazioni locali.*

Controdeduzione proponente

Le aree di cantiere saranno restituite allo stato originario.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione con l'obbligo di concordarla con le Amministrazioni Comunali.

Osservazione

04 - [...] *Per quanto riguarda la fase esecutiva in base alle prescrizioni del CIPE il progetto definitivo deve contenere le indicazioni atte a garantire l'assenza di contaminazioni nei terreni occupati dai cantieri e, se necessario, la bonifica prima della sistemazione finale. Rispetto a tale prescrizione il Comune di Sona intende chiedere, mediante un'osservazione, l'inserimento di meccanismi procedurali che gli consentano un costante collegamento con il soggetto esecutore al fine di monitorare gli effetti momentanei e definitivi che i lavori e l'opera eserciteranno sia sull'ambiente che sulla collettività.*

Controdeduzione proponente

Laddove si dovessero riscontrare contaminazioni nei terreni occupati è previsto un piano di bonifica secondo la normativa vigente. Inoltre il PD prevede un piano di monitoraggio ambientale ante, in corso e post operam che sarà attuato con il confronto con gli Enti Preposti.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione ARPAV ?

Osservazione

05 - *In base alle prescrizioni del CIPE in fase di sviluppo del progetto definitivo, si dovrà procedere ad una serie di misure negli edifici posti in prossimità di elettrodotti (di progetto) per verificare se le radiazioni non siano superiori a quelle di legge. Nella documentazione del progetto definitivo non è chiaro se il controllo dei livelli emessi dall'elettrodotto negli edifici posti in prossimità dello stesso avverrà in fase di sviluppo del progetto definitivo o successivamente.*

Controdeduzione proponente

Nel territorio del Comune di Sona non sono previsti elettrodotti. In ogni caso sulla base dei calcoli teorici effettuati non risultano particolari criticità relative agli edifici posti nelle vicinanze dello stesso. In ogni caso si specifica che è previsto un monitoraggio in fase successiva alla redazione del PD ma comunque ante e post operam.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione per l'interramento della nuova linea AT di connessione alla sottostazione

Osservazione

6. *In base alle prescrizioni del CIPE il soggetto aggiudicatore deve sviluppare il progetto definitivo con particolare attenzione alle interferenze che l'opera potrà avere con il suolo e sottosuolo e con l'assetto idrogeologico locale, in particolare per la presenza di falde e per i possibili problemi connessi al loro drenaggio in corrispondenza di gallerie e trincee.*

Controdeduzione proponente

Sono già previste le opportune cautele sia durante l'esecuzione dei lavori che in fase definitiva al fine di minimizzare gli impatti sulle componenti ambientali citate. Si tenga conto che in ogni caso il PD prevede un piano di monitoraggio ambientale.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione ARPAV ?

Osservazione

07 - *La presenza di falde e di possibili problemi connessi al loro drenaggio in corrispondenza di gallerie e trincee possono avere effetti negativi sull'alimentazione delle sorgenti e su eventuali fenomeni di subsidenza.*

Nel territorio del Comune di Sona è presente la galleria naturale di San Giorgio in Salici, di evidente impatto ambientale anche in considerazione della sua lunghezza. La relazione generale di tratta, nel descrivere sono presenti delle zone di circolazione idrica sia nei depositi fluvio-glaciali che in orizzonti localizzati all'interno delle morene ipotizzando che gli acquiferi più superficiali tendono ad ubicarsi tra il piano campagna e i 7 metri di profondità. Poiché si prevede uno scavo che può arrivare in profondità fino a 30 metri, si chiede che venga esaminata la questione in modo più approfondito al fine di evidenziare i possibili rischi per il movimento degli acquiferi, nonché gli effetti dell'opera definitiva sugli stessi. Si chiede, inoltre, di approfondire i possibili effetti delle lavorazioni su potenziali inquinamenti delle falde.

Controdeduzione proponente

Sono già previste le opportune cautele sia durante l'esecuzione dei lavori che in fase definitiva al fine di minimizzare gli impatti sulle componenti ambientali citate. Si tenga conto che in ogni caso il PD prevede un piano di monitoraggio ambientale.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione ARPAV ?

Osservazione



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

08 - *In base alle prescrizioni del CIPE le opere di mitigazione ambientale, con particolare riferimento ai tratti in corrispondenza di centri abitati, nuclei abitati sparsi e ricettori sensibili in genere, dovranno essere oggetto di apposito accordo con le relative amministrazioni comunali che definisca anche le procedure di monitoraggio dei principali parametri ambientali interferiti, in modo da permettere il confronto ante-operam/post-operam.*

Controdeduzione proponente

Il PD prevede un piano di monitoraggio ambientale, in corso e post-operam.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione affinché le procedure di monitoraggio siano concordate anche con le Amministrazioni locali.

Osservazione

09 - *Sempre in base a tali prescrizioni viene previsto dal CIPE che tutte le opere dovranno essere eseguite con standard qualitativo elevato, derivato dall'analisi di analoghi interventi già realizzati in ambito europeo.*

Si chiede di prestare particolare attenzione allo standard qualitativo delle opere di mitigazione ambientale.

In particolare per il ripristino del terreno agricolo nelle tratte di gallerie artificiali, si chiede che il progetto definitivo preveda la possibilità di un riutilizzo pubblico da parte della collettività.

Controdeduzione proponente

Gli standard previsti sono analoghi a quelli attuati per altri progetti in ambito europeo.

Con riferimento ai terreni agricoli in corrispondenza dell'impronta delle gallerie artificiali si precisa che le aree in corrispondenza del sedime ferroviario non possono essere adibite ad uso pubblico.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione affinché la ricomposizione delle aree oggetto dell'impronta delle gallerie siano concordate anche con le Amministrazioni locali.

Osservazione

10 - *In base alle prescrizioni del CIPE nel progetto definitivo dovrebbe essere approfondita l'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei ricettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, con particolare riguardo ai piani alti degli edifici, prevedendo delle simulazioni di approfondimento condotte con e senza mitigazioni, al fine di valutare l'efficacia delle stesse, ed i risultati dovranno essere riferiti a punti rappresentativi della posizione, anche in altezza, dei ricettori.*

Controdeduzione proponente

Per quanto riguarda il rumore, il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione ARPAV?

Osservazione

11 - *Il CIPE ha anche imposto che le opere di mitigazione garantiscano almeno il rispetto dei limiti di rumore previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 459 del 1998 in corrispondenza di tutti i ricettori e che eventuali ulteriori interventi mitigativi, rispetto a quanto indicato nel progetto preliminare, che risultassero necessari a seguito degli approfondimenti specifici per conseguire la conformità ai limiti di rumore, andranno definiti e dimensionati nel progetto definitivo approfondendo l'analisi del clima acustico generato dall'opera in corrispondenza dei ricettori.*

Controdeduzione proponente

Si richiama la controdeduzione per l'osservazione SN10.

Inoltre per l'individuazione dei ricettori, si specifica che il censimento degli stessi è stato effettuato in conformità alla normativa vigente. Infatti il DPR 459/98 all'articolo 4 comma 1 prevede: "Per le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 km/h il proponente l'opera individua i corridoi progettuali che meglio tutelino anche i singoli ricettori e quindi tutti i ricettori presenti all'interno di un corridoio di 250 m per lato, misurati a partire dalla mezzzeria del binario esterno e fino la larghezza del corridoio può essere estesa fino a 500 m per lato in presenza di scuole, ospedali, case di cura e case di riposo".

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione ARPAV

Osservazione

12 - *Il CIPE ha altresì previsto che per un miglior inserimento paesaggistico dovrà essere valutata la possibilità di utilizzare, per la protezione acustica, elementi naturali in luogo dei pannelli fonoassorbenti con misure di mitigazione da verificare anche mediante la concertazione con gli enti locali interessati nel corso dello sviluppo della progettazione definitiva.*

Controdeduzione proponente

Per la mitigazione del rumore non si ritiene idonea l'adozione di barriere alberate. Infatti tali interventi hanno efficacia solo dopo numerosi anni dalla piantumazione ed inoltre per tutte le specie a foglia caduca limitano l'efficacia per un numero limitato di mesi all'anno. Inoltre per ottenere l'abbattimento di un solo dBA sono necessari fasce di almeno 30 metri di profondità con il conseguente impatto sulle attività agricole. Infine tali fasce verdi spesso devono interrompersi, per mancanza di spazio, proprio nei pressi degli edifici più prossimi alla linea. Efficaci invece sono gli interventi a verde per mitigare l'impatto visivo. Nei circa 250 metri di linea ferroviaria presente nel comune di Torbole, sul lato Sud sono presenti un'area a macchia boscata che interessa un terzo del tracciato,



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

ed una siepe arboreo-arbustiva per ulteriori 50 metri circa. Nessun intervento è previsto a Nord in quanto in stretto affiancamento alla SS11 in costruzione. Gli interventi di mitigazione sono stati compatibilizzati con quelli previsti dalla Società Autostrade Centro Padane SpA.

Non è di competenza la programmazione delle attività inerenti altri progetti sul territorio.

Valutazione

Si prende atto della risposta del proponente, si prescrive che dove possibile le barriere antirumore siano integrate con fasce alberate al fine di un migliore inserimento paesaggistico.

Osservazione

13 - *La relazione generale di tratta, nel descrivere l'impatto dell'opera in relazione ai rumori evidenzia che i livelli sonori simulati negli scenari post operam e post mitigazione denotano un aumento generalizzato rispetto ai livelli simulati nell'ambito del progetto preliminare. Si chiede di esaminare con maggiore puntualità l'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei ricettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, di eseguire una ulteriore verifica di abbattimento dei rumori e/o di mitigazioni dirette o indirette soprattutto in prossimità dei centri abitati e di concordare con il Comune di Sona la tipologia dei materiali da utilizzare per le misure compensative del rumore. Si chiede, inoltre, di escludere dal progetto, adeguandolo, la richiesta di deroghe ai sensi della legge n. 447/95 soprattutto laddove si è in presenza di insediamenti abitativi.*

Controdeduzione proponente

L'aggiornamento degli elaborati di progetto conseguente al maggior dettaglio attribuito alla progettazione definitiva rispetto alla preliminare, ha approfondito le elaborazioni del progetto preliminare. Il PD in ogni caso garantisce il rispetto dei limiti rispetto alla componente rumore. Le richieste di deroga saranno limitate alle lavorazioni che non consentono bonifiche tali da rispettare i limiti previsti dallo strumento urbanistico comunale. In ogni caso saranno ridotte al minimo e limitate al periodo diurno escluse le ore di riposo.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

14 - *Inoltre si osserva che la relazione generale di tratta, nel descrivere la realizzazione della galleria di San Giorgio in Salici, evidenzia la necessità di realizzare un consolidamento mediante sistema di infilaggi metallici e jettinazione. Si presume pertanto che gli infilaggi avverranno mediante percussione e ciò potrebbe determinare vibrazioni eccessive stante anche la presenza dell'abitato. Si chiede di esaminare meglio gli effetti dei lavori di consolidamento e di adottare misure meno impattanti sul circostante.*

Controdeduzione proponente

Si precisa che è previsto un monitoraggio continuo in corso d'opera degli edifici nelle vicinanze dell'opera.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

15 - *N. 1 GALLERIA ARTIFICIALE DI SAN GIORGIO IN SALICI*

Criticità La documentazione di progetto della galleria artificiale di San Giorgio risulta carente: non è stato predisposto lo studio di compatibilità idraulica, lo studio di verifica di impatto vibrazionale ed il piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo. Rif. KM 130+180.210 - 133+573.600 Proposte e soluzioni Si richiede l'integrazione della progettazione con la predisposizione di un adeguato studio dell'impatto ambientale dell'opera ed in particolare con la redazione dello studio di compatibilità idraulica, lo studio delle vibrazioni e l'elaborazione dello specifico piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo.

Controdeduzione proponente

Con riferimento al piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo in accordo con l'art.5 del DM161/2012 il piano di utilizzo terre e rocce da scavo è previsto in fase di PD per le sole opere soggette a VIA.

Valutazione

Il proponente ha integrato il progetto con il Piano di Utilizzo

Osservazione

16 - *N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA*

Criticità Il sottopasso esistente presenta problemi di accumulo di acque meteoriche, soprattutto in concomitanza con importanti precipitazioni. Il rifacimento dovrà tener conto di questa problematica, pertanto si chiede di produrre opportuna documentazione. Il progetto prevede la costruzione di una rotatoria a sud della linea ferroviaria, in prossimità del sottopasso, per la movimentazione dei mezzi di cantiere. Rif. KM 133+920.000 Proposte e soluzioni

a) Il rifacimento dovrà tener conto delle criticità dell'opera esistente. Si richiede l'integrazione della progettazione con la predisposizione di un opportuno studio di compatibilità idraulica e piano di utilizzo delle terre.

Controdeduzione proponente

Si segnala che il progetto prevede un adeguato sistema di smaltimento delle acque meteoriche raccolte lungo la viabilità. Inoltre è anche previsto un sistema di allarme e telecontrollo in caso di allagamento del sottopasso. Con riferimento al piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo in accordo con l'art.5 del DM161/2012 il piano di utilizzo terre e rocce da scavo è previsto in fase di PD per le sole opere soggette a VIA, mentre sarà sviluppato in sede di progettazione esecutiva.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

17 - *N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA*

b) Si chiede che a nord dell'opera, venga posto in sicurezza l'attuale incrocio tra via Terminon/Via Campagnola.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Controdeduzione proponente

Il progetto della viabilità del sottopasso è stato eseguito in accordo alla vigente normativa

Valutazione

Si prende atto della risposta del proponente, si prescrive che come richiesto dal Comune venga adeguato l'incrocio tra Via Campagnola e Via Terminon con la realizzazione di una rotonda.

Osservazione

18 - N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA

c) Si chiede inoltre che a partire dall'intersezione con la strada in direzione di Sona (incrocio Via Valle, Località Piona), venga inserita la realizzazione di una pista ciclopedonale lungo tutto il percorso fino all'incrocio zona sud (oltre la ferrovia) via Montresora/Via Campagnola, dove è prevista la realizzazione di una rotonda.

Controdeduzione proponente

La richiesta si ritiene accoglibile

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti si prescrive che venga realizzata una pista ciclopedonale lungo Via Campagnola tra l'incrocio di Via Valle e l'incrocio di Via Montresora, in corrispondenza dell'attuale sottopasso della linea ferroviaria dovrà essere realizzato un sottopasso ciclopedonale in affiancamento a quello esistente.

Osservazione

19 - N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA

d) Che il sottopassaggio ferroviario preveda la presenza oltre alla strada carrabile anche una pista ciclo-pedonale.

Controdeduzione proponente

Il sottopasso con pista ciclabile si ritiene fattibile in corrispondenza della linea AC/AV prevedendo l'allargamento dell'opera in progetto al fine di raggiungere le dimensioni sufficienti per ospitare la pista ciclabile. Invece sotto la linea storica si dovrà prevedere un sottopasso ciclopedonale dedicato in affiancamento a quello esistente.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Vedi prescrizione precedente.

Osservazione

20 - N. 3 SOTTOPASSO SONA - VIA PALAZZO

Criticità Il progetto prevede l'ampliamento del sottopasso esistente che collega Loc. Valle (via Campagnola) nel Comune di Sona con Loc. Brognol nel Comune di Sommacampagna. La funzione di collegamento della viabilità esistente è già garantita dal sottopasso di via Campagnola sempre in Località

Valle. Il sottopasso sembra pertanto incidere inutilmente sui fondi agricoli di questa parte del territorio senza fornire alcun beneficio all'assetto viario. Rif. KM 134+443.000

Proposte e soluzioni

a) Si chiede di stralciare il sottopasso di via Palazzo dalla opera da realizzare in quanto priva di benefici. Si richiede di estendere il sottopasso esistente, di ridotte dimensioni, mantenendo la ridotta funzione di collegamento esistente a servizio esclusivo delle aree agricole esistenti.

Controdeduzione proponente

valorizzazione già effettuata in SO16 b

La richiesta si ritiene fattibile .

Si segnala che trattandosi di prolungamenti di strutture esistenti, la viabilità di progetto non potrà chiaramente rispettare i vincoli piano altimetrici normativi e i criteri progettuali adottati per i sottopassi poderali di nuova realizzazione del presente PD.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

21 - N. 3 SOTTOPASSO SONA - VIA PALAZZO

b) Si richiede che il consistente risparmio economico finanziario venga impiegato per potenziamento della trafficata S.P. 26 Morenica con la realizzazione della rotonda in corrispondenza dell'incrocio con via Morsara e via Stazione a Sona, l'implementazione con una pista ciclabile e una alberatura ai lati su tutto il tratto ricadente nel nostro territorio e la realizzazione di due attraversamenti ciclo-pedonali, il primo posto sulla nuova rotonda sopra descritta e il secondo alla successiva rotonda, già esistente, di località Olmo (direttrice principale comunale che collega il capoluogo Sona con il paese più popoloso Lugagnano).

Controdeduzione proponente

SI ritiene fattibile la pista ciclabile per una lunghezza di circa 2 km a nord del sottopasso sulla linea storica, con alberatura ai lati. Si ritiene altresì accoglibile la realizzazione della rotonda tra Via Stazione e Via Morsara.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Si prescrive la realizzazione di una pista ciclo-pedonale lungo via Palazzo a nord della linea ferroviaria con la realizzazione di una rotonda all'incrocio tra Via Stazione e Via Morsara.

Osservazione

22 - N. 3 SOTTOPASSO SONA - VIA PALAZZO

c) Anche per il prolungamento di questo sottopasso dovrà essere prodotto opportuno studio di compatibilità idraulica e piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo.

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015Controdeduzione proponente

La compatibilità idraulica prevede adeguato sistema di smaltimento delle acque meteoriche raccolte lungo la viabilità. Inoltre è anche previsto un sistema di allarme e telecontrollo in caso di allagamento del sottopasso. Con riferimento al piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo in accordo con l'art.5 del DM161/2012 il piano di utilizzo terre e rocce da scavo è previsto in fase di PD per le sole opere soggette a VIA, mentre sarà sviluppato in sede di progettazione esecutiva.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

23 - N. 4 SOTTOPASSO S.P. 26 - VIA MORENICA

Criticità

La S.P. 26 Morenica è attualmente gravata da consistente traffico veicolare che collega il casello autostradale (A4) di Sommacampagna con le zone commerciali-produttive di Sona e Bussolengo.

Il flusso veicolare subirà un incremento durante l'esecuzione delle opere per la rilevante presenza del cantiere base (di mq. 63.000 circa) in via Molinara a confine con il Comune di Bussolengo. La documentazione di progetto del sottopasso risulta carente: non è stato predisposto lo studio di compatibilità idraulica né il piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo Rif. KM 136+079.061

Proposte e soluzioni

a) Al fine di garantire la sostenibilità della fase di cantierizzazione, si richiede di garantire la viabilità intra-comunale facilitando le immissioni e potenziando della S.P. 26 Morenica e gli attraversamenti ovest-est della stessa, mediante la realizzazione di una rotonda in corrispondenza dell'uscita di via Morsara e via Stazione a Sona prevista nella pianificazione vigente (vedi proposta osservazione n. 3).

Controdeduzione proponente

La valorizzazione è stata già effettuata in SN21

Vedasi controdeduzione SN21

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti con la controdeduzione all'osservazione n. 21

Osservazione

24 - N. 4 SOTTOPASSO S.P. 26 - VIA MORENICA

b) L'attraversamento in sottopasso dovrà altresì garantire il transito cicloturistico e pedonale con una pista a lato del sedime o attraverso autonomo sottopasso.

Controdeduzione proponente

La valorizzazione è stata già effettuata in SO18 c Per quanto riguarda la richiesta di allargamento del sottopasso esistente sotto la linea ferroviaria storica la sezione attuale è sufficiente per una strada di categoria C2 ma non sufficiente ad ospitare anche la pista ciclabile per la quale occorrerà predisporre un sottopasso a spinta ad hoc delle dimensioni 3mx3m. Inoltre si dovrà prevedere l'allargamento del sottopasso AV SL93 per ospitare la pista ciclabile in circolazione protetta.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Si prescrive la realizzazione in Via Morenica sotto la linea ferroviaria esistente di un sottopasso ciclopedonale in affiancamento a quello esistente e l'allargamento del sottopasso AV SL93

Osservazione

25 - N. 4 SOTTOPASSO S.P. 26 - VIA MORENICA

c) Si richiede l'integrazione della progettazione con la predisposizione di un opportuno studio di compatibilità idraulica e piano di utilizzo delle terre.

Controdeduzione proponente

La compatibilità idraulica prevede adeguato sistema di smaltimento delle acque meteoriche raccolte lungo la viabilità. Inoltre è anche previsto un sistema di allarme e telecontrollo in caso di allagamento del sottopasso. Con riferimento al piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo in accordo con l'art.5 del DM161/2012 il piano di utilizzo terre e rocce da scavo è previsto in fase di PD per le sole opere soggette a VIA, mentre sarà sviluppato in sede di progettazione esecutiva.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

26 - N. 5 SOTTOPASSO SONA-SOMMACAMPAGNA - VIA MINCIO

Criticità

La documentazione di progetto del sottopasso risulta carente: non è stato predisposto lo studio di compatibilità idraulica né il piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo. L'allargamento del sottopasso facilita la viabilità intercomunale (Sona- Sommacampagna) favorendo l'accesso, attraverso via Mincio e via Festara, alla Zona Artigianale Industriale denominata "Festara", dove è presente il Centro Commerciale "La Grande Mela". La ridotta portata dell'attuale sottopasso, tuttavia, permette di ridurre il passaggio di mezzi pesanti preservando la zona agricola che è utilizzata frequentemente come percorso ciclopedonale. Rif. KM 136+079.061

Proposte e soluzioni

a) Si richiede l'integrazione della progettazione con la predisposizione di un opportuno studio di compatibilità idraulica e piano di utilizzo delle terre.

Controdeduzione proponente

La compatibilità idraulica prevede adeguato sistema di smaltimento delle acque meteoriche raccolte lungo la viabilità. Inoltre è anche previsto un sistema di allarme e telecontrollo in caso di allagamento del sottopasso. Con riferimento al piano di utilizzo delle terre e



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

rocce di scavo in accordo con l'art.5 del DM161/2012 il piano di utilizzo terre e rocce da scavo è previsto in fase di PD per le sole opere soggette a VIA, mentre sarà sviluppato in sede di progettazione esecutiva.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

27 - N. 5 SOTTOPASSO SONA-SOMMACAMPAGNA – VIA MINCIO

b) Si richiede che il nuovo sottopasso, che con l'allargamento implica un aumento di traffico di mezzi pesanti, preveda la costruzione di un parallelo percorso ciclo-pedonale per garantire la vocazione esistente e consentire il collegamento con la realizzanda pista ciclabile di via Molinara Nuova, via Bellona.

Cfr. Allegato osservazione n. 5.1; Allegato osservazione n. 5.2.

Controdeduzione proponente

L'allargamento del sottopasso è già compreso nella controdeduzione SO57 di Sommacampagna. La pista ciclopedonale richiesta si ritiene fattibile e si svilupperà a nord del sottopasso per una lunghezza di circa 900 m

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Si prescrive l'allargamento del sottopasso e la realizzazione di un percorso ciclopedonale di lunghezza di circa 900 metri a nord della linea ferroviaria

Osservazione

28 - N. 6 CAVALCAFERROVIA DI VIA RAMPA

Criticità

L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell'assetto viario del territorio intercomunale (Sona – Sommacampagna) collaterale alla costruzione del nuovo tracciato ferroviario.

In tal senso, è chiaramente necessario preservare il collegamento tra le frazioni di Lugagnano e Caselle, tuttavia l'opera non realizza l'obiettivo di decongestionare il traffico esistente e di ridurre il transito dal centro dell'abitato. Al contrario, posta l'inesistenza di infrastrutture di bypass del centro di Lugagnano, la realizzazione di questa struttura comporterebbe un ulteriore appesantimento del traffico in entrata (sud verso nord) non smaltibile dalla viabilità comunale. Si realizzerebbe cioè un c.d. "collo di bottiglia" a detrimento della zona residenziale di Lugagnano. L'opera ha inoltre un forte impatto visivo per l'altezza e la prossimità all'edificato (prevista un'altezza di oltre 20 metri). Rif. KM 139+931.290

Proposte e soluzioni

Si ritiene che l'opera non debba essere realizzata ed al fine di mantenere la funzionalità viaria esistente si propone di mantenere l'attraversamento in sottopasso attraverso una modifica/prolungamento dell'opera esistente, abbassando, se necessario, l'attuale profondità del passaggio carrabile. Si suggerisce inoltre di allargare la strada ponendo ai lati passaggi ciclopedonali, utili per il collegamento dei due centri abitati Lugagnano- Caselle. In caso di mancato accoglimento dell'osservazione, si richiede che vengano prescritti interventi di mitigazione del forte impatto dell'opera in rilevato con realizzazione di barriere di mitigazione artificiali e cordoni ambientali ad alto fusto su ambedue i lati est ovest del viadotto.

Cfr. Allegato osservazione n. 6.1; Allegato osservazione n. 6.2.

Controdeduzione proponente

Si rimanda all'osservazione SO22 di Sommacampagna

Valutazione

Sia stralciata la realizzazione del cavalcavia di Via Rampa, presso il Comune di Sona, provvedendo alla realizzazione di un nuovo sottopasso.

Osservazione

29. N. 7 CAVALCAFERROVIA DI VIA DE AMICIS

Criticità

L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell'assetto viario del territorio intercomunale (Sona – Sommacampagna). Allo stato attuale, in quest'area, non esiste un collegamento tra i due Comuni e l'opera non risponde ad un reale bisogno viabilistico. La pianificazione comunale, infatti, non prevede più il collegamento di Via De Amicis con la c.d. "tangenziale nord" di via Sacharov.

In tal senso, il nuovo collegamento consentirebbe il deflusso del traffico da sud verso nord, cioè da Caselle verso Lugagnano, che si arresterebbe però su via De Amicis. L'opera comporterebbe perciò un aggravio della viabilità principale della frazione di Lugagnano. Rif. KM 139+931.290

Proposte e soluzioni

a) Si richiede di non realizzare il cavalcavia ferroviario (opzione zero).

b) La viabilità di collegamento intercomunale può egualmente essere garantita con il mantenimento ed il consolidamento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria nel territorio di Sommacampagna. Tale strada, che corre parallela alla linea ferroviaria, costituirebbe il naturale collegamento tra la S.P. 26 Morenica – via Mincio – loc. Rampa – loc. Cason, creando un sistema di bypass a nord dell'abitato di Caselle ed a sud di Lugagnano. Si ritiene che tale strada, con una carreggiata di progetto larga circa 7 mt, consentirebbe di deviare il flusso di traffico verso i centri commerciali e produttivi a nord da via Mincio e dalla S.P. 26 Morenica decongestionando gli abitati.

c) Si richiede che vengano prescritti interventi di mitigazione del forte impatto dell'opera in rilevato con realizzazione di barriere di mitigazione.

Cfr. Allegato osservazione n. 7.

Controdeduzione proponente

I comuni di Sona e Sommacampagna non sono tra loro concordi nella richiesta.

Si rimanda all'osservazione SO23; il Comune di Sommacampagna richiede il mantenimento del cavalcavia.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015**Valutazione

Prevista specifica prescrizione sulla riorganizzazione della viabilità.

Osservazione

30 - N. 8 ANCAP S.P.A.

Criticità

Il tracciato della nuova linea si sovrappone all'insediamento produttivo Ancap, che si occupa di manifatture in ceramica, determinando la sua prossima dismissione e la necessità di una delocalizzazione. Rif. KM 139+931.290

Proposte e soluzioni

In ossequio alla delibera CIPE 120/2003, l'azienda dovrà essere delocalizzata dal tracciato di progetto con anticipo rispetto all'esecuzione dei lavori. In tale prospettiva, il Comune di Sona prevede di mantenere la produzione all'interno del proprio territorio, consentendo la ricostruzione dell'impianto (art. 27, terzo comma, L.R. 61/1985), entro un raggio di 5 km. Allo stato attuale, pertanto, è in corso la valutazione della soluzione più idonea in una delle zone produttive limitrofe. Tale operazione potrà altresì realizzarsi attraverso gli istituti della compensazione urbanistica e del credito edilizio, previsto nel P.A.T. adottato, anche mediante la stipulazione di un accordo di programma tra Ferrovie, Comune e proprietà che regoli il dimensionamento, le compensazioni economiche, gli standard urbanistici e le infrastrutture. In tal senso il nuovo insediamento e la linea di produzione dovranno essere previsti prima della dismissione della sede esistente. Il Comune di Sona manifesta perciò sin d'ora la volontà di facilitare l'adempimento della specifica prescrizione di cui alla delibera CIPE n. 120/2003.

Controdeduzione proponente

Vedi osservazione SN01.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Si prescrive comunque di sottoscrivere un accordo di programma prima dell'inizio dei lavori per la ricollocazione della ditta ANCAP

Osservazione

31 - N. 9 GALLERIA ARTIFICIALE IC VR MERCI – VIA DE AMICIS – ABITATO CORTE MESSE DAGLIA

Criticità

Nell'ultimo tratto della linea in progetto, in prossimità del nodo di Verona, i due binari merci si diramano verso nord e dopo aver sottopassato la linea AC e la linea esistente si dovrebbero inserire nello scalo merci di Verona. Dalla prima tavola di progetto del nodo di Verona, situato extra tratta, si evince tuttavia che le linee merci non si inseriscono nello scalo merci bensì proseguono in linea retta parallela sino all'intersezione con la linea proveniente dal Brennero. Non v'è dunque una valida ragione per progettare l'interconnessione a nord dove, contrariamente a quanto avviene a sud, è situato un centro abitato con una corte storica di pregio. Si tratta della corte Messedaglia che risale alla seconda metà del XV secolo. Ha la struttura di una casa padronale con gli annessi rustici e una chiesetta. Di questo antico edificio rimane oggi la loggia, che presenta ancora resti degli affreschi originari del Seicento e le decorazioni sulle travi del Cinquecento. Altro edificio antico è la chiesetta costruita nel XVIII secolo e dedicata a Santa Maria in Carmine. Tutti gli edifici storici di questa corte non presentano fondamenta. La linea merci risulta progettata in parte in galleria, con una parte fuori terra di oltre un 1 metro. Nella parte finale la linea risulta scorrere in trincea, ovvero senza la copertura. Rif. KM 138+583 - 140 +779.60

Proposte e soluzioni

a) Si richiede che l'interconnessione di Verona merci venga riprogettata prevedendo il sottopasso delle linee a sud del tracciato esistente, sul territorio del Comune di Sommacampagna, in zona agricola limitatamente antropizzata e priva degli elementi di criticità esistenti invece a nord, con presenza abitativa e strutture storiche di pregio.

Controdeduzione proponente

A cura RFI

Valutazione

L'osservazione risulta non pertinente

Osservazione

32 - b) Il forte impatto ambientale delle opere di progetto sull'area (linea AC/AV, cavalca ferrovia, interconnessione merci) implica l'adozione di importanti misure di contenimento e mitigazione dei fattori inquinanti. Si richiede in particolare di adottare misure per il contenimento delle vibrazioni del passaggio in galleria e la copertura della linea merci in trincea per tutta la lunghezza sul territorio comunale (sino al confine con Verona).

Controdeduzione proponente

Il progetto contiene una analisi delle vibrazioni indotte dal transito ferroviario con l'identificazione degli edifici critici per i quali potrebbe rendersi necessaria l'adozione del sistema di mitigazione già definito. Poiché però l'analisi della propagazione delle vibrazioni dipende da numerosi fattori specifici e che in parte cambiano da punto a punto del territorio attraversato (come caratteristiche del manufatto su cui transita il convoglio, caratteristiche del sottosuolo, caratteristiche delle fondazioni e della struttura dell'edificio) la soluzione che si prevede di adottare (già sperimentata con successo su altre linee ferroviarie) è quella di effettuare puntuali misure in occasione dei primi transiti ferroviari (preesercizio) al fine di identificare quali ricettori effettivamente siano da mitigare e fornire i necessari elementi per il dimensionamento dei setti antivibranti. Ulteriori misure di vibrazioni sono effettuate dopo l'esecuzione dell'intervento di mitigazione al fine di verificarne l'efficacia.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione ARPAV ?

Osservazione

33 - c) In considerazione della vocazione ciclopedonale della zona, attualmente non collegata con la viabilità esterna al Comune di Sona, si richiede come misura compensativa la costruzione delle opere necessarie (pista ciclabile, illuminazione e parapetto) per la messa in sicurezza di un percorso ciclabile alternativo, in parte già pianificato a livello comunale.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Controdeduzione proponente

Allegato osservazione n. 9.1; Allegato osservazione n. 9.2; Allegato osservazione n. 9.3;

Allegato osservazione n. 9.4; Allegato osservazione n. 9.5; Allegato osservazione n. 9.6.

L'osservazione non è ben definita pertanto non valutabile dal punto di vista tecnico ed economico.

Valutazione

Si prende atto della proposta che dovrà essere esaminata con l'approvazione del PD

Osservazione

34 - N. 10 AREE TECNICHE ED AREE DI STOCCAGGIO

Criticità

Si evidenziano delle incongruenze negli elaborati progettuali della cantierizzazione: sono previste aree tecniche (individuate con retinatura quadrettata gialla) e aree stoccaggio (individuate con retinatura quadrettata viola) insistenti su aree/mappali non individuati nel piano particellare di esproprio o di occupazione. Tra queste aree vi è anche l'area di stoccaggio già destinata dal Comune di Sona a nuovo centro di raccolta di rifiuti urbani in località Terminon (L.7.S.T.1 di 8.143 mq.). Tale area è già stata individuata nel P.A.T. adottato come "destinata alla realizzazione di programmi complessi attuabili attraverso Accordo di Programma ai sensi dell'art. 32 della L.R. 35/2001 (D.G.C. n. 150/2012)", inoltre per tale area è già stato approvato uno Studio di Fattibilità come centro raccolta rifiuti con delibera di G.C. n. 96 del 13.06.2014. L'occupazione temporanea di tali aree determinerà inevitabilmente la dismissione del nuovo centro raccolta rifiuti. Rif. KM 139+931.290

Proposte e soluzioni

a) Si richiede che vengano chiarite le incongruenze di progetto con l'individuazione puntuale, nel piano particellare di esproprio e/o di occupazione, di tutti mappali sui quali insistono le aree tecniche e di stoccaggio.

Controdeduzione proponente

Il progetto è corretto in quanto le aree di stoccaggio e le aree tecniche non sono oggetto di pubblica utilità e verranno acquisite con l'art.49 del DPR 327.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

35 - b) Si intende confermare l'interesse per la realizzazione del nuovo centro di raccolta di rifiuti urbani, anche in considerazione del fatto che il progetto è assegnatario di cofinanziamento Regionale (Deliberazione Giunta Regionale n. 4162 del 29.12.2009) subordinato all'attuazione dell'intervento entro giugno 2015, pena la revoca del contributo stesso. Considerato l'interesse pubblico sotteso al servizio di raccolta rifiuti, si richiede che venga confermata la realizzazione in tale sito o prevista la ricollocazione del centro ecologico urbano in altra area adeguata. Cfr.

Controdeduzione proponente

Allegato osservazione n. 10.1; Allegato osservazione n. 10.2.

In sede di progettazione esecutiva si provvederà a valutare la diversa collocazione dell'area di stoccaggio interferente, sempre in zona limitrofa all'opera.

Valutazione

Si prescrive che l'area di stoccaggio in località Terminon L.7.S.T. 1 dovrà essere eliminata o ricollocata al fine di rendere possibile la realizzazione del centro di raccolta rifiuti comunale.

Osservazione

36 - N. 11 STRADE DI CANTIERE E CANTIERIZZAZIONE

Criticità

Il territorio comunale è interessato da una fittissima rete di strade di cantiere formata sia da strade esistenti che da tracciati realizzata appositamente al servizio dell'opera. Su tale rete è previsto, per tutta la durata dei lavori, un passaggio continuo di mezzi pesanti anche all'interno dei centri abitati (S. Giorgio in Salici). Ciò comporta evidenti criticità dal punto di vista dell'impatto ambientale e viabilistico.

Si evidenziano delle incongruenze negli elaborati progettuali della cantierizzazione: sono previste strade di cantiere in contrasto con gli elaborati progettuali. Si prevede una strada di cantiere in via De Amicis con il transitato dei mezzi pesanti sulla via principale che collega Sona con Verona e attraverso una zona residenziale. Tale strada presenta anche un'incongruenza di progetto poiché il progetto prevede la sovrapposizione all'abitato senza prevederne la demolizione

Proposte e soluzioni

a) Si richiede che le strade di cantiere vengano collocate il più possibile lungo i confini tra le proprietà evitando di dividere colture e creare appezzamenti interclusi.

Controdeduzione proponente

Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile.

Valutazione

Si prescrive che con la progettazione esecutiva venga rivista la viabilità di cantiere in accordo con il Comune al fine di minimizzare l'interferenza con i centri abitati.

Osservazione

37 - b) Si chiede che venga eliminato o comunque limitato il più possibile il passaggio attraverso i centri abitati. È presente infatti su alcune tavole il passaggio nei centri abitati di San Giorgio in Salici e Lugagnano, in centro storico con strade a senso unico, talvolta affiancate da pista ciclabile, e con viabilità problematica per i mezzi pesanti.

Controdeduzione proponente

Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile.

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015Valutazione

Prescrizione come 36.

Osservazione

38 - c) *In particolare si propone che a San Giorgio in Salici, venga adottata come viabilità alternativa di cantiere una nuova strada da affiancare al lato nord dell'Autostrada Milano-Venezia, da via Segradi fino a congiungersi con via Calvisana.*

Controdeduzione proponente

La richiesta comporta la realizzazione di un tratto consistente di pista; nell'ambito del PE verranno effettuate le opportune valutazioni.

Valutazione

Prescrizione come 36.

Osservazione

39 - d) *La strada di cantiere prevista in via Grola deve essere traslata a sud lungo l'autostrada per poi proseguire sull'esistente via Calvisana evitando in questo modo di arrecare disagio all'abitato di via Grola e alle colture della zona.*

Controdeduzione proponente

Premesso che qualora non sia possibile il collegamento di cui al punto c) l'abbandono dell'utilizzo di via Grola comporterà un aggravio di circolazione sulla viabilità esistente, la richiesta verrà valutata in fase di progettazione esecutiva.

Valutazione

Prescrizione come 36.

Osservazione

40 - e) *Si richiede che, in ragione delle progettate opere di allargamento del sottopasso dell'autostrada A22 in direzione Verona (progettualità extra tratta) venga prevista una strada di cantiere alternativa sulla già esistente strada vicinale che, in circa 400 metri, permette di raggiungere la strada di cantiere posta a sud della tratta che da via Belvedere si dirige verso Verona transitando da Loc. Cason. Con tale soluzione si ridurrebbe notevolmente l'impatto di cantiere su Lugagnano e verrebbe notevolmente ridotta anche la spesa per le occupazioni/espropriazioni dovute all'allargamento di via De Amicis. Qualora l'osservazione non venga accolta, si chiede che venga utilizzata come viabilità di cantiere solamente via E. De Amicis, limitando il passaggio sul centro abitato di Lugagnano, e prevedendo l'allargamento della strada di cantiere verso le aree agricole preservando le abitazioni esistenti*

Controdeduzione proponente

Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile.

Valutazione

Prescrizione come 36.

Osservazione

41 - f) *Si richiede che la rotonda di ingresso e le aree occupate della strada di cantiere in via De Amicis, dopo il termine dei lavori, vengano alcune trasformate in piste ciclo/pedonali e altre cedute al Comune per una riqualificazione con destinazione dell'area a servizi.*

Controdeduzione proponente

Cfr. Allegato osservazione n. 11.1; Allegato osservazione n. 11.2; Allegato osservazione n. 11.3; Allegato osservazione n. 11.4; Allegato osservazione n. 11.5.

La cessione della viabilità di cantiere, nelle condizioni in cui si troverà a fine lavori, è possibile ma l'acquisizione del titolo di esproprio dovrà essere a carico dell'Amministrazione.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Si ritiene comunque di prescrivere che la rotonda di ingresso a Via De Amicis sia ceduta al comune a fine lavori.

Osservazione

42 - N. 12 NUOVO POLO SCOLASTICO DI LUGAGNANO

Criticità

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 145 del 05.09.2014 l'Amministrazione ha individuato l'ubicazione del nuovo polo scolastico della frazione di Lugagnano confermata con D.G.C. n. 171 del 28.10.2014, in adiacenza all'attuale scuola media e asilo nido.

Proposte e soluzioni

In considerazione del fatto che l'intero asilo nido ricade all'interno della fascia di rispetto di 500 mt. prevista nella tavola delle mitigazioni rumore e che l'intero nuovo polo scolastico ricadrà all'interno di essa, si richiede che siano previste idonee opere di mitigazione dell'impatto acustico.

In alternativa, dovrà essere prevista la ri-localizzazione dell'opera a carico dell'ente espropriante.

Controdeduzione proponente

Cfr. Allegato osservazione n. 12.1; Allegato osservazione n. 12.2.

Premesso che è già presente una barriera antirumore nella zona, verrà valutata la sua idoneità in relazione al previsto polo scolastico segnalato.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Prescrizione di rivedere la barriera antirumore in funzione del previsto polo scolastico di Lugagnano.

Osservazione



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

43 - N. 13 SOTTOPASSI MINORI SU STRADE VICINALI □ RURALI

Criticità

Sul territorio comunale di Sona sono presenti alcuni sottopassi minori che garantiscono l'attraversamento dell'attuale linea ferroviaria in zone agricole, evitando così l'interclusione dei fondi. In alcuni casi, il progetto non prevede la conferma dei sottopassi esistenti. Si tratta in particolare del:

- sottopasso al Km 136+500 di collegamento tra le Loc. Sellara in Sona e Colombarola in Sommacampagna;

- sottopasso al Km 136+750 in prossimità della Loc. Lantiera;

L'eliminazione di questi collegamenti determina una rilevante interferenza nell'utilizzazione delle aree agricole coltivate a nord e sud della linea ferroviaria, costringendo residenti ed agricoltori della zona a lunghi spostamenti per raggiungere i luoghi di abitazione e di lavoro.

Proposte e soluzioni - Si chiede il mantenimento dei collegamenti esistenti, prevedendo opportuno prolungamento sotto la nuova linea in progetto ed un adeguato innesto viario sulla futura strada derivante dal mantenimento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria.

Controdeduzione proponente

Allegato osservazione n. 13.1; Allegato osservazione n. 13.2; Allegato osservazione n. 13.3; Allegato osservazione n. 13.4. Per la valorizzazione si veda SO19 c Si rimanda alla controdeduzione al punto SO19 relativa al comune di Sommacampagna.

Valutazione

Stesse considerazioni espresse per l'osservazione di Sommacampagna.

Osservazione

44 - [...]

sottopasso al km 138+800 circa, in via Betlemme; [...]

L'eliminazione di questi collegamenti determina una rilevante interferenza nell'utilizzazione delle aree agricole coltivate a nord e sud della linea ferroviaria, costringendo residenti ed agricoltori della zona a lunghi spostamenti per raggiungere i luoghi di abitazione e di lavoro.

Proposte e soluzioni

Si chiede il mantenimento dei collegamenti esistenti, prevedendo opportuno prolungamento sotto la nuova linea in progetto e un adeguato innesto viario sulla futura strada derivante dal mantenimento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria.

Controdeduzione proponente

Allegato osservazione n. 13.1; Allegato osservazione n. 13.2; Allegato osservazione n. 13.3; Allegato osservazione n. 13.4. Per la valorizzazione si veda SO05 e SO21 c Si rimanda alle controdeduzioni ai punti SO05 e SO21 relative al comune di Sommacampagna.

Valutazione

Stesse considerazioni espresse per l'osservazione di Sommacampagna.

Osservazione

45. [...]

sottopasso al Km 140 circa, in Via Messedaglia.

L'eliminazione di questi collegamenti determina una rilevante interferenza nell'utilizzazione delle aree agricole coltivate a nord e sud della linea ferroviaria, costringendo residenti ed agricoltori della zona a lunghi spostamenti per raggiungere i luoghi di abitazione e di lavoro

Proposte e soluzioni

Si chiede il mantenimento dei collegamenti esistenti, prevedendo opportuno prolungamento sotto la nuova linea in progetto e un adeguato innesto viario sulla futura strada derivante dal mantenimento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria.

Controdeduzione proponente

Allegato osservazione n. 13.1; Allegato osservazione n. 13.2; Allegato osservazione n. 13.3; Allegato osservazione n. 13.4.

La richiesta del Comune non si ritiene accoglibile in quanto, permanendo gli attraversamenti di Via Rampa e Via De Amicis, l'attraversamento Nord - Sud nell'area è sufficientemente garantito.

Valutazione

Stesse considerazioni espresse per l'osservazione di Sommacampagna.

Osservazione

46. N. 14 BARRIERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

Criticità - Nel rispetto delle distanze dal tracciato ferroviario esistente, sono presenti sul territorio comunale numerose formazioni vegetali che contengono e riducono l'impatto visivo ed acustico della linea ferroviaria.

Tali zone verdi rischiano di essere danneggiate o eliminate dall'insediamento delle aree di cantiere.

Proposte e soluzioni

Si richiede specifica tutela delle formazioni vegetali arboree ed arbustive esistenti. Qualora danneggiate o sradicate, in sede di realizzazione dei lavori, dovranno essere ripiantumate, anche in aree limitrofe, nello stesso numero e della medesima tipologia. In tal senso, si richiede il rispetto delle prescrizioni dettate dagli Strumenti Urbanistici vigenti comunali, provinciali e regionali.

Controdeduzione proponente

Le piante eventualmente danneggiate saranno rimesse a dimora.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista una specifica prescrizione.

Osservazione

47. N. 15 VIABILITA'



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Criticità

La cantierizzazione interessa numerose strade comunali esistenti che, tuttavia, presentano uno stato di fatto inadeguato per il transito di mezzi pesanti. In prossimità della ditta Ancap, nel territorio di Sommacampagna, la strada comunale di prosecuzione di via Val di Sona e Via Libia fino a congiungersi alla S.P. 26 Morenica viene soppressa con la strada di cantiere provvisoria. Dagli elaborati progettuali non risulta nemmeno il ripristino della viabilità al termine dei lavori.

Proposte e soluzioni

a) Le strade comunali che saranno utilizzate come viabilità di cantiere dovranno essere compatibili con il D.M. 05.11.2001. Qualora necessario dovranno essere ampliate le carreggiate fino a mt. 7,00 complessivi con successiva cessione al Comune dell'ampliamento, tali strade dovranno essere mantenute sempre in buone condizioni.

Controdeduzione proponente

Il progetto definitivo prevede il risezionamento delle strade ove ritenuto necessario.

In sede di PE potranno essere effettuati degli approfondimenti secondo i tipologici di PD.

La cessione della viabilità di cantiere, nelle condizioni in cui si troverà a fine lavori, è possibile ma l'acquisizione del titolo di esproprio dovrà essere a carico dell'Amministrazione.

Valutazione

Si prescrive il mantenimento della viabilità di collegamento di Via Libia con la SP Morenica con la realizzazione di un nuovo sottopasso che collega Via Libia con la viabilità comunale a Nord della ferrovia

Osservazione

48. b) Si chiede che la strada di cantiere provvisoria, immediatamente a sud della ditta Ancap, venga mantenuta anche al termine dei lavori in modo da garantire il collegamento della zona Valle di Sona e San Giorgio in Salici con la S.P. 26 Morenica così com'è attualmente.

Controdeduzione proponente

Per la valorizzazione si veda SO15 e si rimanda alla controdeduzione al punto SO15 relativa al comune di Sommacampagna.

Valutazione

Come precedente osservazione

Osservazione

49. N. 16 FIUME TIONE

Criticità - In prossimità del fiume Tione è previsto un viadotto. La progettazione sembra non tenere conto della ricchezza naturalistica dell'area, sulla quale dovrebbe sorgere il Parco del Tione.

Proposte e soluzioni

Il viadotto in corrispondenza del fiume Tione dovrà essere previsto di ampiezza tale da consentire il passaggio di un percorso ciclo-pedonale di larghezza minima di mt. 2,50 e dovrà essere realizzato rispettando i caratteri naturalistici del sito.

Controdeduzione proponente

Cfr. Allegato osservazione n. 16.

Il viadotto è di lunghezza pari a 122 m consente il passaggio di una pista ciclopedonale.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti

Osservazione

50. N. 17 PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E DELLE ROCCE DI SCAVO

Criticità

La documentazione progettuale risulta carente di un piano sull'utilizzo delle terre e le rocce di scavo necessarie per la costruzione dell'opera principale ma anche delle infrastrutture correlate e di cantiere.

Proposte e soluzioni. Per tutto il tratto di competenza del territorio del Comune di Sona, si richiede che venga prodotto un dettagliato piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, ai sensi Deliberazione della Giunta Regionale n. 1773 del 28.08.2012 e D.M. n. 161 del 10.08.2012 e s.m.i., per regolamentare le attività di scavi, sbancamenti e riporti.

Controdeduzione proponente

Cfr. Allegato osservazione n. 17.

Il PUT sarà emesso in sede di Progettazione Esecutiva.

Valutazione

Il Put è stato integrato

Osservazione

51. N. 18 FASE ESECUTIVA DEI LAVORI - MITIGAZIONI

Criticità

Il territorio comunale è interessato da una fittissima rete di strade di cantiere formata sia da strade esistenti che da tracciati realizzata appositamente al servizio dell'opera. La progettazione non sembra prendere adeguatamente in considerazione dei danni temporanei derivanti dal passaggio dei mezzi pesanti e dalle lavorazioni di cantiere su tutto il territorio comunale. Proposte e soluzioni

a) Il territorio del comune di Sona è interessato da parecchie infrastrutture, autostrade A4 e A22, ferrovia, strada regionale e strade provinciali di notevole traffico e che ogni anno, con ordinanza sindacale, vengono imposte specifiche modalità di trasporto dei materiali polverulenti (ghiaia, sabbia, ...) si prescrive che i carichi trasportati siano idoneamente coperti;

b) Le strade di cantiere devono essere costantemente bagnate per impedire qualsiasi divulgazione di polveri sottili;

Controdeduzione proponente



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Il PD ha tenuto in considerazione gli aspetti inerenti le mitigazioni dalle polveri prodotte dai lavori sul territorio. La copertura dei carichi e la bagnatura delle piste sono previste in tutte le situazioni di criticità.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

52. [...] c) *Le barriere antipolvere e le eventuali barriere antirumore (nel caso in cui i monitoraggi eseguiti nel corso dell'opera accertino un peggioramento dei limiti) devono essere previsti anche nei cantieri operativi e nei cantieri di armamento; [...]*

Controdeduzione proponente

La schermatura acustica e antipolvere per i cantieri armamento e operativi è realizzata mediante dune perimetrali.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

53 [...] d) *Si richiede che le strade esistenti utilizzate per il trasporto vengano lateralmente piantumate e che prevedano uno spazio ciclo-pedonale. [...]*

Controdeduzione proponente

Non realizzabile in quanto i tempi di crescita delle piante non sono compatibili con i tempi di costruzione dell'opera

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti

Osservazione

54. [...] e) *Si richiede che venga prescritto al general contractor di predisporre un cronoprogramma dei lavori al fine di predisporre ulteriori ed adeguate misure di contenimento dell'impatto ambientale e progettare piani per la viabilità alternativa inter ed intra-comunale.*

Controdeduzione proponente

Il cronoprogramma di dettaglio verrà sviluppato in sede di Progetto Esecutivo.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti

Osservazione

55. N. 19 IMPATTO ACUSTICO

Criticità

La relazione generale di tratta, nel descrivere l'impatto dell'opera in relazione ai rumori evidenzia che i livelli sonori simulati negli scenari post operam e post mitigazione denotano un aumento generalizzato rispetto ai livelli simulati nell'ambito del progetto preliminare. L'impatto da rumore sui territori contigui alle linee ferroviarie e il relativo disturbo subito dai cittadini crescono con l'aumento della velocità dei treni. L'assenza o la contenuta protesta verso i treni convenzionali è dovuta proprio al fatto che viaggiano al di sotto dei 200 km/h (treni passeggeri) e 100 Km/h treni merci. La situazione si modifica quando la velocità supera i 250 km/h per i treni passeggeri e 130 km/h per i treni merci. Nella generazione del rumore prevalgono cause meccaniche fino alla velocità di 250 km/h altrimenti il rumore è di tipo aerodinamico. Relativamente alla ripartizione sulle varie frequenze il rumore meccanico occupa la regione di spettro tra i 1.500 e i 4.000 hz. L'intensità del rumore dipende da vari fattori il più importante dei quali è lo stato di usura dei binari e delle ruote. La differenza tra il caso di rotaie e ruote nuove rispetto a un ordinario stato di usura comporta differenze nei livelli sonori anche di 9 decibel. Tale aspetto diventa importante quando si citano rilievi acustici lungo tratte alta velocità nuove. La legislazione che disciplina la valutazione dell'impatto acustico delle linee ferroviarie fa riferimento a parametri ottenuti a partire da medie di lungo periodo del livello sonoro, indicato con il simbolo, Leq (livello equivalente). [...] Oltre al rumore generato dall'esercizio ferroviario esiste ed è notevole quello generato dalle attività costruttive presso i cantieri prodotto da movimenti veicolari e macchine operatrici. Impianti di betonaggio, impianti per la prefabbricazione di ponti e viadotti, impianti di frantumazione degli stessi in linea o presso le cave di estrazione, i siti estrattivi per ricavare gli inerti necessari alla realizzazione delle opere in terra o in calcestruzzo. [...]

Controdeduzione proponente

L'approfondimento in fase di progettazione definitiva ha permesso di definire con maggior dettaglio seppur cautelativamente, l'impatto acustico nelle fasi di costruzione ed esercizio. La velocità dei treni non è l'unico parametro che condiziona l'incremento del rumore emesso. In particolare nel caso della linea in progetto è risultato generalmente dimensionante il contributo dei treni merci notturni.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

56. Proposte e soluzioni

Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame più puntuale dell'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei ricettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, e di eseguire una ulteriore verifica di abbattimento dei rumori e/o di mitigazioni dirette o indirette soprattutto in prossimità dei centri abitati, concordando con il Comune di Sona la tipologia dei materiali da utilizzare per le misure compensative del rumore. Si chiede, inoltre, di escludere dal progetto, adeguandolo, la richiesta di deroghe ai sensi della legge n. 447/95 soprattutto laddove si è in presenza di insediamenti. Si chiede di esaminare meglio gli effetti dei lavori di consolidamento e di adottare misure meno impattanti sul circostante. Nello specifico si chiede che le opere di mitigazione afferenti al rumore, con particolare riferimento ai tratti in corrispondenza di centri abitati, nuclei



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

abitati sparsi e recettori sensibili in genere, siano oggetto di apposito accordo con l'Amministrazione Comunale. Si richiede inoltre che:

- nell'intero tratto da via Mincio al confine con Verona sia realizzata la barriera antirumore su rilevato al fine di tutelare l'intero centro abitato di Lugagnano (e non a tratti come previsto nel progetto);
- sia prevista la realizzazione di barriere fonoassorbenti in corrispondenza di ogni edificio residenziale posto in prossimità della nuova linea;
- sia predisposto e sottoposto al Comune per l'approvazione la valutazione di impatto acustico con al fine di stabilire confronto prima e dopo la realizzazione dell'opera, come prescritto dalla delibera del CIPE.
- un'integrazione della progettazione definitiva con la previsione di barriere antirumore che tengano conto della propagazione del rumore su piani di emissione preferenziali laterali inclinati di circa 25/30 gradi sul suolo.

Controdeduzione proponente

La localizzazione e l'estensione delle barriere antirumore sono il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) ha individuato la necessità e le caratteristiche delle mitigazioni necessarie (barriere antirumore e interventi diretti sugli edifici) per il rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Le richieste di deroga saranno limitate alle lavorazioni che non consentono bonifiche tali da rispettare i limiti previsti dallo strumento urbanistico comunale. In ogni caso saranno ridotte al minimo e limitate al periodo diurno escluse le ore di riposo.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

57. N. 20 IMPATTO VIBRAZIONALE

Criticità

Per quanto riguarda le opere di mitigazione riguardanti le vibrazioni, è stato individuato un sistema di abbattimento delle vibrazioni trasmesse dal rilevato ferroviario al terreno circostante e dunque presso gli edifici più prossimi alla linea che consiste nell'impiego di trincee antivibrazioni costituite da pannelli prefabbricati infissi nel terreno. Nel territorio è previsto un unico intervento di mitigazione delle vibrazioni su un edificio residenziale esistente in San Giorgio in Salici, individuato con la sigla BA 30023.

La relazione generale di tratta, nel descrivere la realizzazione della galleria di San Giorgio in Salici, evidenzia la necessità di realizzare un consolidamento mediante sistema di infilaggi metallici e jettinazione. Si presume pertanto che gli infilaggi avverranno mediante percussione e ciò potrebbe determinare vibrazioni eccessive stante anche la presenza dell'abitato. Negli elaborati di progetto non risulta individuabile la tavola 24 riguardante l'esercizio e le ipotesi delle mitigazioni vibrazioni dal km 131+130 al km 135+650 e pertanto non è valutabile l'incidenza riferita soprattutto alla galleria artificiale di San Giorgio in Salici. Inoltre non sembra presente la valutazione sull'impatto delle vibrazioni sulle abitazioni, colture ed allevamenti in prossimità della nuova linea. Infine la relazione generale di tratta, nel descrivere l'impatto dell'opera in relazione alle vibrazioni evidenzia che gli aspetti inerenti il potenziale impatto vibrazionale la verifica è stata limitata ad una fascia di impatto potenziale individuata in 50 metri dal binario esterno.

Proposte e soluzioni

Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame più puntuale dell'analisi dei livelli di vibrazione previsti in corrispondenza dei ricettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, e di eseguire una ulteriore verifica di abbattimento e/o di mitigazioni dirette o indirette soprattutto in prossimità della galleria di San Giorgio in Salici e della Corte Storica della Messedaglia a Lugagnano.

Si richiede, inoltre, una specifica valutazione sull'impatto delle vibrazioni sulle abitazioni, colture ed allevamenti in prossimità della nuova linea. Considerata la particolarità dell'opera, e le potenziali conseguenze sia naturalistiche che economico – commerciali, si richiede l'integrazione del progetto definitivo prevedendo che la verifica vibrazionale venga estesa almeno quanto quella dei rumori, soprattutto laddove l'opera interferisce con attività agricole e dove è più intensa la presenza di abitazioni.

Si richiede infine di concordare con il Comune di Sona la tipologia dei materiali da utilizzare per le misure compensative.

Controdeduzione proponente

Il progetto contiene una analisi delle vibrazioni indotte dal transito ferroviario con l'identificazione degli edifici critici per i quali potrebbe rendersi necessaria l'adozione del sistema di mitigazione già definito.

Poiché però l'analisi della propagazione delle vibrazioni dipende da numerosi fattori specifici e che in parte cambiano da punto a punto del territorio attraversato (come caratteristiche del manufatto su cui transita il convoglio, caratteristiche del sottosuolo, caratteristiche delle fondazioni e della struttura dell'edificio) la soluzione che si prevede di adottare (già sperimentata con successo su altre linee ferroviarie) è quella di effettuare puntuali misure in occasione dei primi transiti ferroviari (preesercizio) al fine di identificare quali ricettori effettivamente siano da mitigare e fornire i necessari elementi per il dimensionamento dei setti antivibranti. Ulteriori misure di vibrazioni sono effettuate dopo l'esecuzione dell'intervento di mitigazione al fine di verificarne l'efficacia.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti E' prevista comunque specifica prescrizione

Osservazione

58. N. 21 RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO

Criticità - Nel progetto definitivo sono evidenziate alcune carenze relative al territorio del Comune di Sona.

In particolare manca:

- la valutazione sull'impatto che l'opera avrà sui fiumi, sulle falde acquifere e sui pozzi esistenti;
- [...];



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

c) un'adeguata analisi sui rischi di prosciugamento di pozzi delle falde sotterranee causati dagli interventi in progetto;
d) l'individuazione e la bonifica dei siti produttivi inquinati interferenti con il tracciato ed i cantieri dell'AV/AC.;
e) le soluzioni per risolvere le interferenze con i siti storici ed archeologici intersecanti il tracciato ed i cantieri dell'AV/AC;
f) le soluzioni per il mantenimento operativo e funzionale dei canali/canalette di irrigazione per le colture presenti in prossimità delle aree interessate dai lavori.
Proposte e soluzioni. Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame più puntuale in relazione alle criticità evidenziate.

Controdeduzione proponente

Per quanto riguarda le osservazioni a), c), d), f) quanto richiesto è già previsto in progetto anche mediante un esteso monitoraggio ambientale.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

E' prevista comunque specifica prescrizione ARPAV sul PMA

Osservazione

59. [...]

b) il riconoscimento della vocazione turistica del territorio comunale anche in previsione di possibili indennizzi per attività turistiche ed agricole;

c) [...]

Per quanto riguarda il punto b) sono previsti adeguati indennizzi alle attività agricole interferite ma non sono previsti indennizzi indiretti per le attività turistiche.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

60. N. 22 APPROFONDIMENTO SUI POSSIBILI RISCHI PER IL MOVIMENTO DEGLI ACQUIFERI DERIVANTI DAGLI SCAVI IN PROFONDITÀ DELLA GALLERIA NATURALE DI SAN GIORGIO.

Criticità

Nel territorio del Comune di Sona è presente la galleria naturale di San Giorgio, di evidente impatto ambientale anche in considerazione della sua lunghezza. La relazione generale di tratta, nel descrivere le lavorazioni evidenzia che sono presenti delle zone di circolazione idrica sia nei depositi fluvioglaciali che in orizzonti localizzati all'interno delle morene ipotizzando che gli acquiferi più superficiali tendono ad ubicarsi tra il piano campagna e i 7 metri di profondità. Si prevede uno scavo che può arrivare in profondità fino a 30 metri.

Proposte e soluzioni

Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame approfondito dei possibili rischi per il movimento degli acquiferi, degli effetti dell'opera definitiva sugli stessi e degli effetti delle lavorazioni su potenziali inquinamenti delle falde.

Controdeduzione proponente

Gli studi richiesti sono già previsti nel Progetto Definitivo e verranno adeguatamente approfonditi in fase di progettazione esecutiva. Si segnala inoltre che il progetto prevede un piano di monitoraggio ambientale ante operam, in corso d'opera e postoperam.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

E' prevista comunque specifica prescrizione ARPAV sul PMA

Osservazione

61. N. 23 IMPATTO DELLE POLVERI

Criticità

Il territorio del Comune di Sona è interessato da parecchie infrastrutture, autostrade A4 e A22, ferrovia, strada regionale e strade provinciali di notevole traffico e che ogni anno, con ordinanza sindacale, vengono imposte specifiche modalità di trasporto dei materiali polverulenti (ghiaia, sabbia) si prescrive che i carichi trasportati siano idoneamente coperti. Anche la realizzazione della AV/AC provocherà una consistentissima movimentazione di mezzi e di materiali.

Proposte e soluzioni

Le strade di cantiere devono essere costantemente bagnate per impedire qualsiasi divulgazione di polveri sottili; Le barriere antipolvere e le eventuali barriere antirumore (nel caso in cui i monitoraggi eseguiti nel corso dell'opera accertino un peggioramento dei limiti) devono essere previsti anche nei cantieri operativi e nei cantieri di armamento.

Controdeduzione proponente

Il progetto ha tenuto in considerazione gli aspetti inerenti la mitigazione polveri prodotti dai lavori sul territorio. La copertura dei carichi e la bagnatura delle piste saranno effettuate in tutte le situazioni di criticità. La schermatura acustica e antipolvere per i cantieri armamento e operativi sarà realizzata mediante dune perimetrali.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti E' prevista comunque specifica prescrizione ARPAV

Osservazione

62. N. 24 CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI

Criticità

Il Consorzio Cepav 2 non ha presentato nessun cronoprogramma che detti i tempi necessari e propedeutici alla realizzazione della nuova linea TAV/TAC.

Proposte e soluzioni



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Si chiede l'integrazione del progetto definitivo con il cronoprogramma dettagliato dei lavori da realizzarsi sul territorio del Comune di Sona ed anche sul Comune di Castelnuovo del Garda e Sommacampagna essendo evidente le connessioni tra i tre Comuni.

Controdeduzione proponente

Nella relazione "IN0500DE2RGMD0000003 - RELAZIONE DESCRITTIVA LOTTI COSTRUTTIVI E FUNZIONALI" compresa nella Parte 1 Volume 3 è presente un cronoprogramma di massima per Lotti costruttivi. Il programma dettagliato sarà sviluppato in PE.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

63. N. 25 MANCATA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI CUMULATIVI E SINERGICI

Criticità

Si ritiene che il progetto definitivo sottoposto all'esame della scrivente Amministrazione comunale non contenga la valutazione degli effetti cumulati e sinergici, omissione che genera effetti rilevanti sulla compatibilità ambientale dell'opera. Ci si riferisce all'impatto sull'ambiente, che risulta dall'impatto incrementale dell'azione quando essa si aggiunge ad altre passate, presenti e ragionevolmente prevedibili azioni future. Gli impatti cumulativi possono risultare da azioni singolarmente di minore importanza, ma significative nel loro insieme, che hanno luogo in un determinato periodo di tempo. Ogni impatto preso singolarmente resta al di sotto del valore di soglia, ma impatti della stessa natura, che colpiscono le medesime componenti ambientali possono sommarsi e concorrere a superare il valore di soglia.

La norma riguardante tale tipologia d'impatto è in calce al punto 4, dell'allegato IV della direttiva 85/337/CE come modificata dalla direttiva 97/11, ma anche recepita chiaramente nell'allegato VII "contenuti dello Studio di Impatto Ambientale" del D. Lgs. N. 152/2006. L'impatto cumulativo è oggetto della circolare del ministero dell'ambiente GB/96/15326. La Corte di Giustizia dell'UE, sulla valutazione degli effetti cumulati, nella sentenza C 404/09 del 2011, ritiene che in sede di VIA, si deve obbligatoriamente "anche includere un'analisi degli effetti cumulativi sull'ambiente che tale progetto può produrre se viene considerato congiuntamente ad altri progetti" giacché una tale analisi "è necessaria per garantire che la valutazione comprenda l'esame di tutti gli effetti notevoli sull'ambiente". Senza la valutazione cumulata degli effetti prodotti da infrastrutture di trasporto e da impianti presenti nell'area contigua al tracciato, il giudizio di compatibilità ambientale risulta inadeguato a rappresentare gli effetti del progetto sull'ambiente.

Proposte e soluzioni

Si richiede l'integrazione della VIA con la valutazione degli effetti cumulativi prodotti da infrastrutture di trasporto e da impianti presenti nell'area contigua al tracciato AV/AC.

Controdeduzione proponente

L'opera è stata già dichiarata compatibile nella sua totalità dal punto di vista ambientale con la Delibera CIPE 120/2003

Valutazione

Il proponente ha fornito chiarimenti solo in parte condivisibili.

Osservazione

64. N26 INSUFFICIENTE VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEL PROGETTO AV/AC PER OMISSIONE DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.

Criticità

La valutazione ambientale strategica istituita dalla direttiva comunitaria 2001/42/CE costituisce lo strumento per una sostenibilità ambientale particolarmente utile in aree vaste di territorio con elevata densità di attività manifatturiere e di servizi. Con il Decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001 è stato approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, piano che è stato allegato come documento tecnico. Il decreto contiene un riferimento specifico alla Valutazione Ambientale Strategica: infatti, nel richiamare lo schema di PGTL, ribadisce che "Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica" Inoltre nel paragrafo relativo alle condizioni per la realizzazione degli interventi viene riportato che i risultati della VAS dovranno essere assunti come dati non modificabili nei passaggi decisionali e progettuali successivi". La VAS rappresenta una sfida procedura importante per la razionalità del processo decisionale e per il suo orientamento verso la sostenibilità. L'art. 11 del D. Lgs. N. 152/2006 stabilisce che la VAS debba essere effettuata anteriormente all'approvazione del piano o del programma, ovvero all'avvio della relativa procedura legislativa, e comunque durante la fase di predisposizione dello stesso.

Relativamente alla relazione tra VAS e VIA la normativa vigente all'art 11 comma 5 del Titolo II del D. Lgs. n. 152/2006 stabilisce che "i provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge".

Proposte e soluzioni

Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la Valutazione Ambientale Strategica o quantomeno.

Controdeduzione proponente

L'opera è stata già dichiarata compatibile nella sua totalità dal punto di vista ambientale con la Delibera CIPE 120/2003. Si rammenta che la VAS è da applicarsi esclusivamente ai piani ed ai programmi.

Valutazione

Si concorda con il proponente.

Osservazione

65. N. 27

FINANZIAMENTO ED IL COMPLETAMENTO DELLA VARIANTE DELLA EX S.S. 11.

Criticità



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Tra le prescrizioni inserite dal CIPE nel provvedimento di approvazione del progetto preliminare è stato raccomandato al soggetto aggiudicatore di realizzare, in parte come intervento funzionale alla cantierizzazione ed in parte come intervento di compensazione, la variante della ex S.S. 11 nelle caratteristiche geometriche ed estensione descritte nella delibera della Regione Veneto concordando con la Regione Veneto e la Provincia di Verona che la progettazione e l'esecuzione dell'asse viario in oggetto venga attuata a cura della provincia stessa dietro contribuzione della TAV. Nel progetto definitivo la variante della ex S.S. 11 non risulterebbe finanziata né la sua esecuzione risulterebbe funzionale alla cantierizzazione né contestuale all'esecuzione della linea AV/AC.

Proposte e soluzioni

Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con gli opportuni chiarimenti ed integrazioni che garantiscano il rispetto delle prescrizioni inserite dal CIPE nel provvedimento di approvazione del progetto preliminare prevedendo realizzazione della variante della ex S.S. 11 in parte come intervento funzionale alla cantierizzazione ed in parte come intervento di compensazione in modo contestuale alla cantierizzazione.

Controdeduzione proponente

Il progetto delle nuove tangenziali venete non risulta avere alcuna approvazione, mentre il progetto della linea AV/AC Brescia-Verona è approvato sin dal 2003 con apposizione di vincolo preordinato all'esproprio sulla fascia di 150 m lungo il tracciato; pertanto non è stata considerata la compatibilizzazione con SiTaVe.

Valutazione

Si prescrive la compatibilità del PE con SiTaVe

Osservazione

66. N. 28 RECUPERO DELLE AREE DI CANTIERE E DELLE RELATIVE

MITIGAZIONI

Criticità In base alle prescrizioni del CIPE il progetto definitivo dovrebbe contenere la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con le amministrazioni locali. E' evidente, per il Comune di Sona, l'importanza di tale progettazione prevista per l'attuazione degli interventi preliminari atteso che il suo territorio viene inciso pesantemente dai lavori essendo presenti ben 3 cantieri per circa 300.000 mq oltre alle aree tecniche e di stoccaggio. ed essendo il territorio interessato da gallerie e da consistenti lavori di esecuzione anche a ridosso dei centri abitati di Lugagnano e di San Giorgio in Salici.

Proposte e soluzioni

Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con il Comune di Sona per quanto riguarda i cantieri di competenza.

Controdeduzione proponente

Sono già previsti interventi di ripristino di tutte le aree occupate temporaneamente nella fase di costruzione nonché tutte le mitigazioni necessarie a limitare gli impatti in fase di cantiere.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Si richiama prescrizione sulla ricomposizione delle aree.

Osservazione

67. N. 29 COORDINAMENTO TRA L'AMMINISTRAZIONE LOCALE ED IL SOGGETTO ESECUTORE IN FASE ESECUTIVA

Criticità Per quanto riguarda la fase esecutiva in base alle prescrizioni del CIPE il progetto definitivo deve contenere le indicazioni atte a garantire l'assenza di contaminazioni nei terreni occupati dai cantieri e, se necessario, la bonifica prima della sistemazione finale.

Proposte e soluzioni

Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la previsione di meccanismi procedurali che consentano una forma di coordinamento in fase esecutiva tra il Comune di Sona ed il soggetto esecutore al fine di monitorare gli effetti momentanei e definitivi che i lavori e l'opera eserciteranno sia sull'ambiente che sulla collettività.

Controdeduzione proponente

Il progetto contiene già le indicazioni atte a garantire l'assenza di contaminazioni di terreni occupati temporaneamente. Inoltre a seguito delle previste misure di monitoraggio dei suoli ante e post operam sarà possibile identificare eventuali situazioni di inquinamento in modo da intervenire opportunamente prima della sistemazione finale.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

E' prevista comunque specifica prescrizione ARPAV sul PMA

Osservazione

68. N. 30 VERIFICA DEI LIVELLI EMESSI DAGLI ELETTRODOTTI NEGLI EDIFICI POSTI IN PROSSIMITÀ.

Criticità

In base alle prescrizioni del CIPE in fase di sviluppo del progetto definitivo, si dovrà procedere ad una serie di misure negli edifici posti in prossimità di elettrodotti (di progetto) per verificare se le radiazioni non siano superiori a quelle di legge. Nella documentazione del progetto definitivo non è chiaro se il controllo dei livelli emessi dall'elettrodotto negli edifici posti in prossimità dello stesso avverrà in fase di sviluppo del progetto definitivo o successivamente.

Proposte e soluzioni

Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con l'indicazione specifica della fase di controllo dei livelli emessi dall'elettrodotto negli edifici posti in prossimità dello stesso.

Controdeduzione proponente

Nel territorio del Comune di Sona non sono previsti elettrodotti. In ogni caso sulla base dei calcoli teorici effettuati non risultano particolari criticità relative agli edifici posti nelle vicinanze dello stesso.

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

In ogni caso si specifica che è previsto un monitoraggio in fase successiva alla redazione del PD ma comunque ante e post operam.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Si richiama prescrizione sull'interramento dell'elettrodotto.

Osservazione**69. N. 31 ACCORDO CON L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE PER LE OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE**Criticità

In base alla delibera del CIPE le opere di mitigazione ambientale, con particolare riferimento ai tratti in corrispondenza di centri abitati, nuclei abitati sparsi e recettori sensibili in genere, dovranno essere oggetto di apposito accordo con le relative Amministrazioni comunali che definisca anche le procedure di monitoraggio dei principali parametri ambientali interferiti, in modo da permettere il confronto anteoperam/post-operam. Inoltre si prevede che tutte le opere dovranno essere eseguite con standard qualitativo elevato, derivato dall'analisi di analoghi interventi già realizzati in ambito europeo.

Proposte e soluzioni

Si richiede l'integrazione del progetto definitivo concordando con l'Amministrazione comunale lo standard qualitativo delle opere di mitigazione ambientale [...]

Controdeduzione proponente

Il progetto definitivo prevede già il monitoraggio ambientale e i relativi elaborati sono riportati nella parte 31.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Si prescrive che il proponente concordi con le Amministrazioni Comunali le opere di mitigazione ambientale prima dell'approvazione del PE

Osservazione

70. [...] il ripristino del terreno agricolo nelle tratte di gallerie artificiali, prevedendo per tali aree un riutilizzo pubblico da parte della collettività e comunque garantendone la manutenzione.

Sul sedime ferroviario al di sopra delle gallerie artificiali non è possibile l'uso pubblico dei suoli

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Si richiama prescrizione sulla ricomposizione delle aree

Osservazione**71. N.32 RELAZIONI E COMUNICAZIONI CON L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE**

Criticità La relazione generale di tratta nel descrivere il progetto di monitoraggio ambientale al fine di assicurare la tempestività nella comunicazione delle indagini, per evidenziare in tempo utile eventuali anomalie, prevede che il trasferimento dati sia assicurato agli enti locali con la redazione di rapporti a cadenza annuale per l'intero periodo di realizzazione della linea ferroviaria. Si ritiene che il termine di un anno sia eccessivamente lungo. Proposte e soluzioni. Si richiede l'integrazione del progetto definitivo prevedendo relazioni al Comune di Sona con cadenza almeno semestrale.

Controdeduzione proponente

Il progetto definitivo prevede già il monitoraggio ambientale e i relativi elaborati sono già riportati nella parte 31. Il progetto di monitoraggio ambientale prevede già, per informare con maggiore frequenza, l'emissione di bollettini semestrali/trimestrali. Inoltre è previsto il caricamento di tutti i dati ambientali in un sistema informatico che consentirà di tenere sotto controllo l'evoluzione dei parametri ambientali in tempo reale.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. E' prevista comunque specifica prescrizione.

Osservazione**72. MISURE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE E DI COMPENSAZIONE A FAVORE DEL COMUNE DI SONA.**

[...]

a) Opere di mitigazione e di compensazione

Il Comune di Sona ritiene di grande importanza contribuire alla mitigazione dell'impatto ambientale creando, laddove possibile, ulteriori cordoni ambientali tra la realizzanda linea AV/AC e l'abitato già esistente. In tal senso, si ritiene che la misura di compensazione più rilevante per la comunità sia la realizzazione di un'opera, già oggetto di progettazione comunale, denominata "Masterplan per l'organizzazione dell'area verde tra l'abitato di Lugagnano e le infrastrutture viarie e ferroviarie presenti e future". Il progetto, già approvato dal Comune di Sona con delibera del Consiglio Comunale n. 51 del 29/09/2011, prevede di realizzare nella zona compresa tra l'abitato di Lugagnano a nord, la linea ferrovia Milano-Venezia a sud, la loc. Betlemme ad est e via Capitello ad ovest, un'area verde destinata a pubblici servizi che possa fungere da filtro ambientale.

In particolare, si sono posti i seguenti obiettivi:

- *creare una nuova area verde che sia in stretta relazione con l'abitato, tramite parcheggi, collegamenti ciclo-pedonali, percorsi dedicati e alberati;*
- *predisporre ampie zone alberate che possano mitigare l'impatto ambientale delle infrastrutture limitrofe;*
- *migliorare l'offerta di servizi per i residenti (campi ed attrezzature sportive, servizi collettivi, bar, sala polifunzionale, giochi per i bambini, percorso della salute);*
- *incrementare le aree di sosta dei veicoli in vicinanza del centro abitato con la possibilità di accogliere attività ludiche e manifestazioni in genere;*

In considerazione della collocazione geografica dell'intervento e della sua natura eminentemente volta alla mitigazione ambientale delle interferenze, si ritiene di chiedere che il c.d. Masterplan venga realizzato e/o finanziato dal proponente.

Controdeduzione proponente

Le richieste avanzate risultano generiche e non rientranti nell'area di competenza del Proponente.



Valutazione

Le opere di compensazione saranno oggetto di valutazione del competente Ministero.

Osservazione

73. b) *Misure di mitigazione e di compensazione specifiche*

1. *Si richiede che il consistente risparmio economico finanziario derivante dallo stralcio del sottopasso di Sona in via Palazzo (Km 134+443.00) venga impiegato per garantire la sostenibilità della fase di cantierizzazione in prossimità della S.P. 26 Morenica. A tal fine, si richiede di garantire la viabilità intra-comunale facilitando le immissioni e potenziando la S.P. 26 Morenica e gli attraversamenti ovest-est della stessa, mediante la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'uscita di via Morsara e via Stazione a Sona prevista nella pianificazione vigente. Per tale strada comunale si richiede altresì l'implementazione con una pista ciclabile e una alberatura ai lati su tutto il tratto ricadente nel nostro territorio e la realizzazione di due attraversamenti ciclo-pedonali, il primo posto sulla nuova rotonda sopra descritta e il secondo alla successiva rotonda, già esistente, di località Olmo (diretrice principale comunale che collega il capoluogo Sona con il paese più popoloso Lugagnano).*

Controdeduzione proponente

Per la valorizzazione si veda SO16 b Si veda la controdeduzione all'osservazione SN20 del Comune di Sona e SO16 del Comune di Sommacampagna.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti e sono già previste le prescrizioni al punto 20

Osservazione

74. 2. *Si richiede che in prossimità del nuovo sottopasso di via Mincio (Km 136+079.061), tra Sona e Sommacampagna, venga prevista la costruzione di un parallelo percorso ciclo-pedonale per garantire la vocazione esistente e consentire il collegamento con la realizzanda pista ciclabile di via Molinara Nuova.*

Controdeduzione proponente

Per la valorizzazione si veda SN27 f La richiesta, fattibile, è stata recepita già al punto SN27 a cui si rimanda.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti e sono già previste le prescrizioni al punto 27

Osservazione

75. 3. *In considerazione della vocazione ciclopedonale della zona via De Amicis – Corte Messedaglia (Km 138 -140), attualmente non interessata dalla viabilità esterna al Comune di Sona, si richiede come misura compensativa la costruzione delle opere necessarie (pista ciclabile e parapetto) per la messa in sicurezza di un percorso ciclabile alternativo lungo il canale di irrigazione, già pianificato a livello comunale, da realizzarsi sulle aree già messe a disposizione dal Consorzio di Bonifica.*

Controdeduzione proponente

L'osservazione non è ben definita pertanto non valutabile dal punto di vista tecnico ed economico, come già argomentato al punto SN33.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti e sono già previste le prescrizioni al punto 33

Osservazione

76. 4. *Si richiede che la rotonda di ingresso e le aree occupate della strada di cantiere in via De Amicis, dopo il termine dei lavori, vengano alcune trasformate in piste ciclo/pedonali e altre cedute al Comune per una riqualificazione con destinazione ad area a servizi (Zona F). [...]*

6. *Si richiede che tutte le strade di cantiere destinate a far parte della rete viaria comunale siano riqualificate con la predisposizione di piste ciclabili e marciapiedi.*

Controdeduzione proponente

Le piste potranno essere cedute nello stato in cui si troveranno a fine lavori ma comunque con oneri di esproprio a carico del Comune.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti, si rinvia alle prescrizioni.

Osservazione

77. 5. *Si richiede che le aree verdi soprastanti alla galleria naturale e artificiale di San Giorgio in Salici, qualora non siano ritrasformate a destinazione agricola in ragione delle servitù ivi apposte, vengano destinate alla creazione di cordoni di mitigazione ambientale creando aree verdi a parco con la previsione di percorsi ciclopedonali ed infine cedute all'Amministrazione comunale.*

Controdeduzione proponente

Le aree sovrastanti le gallerie artificiali saranno ad esclusivo uso di RFI e non potranno avere fruizione pubblica.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti. Si richiama prescrizione sulla ricomposizione delle aree

Osservazione

78. [...] *si richiede che nella realizzazione delle piccole opere collegate alla realizzanda linea AV/AC si adottino tutte le misure possibili volte a facilitare la partecipazione delle PMI locali alla fase di esecuzione dei lavori.*

Controdeduzione proponente

Si terrà conto della richiesta.

Valutazione

Si prende atto dell'impegno del proponente

Osservazione

79. L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE E LA MATERIA ESPROPRIATIVA.

L'Amministrazione Comunale intende prestare la propria collaborazione all'ente espropriante ed ai soggetti espropriati al fine di pervenire ad un componimento dei reciproci interessi in modo celere e possibilmente senza contenziosi. [...] L'Amministrazione comunale, si rende disponibile ad utilizzare gli strumenti

giuridici ed urbanistici previsti dalla legge regionale del Veneto n. 11/2004. Infatti con gli artt. 6, 7 36 e 37 della citata legge regionale n. 11/2004, e con l'art. 48. 1 bis della stessa legge che richiama l'art. 27, terzultimo comma della legge regionale n. 61/1985 sarà possibile per l'Amministrazione comunale raggiungere accordi pubblici – privati o di programma, ovvero utilizzare gli istituti della compensazione urbanistica e/o del credito edilizio per permettere ai proprietari di aree ed edifici oggetto di esproprio di recuperare adeguata capacità edificatoria, anche nella forma del credito edilizio su altre aree e/o edifici, anche di proprietà pubblica, previa cessione all'amministrazione dell'area oggetto di vincolo. [...] Si consiglia all'ente espropriante di dare esecuzione alle prescrizioni del CIPE prevedendo nel progetto definitivo e con riferimento alle procedure di espropriazione e di indennizzo per le aree agricole la sottoscrizione di specifici accordi con le associazioni degli agricoltori dando adeguata risposta alle istanze di tutela delle singole realtà produttive. [...] Si osserva, infatti, che la particolare tipologia di opera che si realizza provocherà immissioni e disturbi all'interno di una fascia di rispetto che si presume essere superiore a 70 metri.

Controdeduzione proponente

Nulla osta per il Proponente al recepimento di quanto richiesto

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti

Comune di Verona (nota in data 06/11/2014)Osservazione

1. In relazione al progetto

a)[...] Il nuovo cavalcavia ferroviario denominato "Via De Amicis" [...] genererà un nuovo flusso veicolare attualmente inesistente. Questa nuovo asse si sviluppa su viabilità locale secondaria, inadeguata a sostenere il traffico così generato. L'opera in progetto da così origine a tre criticità lungo l'asse Via Cason – Via Sommacampagna:

- intersezione fra Via Belvedere e Via Cason a sud del cavalcavia ferroviario;
- difficoltà di transito in loc. Ca Nova dovuta all'attuale sezione stradale molto ristretta;
- incrocio con Via Verona e gli innesti degli svincoli della tangenziale, dove sono già presenti molti punti di conflitto.

Alla luce di quanto sopra espresso si ritiene necessario che il progetto debba dare soluzione alle criticità sopra descritte mediante l'allargamento dell'asse Via Cason - Via Sommacampagna con un'adeguata sezione stradale e la riorganizzazione degli incroci sopra citati. Al riguardo si richiama lo schema grafico allegato all'osservazione del Coordinamento Progettazione Urbanistica Qualità Urbana.

b) Il tratto di Via Cason, che collega all'abitato di San Massimo ed indicata come viabilità di cantiere, ha istituito una limitazione al transito per i veicoli aventi una massa superiore a 5,5 t;

c) il tratto di Via Cason, che conduce a Via Sommacampagna, ha istituito una limitazione al transito per i veicoli aventi una massa superiore a 3,5 t e in località Canova di Santa Lucia la ridotta larghezza della carreggiata determina un tratto a senso unico alternato;

Osservazione

2. d) eventuali acquisizioni o utilizzi temporanei di aree comunali necessarie per la realizzazione del progetto, andranno assoggettate alle disposizioni del D.P.R. 327/2001 "Testo unico sugli espropri", salvo diversa pattuizione tra il Comune di Verona e il soggetto proponente;

e) verificato il piano particellare, viene interessata solo una parte della Via Cason, che risulta inserita negli elenchi delle strade comunali con deliberazione di Consiglio Comunale del 30 novembre 1962 n. 191.

Controdeduzione proponente

Quanto richiesto è già previsto dal Progetto definitivo.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

3. In relazione allo studio di impatto ambientale

1. nei vari scenari temporali previsti, sono state analizzate condizioni della qualità dell'aria o dell'inquinamento acustico con l'indicazione delle azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni dei piani di settore e comunque nel rispetto dei limiti indicati dalla normativa. La suddetta attività dovrà essere svolta sotto la supervisione tecnico-scientifica di A.RPAV., o di altri Soggetti di equivalente livello tecnico scientifico individuati dalla Regione;

Controdeduzione proponente

La richiesta non è di competenza del proponente.

Valutazione

Vedi prescrizioni ARPAV su PMA

Osservazione

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

2. le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera, ed ai prevedibili rischi per la salute e prevedendo idonee e specifiche misure mitigatrici;

3. con riferimento al piano di monitoraggio si ritiene opportuno che debba essere condiviso con l'A.R.P.A.V. in merito alle tempistiche di analisi, l'individuazione delle aree in esame, gli strumenti e metodiche da utilizzare (uso di laboratorio mobile e centraline fisse, manuali di gestione, procedure per completare il monitoraggio) e i parametri da analizzare, comprendendo anche le misure di mitigazione';

4. si dovrà anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla cantierizzazione e al completamento dell'infrastruttura;

5. le azioni mitigative dovranno essere sviluppate in accordo con il Comune di Verona, affinché si possano fornire utili contributi all'individuazione sia delle tipologie delle opere sia della loro localizzazione. Il progetto definitivo dovrà altresì individuare strumenti di garanzia dell'effettiva coerente e sincrona realizzazione delle opere di ambientalizzazione;

Controdeduzione proponente

2 - Le misure di mitigazione previste dal Progetto sono incluse nello scopo del lavoro del Proponente.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Controdeduzione proponente

3 - ARPAV ha esaminato la documentazione ed ha fatto pervenire le sue osservazioni.

Valutazione

Non risultando agli atti alcun parere espresso nel merito da parte di ARPAV, per altro componente della Commissione Regionale VIA, si richiama quanto da essa prescritto in corso di istruttoria.

Controdeduzione proponente

4 - Per quanto possibile l'esecuzione delle mitigazioni saranno anticipate.

Valutazione

Prescrizione sicura su cantierizzazione e, per quanto possibile, prima del completamento dell'infrastruttura.

Controdeduzione proponente

5 - Dopo l'approvazione del progetto, per quanto possibile, le mitigazioni saranno sviluppate in accordo alle Amministrazioni locali con le quali sarà possibile stipulare appositi accordi.

Valutazione

Prescrizione generale

Osservazione

6. dovrà essere assicurata la manutenzione delle aree rivegetate e la vitalità di tutte le essenze arboree, arbustive e erbacee, di nuovo impianto; a questo scopo, si dovrà effettuare apposita verifica, nei tre anni successivi alla semina, con obbligo di sostituzione nel caso di fallanza;

7. dovranno essere definite nel progetto le modalità di manutenzione delle opere di mitigazione acustica ed atmosferica; la sostituzione delle parti usurate o danneggiate dovrà comunque avvenire con materiale di prestazioni non inferiori alle precedenti.

Controdeduzione proponente

Per tutte le aree a verde è garantita la manutenzione per i primi due anni dalla piantumazione, compresa la sostituzione delle fallanze. Successivamente la manutenzione delle aree sarà a carico del relativo proprietario.

Per quanto riguarda le barriere antirumore il mantenimento delle prestazioni è garantito da RFI che effettua su tutte le tratte le periodiche manutenzioni. Le mitigazioni antipolvere sono relative alla sola fase di costruzione, qualora si rilevi necessaria la sostituzione delle parti usurate o danneggiate avverrà con materiale di prestazioni non inferiori alle precedenti.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Vedi prescrizioni ARPAV su PMA.

Osservazione

6. Inquinamento luminoso Secondo la recente legge regionale 17/2009, il territorio del comune di Verona ricade nell'ambito delle fasce di protezione degli osservatori astronomici e pertanto tutti gli impianti di illuminazione esterna esistenti devono essere adeguati per non disperdere il flusso luminoso verso l'alto.

Controdeduzione proponente

Si prende atto della segnalazione.

Valutazione

Prescrizione per la realizzazione di tutti gli impianti di illuminazione per rispetto LR n. 17/2009.

Osservazione7. Elettromagnetismo

Le fasce di rispetto degli elettrodotti e delle cabine di trasformazione dell'energia elettrica sono caratterizzate da un'induzione magnetica di intensità maggiore o uguale all'obiettivo di qualità. Si rammenta che all'interno di dette fasce (art. 4, comma 1, lett. h, della legge 36/2001) non è consentita alcuna destinazione di edifici a uso residenziale, ovvero che comporti una permanenza superiore a quattro ore. A tal proposito si evidenzia che sulla G.U. del 5 luglio 2008 n. 156 è stato pubblicato: Il Decreto 29 maggio 2008. Tale decreto approva una metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto pertinenti alle linee elettriche aeree ed interrate, esistenti e di progetto. Qualora fossero previste nuove cabine di trasformazione dell'energia elettrica, o modifica delle esistenti dovranno essere determinate le fasce di rispetto secondo quanto previsto dall'art. 4 del d.p.c.m. 8 luglio 2003, tenendo conto degli effetti cumulativi dovuti agli affiancamenti e/o intersezioni di più elettrodotti.

Controdeduzione proponente

Nel Comune di Verona non sono previste né elettrodotti né cabine di trasformazione energia.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

Valutazione

L'osservazione, pur non riconducibile ad opere previste nel territorio del Comune di Verona, risulta pertinente per quanto riguarda la realizzazione della nuova linea elettrica e della sottostazione di Castelnuovo. A tale riguardo, sono già state individuate prescrizioni affinché:

- la linea elettrica sia interrata;
- il proponente dichiari le fasce di rispetto della sottostazione.

Osservazione

8. Inquinamento acustico

L'elaborato individua delle opere di mitigazione laddove sono superati i limiti acustici indicati dal D.P.R. 459/1998. Si prende atto che è stato individuato un certo numero di punti in corrispondenza dei recettori sensibili per effettuare lo studio preliminare e presso i quali è previsto il piano di monitoraggio post operam, al fine di verificare:

1. la rumorosità indotta dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura;
2. le alterazioni di clima acustico ex ante in corrispondenza delle aree e dei recettori maggiormente esposti;
3. verificare le stime previsionale e gli effetti di mitigazione.

L'art. 2 comma 3 lett. h) delle linee guida ARPAV (BUR 92/2008), prevede che la valutazione d'impatto acustico debba verificare eventuali modificazioni dei flussi di traffico in corrispondenza delle strade esistenti, modificate o di nuova realizzazione causate dal progetto, come ad esempio il cavalcavia ferrovia Via De Amicis e le viabilità esistenti che sarà interessata da traffico di cantiere. Si prevede che debbano essere indicati eventuali variazioni di livelli di rumore riferiti ai descrittori acustici considerati, in corrispondenza del territorio e dei recettori maggiormente esposti. Pur prendendo atto che nel Comune di Verona non sono previsti cantieri base o cantieri operativi, ma solo un'area di stoccaggio dei materiali necessari per la realizzazione dell'opera, nella quale non sono previste lavorazioni rumorose, si prescrive in linea generale con riferimento alle attività del cantiere quanto segue anche in riferimento all'art. 19 del Regolamento Comunale per la Disciplina delle Attività Rumorose:

- a) dovrà essere adottata ogni possibile misura organizzativa per ricondurre le attività più disturbanti sotto il profilo acustico alle seguenti fasce orarie: dalle ore 08:00 alle ore 12:30 e dalle ore 14:00 alle ore 19:00;
- b) dovranno essere avvertiti i recettori più disturbati dall'attività del cantiere mediante avvisi e/o l'apposizione di cartelli ben visibili sulla recinzione del cantiere, con l'indicazione dei giorni in cui saranno effettuate le lavorazioni più rumorose ed i rispettivi orari, al fine di informare preventivamente del disagio temporaneamente arrecato;
- c) dovrà essere preventivamente nominate un Responsabile della Gestione Acustica del cantiere, che dovrà essere sempre reperibile e che si occuperà di attuare tutti gli accorgimenti tecnici e comportamentali, economicamente fattibili, al fine di minimizzare il disagio per la popolazione esposta e fungerà da tramite con gli organi di controllo; nome ed i recapiti del Responsabile della Gestione Acustica del cantiere dovranno essere indicati anche sul cartello di cantiere;
- d) gli avvisatori acustici saranno utilizzati solo se non sostituibili con altri di tipo luminoso e nel rispetto delle vigenti norme antinfortunistiche;
- e) tutte le macchine del cantiere dovranno essere conformi al D.Lgs. 04/09/2002 n. 262 e mantenute in efficienza.

Controdeduzione proponente

Saranno adottate, per quanto possibile, le azioni e le precauzioni indicate dal Comune.

Valutazione

Il proponente ha fornito sufficienti chiarimenti.

Osservazione

9. Si chiede infine di verificare la rispondenza dei contenuti del piano di monitoraggio, con le "Linee guida per il controllo e il monitoraggio acustici ai fini delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni VIA", dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), approvato dal Consiglio Federale nella seduta del 20 ottobre 2012 - DOC. n. 25/12 e in particolare nella parte II "protocollo per la verifica dell'efficacia delle mitigazioni previste nei pareri di contabilità ambientale delle infrastrutture ferroviarie" e parte il "protocollo per la verifica dell'efficacia delle mitigazioni previste nei pareri di compatibilità ambientale di grandi opere".

Controdeduzione proponente

Il Progetto di Monitoraggio Ambientale risponde alle Linee Guida per il controllo e il Monitoraggio acustico ai fini delle verifiche di ottemperanza delle osservazioni VIA. La verifica richiesta è stata fatta da ARPAV.

Valutazione

Non risulta, ad oggi, agli atti un parere nel merito espresso da ARPAV.

Si rimanda pertanto alle prescrizioni sul PMA

Osservazione

10. Atmosfera

Date le dimensioni dei cantieri e i notevoli movimenti terra previsti, si chiede di adottare le migliori tecniche disponibili per limitare le emissioni nella fase dei lavori. Oltre a quelle già previste, si valuti l'adozione di:

- compattazione delle piste di cantiere;
- limitare per quanto possibile le altezze di getto dei materiali;
- privilegiare per quanto possibile l'impiego di mastice d'asfalto e di bitumi a caldo con bassa tendenza di esalazione di fumo;
- privilegiare l'uso di carburanti a basso tenore di zolfo e usare veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE Fase III B o, in alternativa, veicoli muniti di filtri anti particolato con certificazione VERT;
- eseguire la manutenzione periodica dei macchinari come previsto dalle case fornitrici;
- informare le maestranze di come comportarsi per ridurre le emissioni di cantiere.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

In merito alle misure di qualità dell'aria previste, si raccomanda che i punti di monitoraggio sia concordati preventivamente con ARPAV e rispettino il D.lgs. 155/2010 relativamente ai criteri di posizionamento sulla micro scala. Si chiede, per quanto possibile, di limitare l'uso di gruppi elettrogeni all'interno dei cantieri, predisponendo adeguati allacciamenti elettrici possibilmente con un contratto che preveda la fornitura di energia prodotta da fonti energetiche rinnovabili (FER).

Controdeduzione proponente

Nel Comune di Verona non sono previsti cantieri. Saranno adottate, per quanto possibile, le azioni e le precauzioni indicate dal Comune.

Valutazione

Prescrizione sulle misure di contenimento polveri.

Osservazione

11. *Per evitare che durante il monitoraggio ante-operam del lotto funzionale successive, che coinvolgerà il nodo di Verona, ci sia un'interferenza dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico con i lavori del lotto in oggetto, si valuti l'opportunità di inserire nel monitoraggio ante operam il raggruppamento residenziale "Pincherla" sito in via Cason 70 - Comune di Verona, concordando con Arpav le tempistiche di analisi; l'individuazione dei punti di monitoraggio, gli strumenti e metodiche da utilizzare.*

Controdeduzione proponente

Si ritiene opportuno che le misure ante operam relative al nodo di Verona siano effettuate dall'esecutore del corso d'opera per omogeneità di metodica e approccio. In relazione alle limitate attività di costruzione potenzialmente interferenti con l'insediamento "Pinchera" e che peraltro avranno una durata limitata, basterà effettuare le misure ante operam in un periodo in cui non sono presenti le suddette attività.

Valutazione

Si concorda con il proponente.

Osservazione

12. Tutela suolo e acque

Si prende atto dei monitoraggi proposti, al fine di verificare un'eventuale interferenza dell'opera in progetto con le acque sotterranee. In merito alla relazione per il riutilizzo dei materiali da scavo, ai sensi del piano di utilizzo DM 161/2012, si prende atto di quanta presentato. Per quanto concerne lo smaltimento delle acque meteoriche, si prescrive che la quota di posa dei pozzi perdenti per la dispersione delle acque meteoriche sia scelta dopo un'opportuna valutazione atta a definire l'estensione dello strato superficiale del sottosuolo idoneo a ricevere le acque meteoriche di dilavamento, al fine di garantire un'adeguata protezione delle acque sotterranee, come previsto nel Piano di Tutela delle Acque ed in particolare come specificato dalle Linee Guida pubblicate con D.G.R.V. 80/2011.

5) *di dare atto che il parere sopra riportato dovrà essere integrato con il parere che sarà espresso dalle Circoscrizioni 3A. e 4", che verrà trasmesso al Ministero successivamente;*

6) *di incaricare il Coordinamento Progettazione Urbanistica e Qualità Urbana di trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti il parere sul progetto definitivo "infrastrutture strategiche definite dalla legge obiettivo n. 443/01 - Linea A.V./A.C. Torino - Venezia tratta Milano Verona - Lotto Funzionale Brescia Verona";*

7) *di incaricare il Coordinamento Ambiente di trasmettere al Ministero dell'Ambiente le osservazioni per la parte della Valutazione d'impatto Ambientale sulla cantierizzazione dell' opera;*

8) *di dare atto che la localizzazione dell'intervento è stata approvata con delibera del Consiglio Comunale n. 22/2000.*

Controdeduzione proponente

Si prende atto della segnalazione e se ne terrà conto nel Progetto Esecutivo

Valutazione

Per quanto concerne lo smaltimento delle acque meteoriche, si prescrive che la quota di posa dei pozzi perdenti per la dispersione delle acque meteoriche sia scelta dopo un'opportuna valutazione atta a definire l'estensione dello strato superficiale del sottosuolo idoneo a ricevere le acque meteoriche di dilavamento, al fine di garantire un'adeguata protezione delle acque sotterranee, come previsto nel Piano di Tutela delle Acque.

Tutte le osservazioni ed i pareri pervenuti, oltre ai contributi offerti dai vari uffici regionali competenti in materia ambientale durante gli incontri tecnici svolti, sono stati considerati in sede di istruttoria ed hanno contribuito alla stesura del presente parere e delle relative prescrizioni e raccomandazioni.

Dette osservazioni risultano trasmesse anche al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nonché controdedotte da parte del proponente.

4. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Tutto ciò premesso, la Commissione Regionale V.I.A., presenti tutti i suoi componenti, ad eccezione del Dott. Nicola Dell'Acqua, Componente esperto della Commissione, e del Dirigente Responsabile della Tutela Ambientale della Provincia di Verona, esprime all'unanimità

parere favorevole

al rilascio del giudizio favorevole di compatibilità ambientale sul progetto, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di seguito indicate, prendendo inoltre atto che la Sezione Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV), con nota prot. n. 77326 del 24/02/2015, risultando disattesa la richiesta di integrazioni formulata con nota prot. n. 517937 del 02/12/2014, ha ritenuto di non poter fornire un contributo istruttorio in materia di valutazione di incidenza rimandando la medesima alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ai sensi dell'art. 5 (commi 4 e 8) del D.P.R. n. 357/97 e ss.mm.ii. e dell'art. 10 (comma 3) del D. Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.

PRESCRIZIONI

1. Tutti gli impegni assunti dal Proponente con la presentazione della domanda e della documentazione trasmessa, anche integrativa (comprensiva delle controdeduzioni alle osservazioni degli enti), si intendono vincolanti ai fini della realizzazione dell'opera proposta, salvo diverse prescrizioni e raccomandazioni sotto specificate;

In merito all'elettrodotto

2. Tenuto conto che la soluzione progettuale in cavidotto interrato è ritenuta e valutata anche da parte del proponente migliorativa rispetto alla soluzione dell'elettrodotto aereo, dal punto di vista ambientale e delle possibili interferenze con strutture e infrastrutture presenti, si prescrive che il tratto di elettrodotto nel Comune di Sommacampagna sia realizzato in cavidotto interrato.
3. Sia previsto lo spostamento a sud della sottostazione di Sommacampagna, al fine di garantire la realizzazione della Si.Ta.Ve. (esito parere CTVIA n. 473 del 11/10/2010 - progetto preliminare tavola n. E.1.6 planimetria e profilo longitudinale), valutando l'ipotesi di una rotazione di 90° per un minore occupazione di territorio agricolo. Sia verificata inoltre la possibilità di ridurre al minimo il dimensionamento della medesima.

In merito alla cava di prestito

4. Preso atto della rinuncia manifestata dal proponente di realizzare la cava di prestito prevista inizialmente presso il Comune di Castelnuovo, tenuto conto delle elevate quantità di materiali inerti disponibili sul territorio, sia stralciata ogni possibile alternativa progettuale che preveda l'apertura di nuove cave di prestito lungo il tracciato dell'opera ricadente nel territorio regionale e si provveda al reperimento dei materiali necessari presso cave autorizzate; il proponente non potrà farsi carico di richieste per l'apertura di nuove cave o ampliamento di quelle esistenti per il reperimento del materiale necessario.

In merito alla cantierizzazione

5. In merito alle precauzioni generali da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, si preveda che vengano operate:
 - la bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiale e dei cumuli;
 - la periodica pulizia delle strade pubbliche interessate dalla viabilità di cantiere da valutare in accordo con le Amministrazioni locali;
 - la copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti ;
 - la limitazione della velocità dei mezzi all'interno dei cantieri: tale velocità non dovrà superare i 30 km/h;
 - lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere;



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

- installazione di dispositivi antiparticolato sui mezzi operanti all'interno del cantiere e l'uso di veicoli omologati Euro 4/ Stage IIIB;
- bagnatura delle piste di cantiere, con frequenza da adattare alle condizioni operative e meteorologiche;
- informare le maestranze delle prescrizioni impartite al fini di ridurre al minimo le dispersioni polverulenti.

Nel caso fossero segnalate lamentele nel corso dei lavori o in base ad eventuali criticità risultanti dalle misure di monitoraggio, si dovrà tempestivamente intervenire per ridurre le emissioni, anche ricorrendo a una intensificazione delle misure mitigative, quali ad esempio le barriere antipolvere, e la frequenza della bagnatura delle aree non asfaltate.

6. Relativamente ai cantieri logistici ed operativi per lo scarico delle acque nere si prescrive dove possibile l'allaccio alla fognatura pubblica o in subordine la realizzazione di un impianto di depurazione.
7. Si prescrive vengano rispettate le distanze di rispetto tra le aree di cantiere e i pozzi di approvvigionamento idrico degli acquedotti comunali o in alternativa vengano realizzati a cura del proponente nuovi pozzi in accordo con il gestore del servizio pubblico del ciclo integrato dell'acqua;
8. Si prescrive che durante tutto il periodo di esecuzione dei lavori siano predisposte le necessarie precauzioni per garantire il regolare deflusso delle acque nelle aree di cantiere prevedendo anche il caso di eventi meteorologici importanti.
9. In riferimento ai rifiuti prodotti, si ritiene necessario prescrivere che prima dell'inizio delle attività vengano definiti con maggior dettaglio i seguenti aspetti:
 - tipologia e quantitativi o luoghi, modalità e tempi del loro stoccaggio;
 - individuazione dei soggetti responsabili della gestione e avvio a smaltimento o recupero dei rifiuti;
 - la destinazione finale di tutti i tipi di materiali rimossi.
10. Dovranno essere garantiti nel periodo di cantiere sia la continuità della viabilità podereale sia l'accesso ai fondi, dovranno essere previsti passaggi di adeguate dimensioni integrati nella stessa infrastruttura per favorire la continuità dell'attività agricola e del sistema idraulico (irriguo e di colto).
11. Durante l'esecuzione dei lavori dovranno essere attuate tutte le attenzioni al fine di evitare dispersioni di calcestruzzo, fango bentonico, idrocarburi, oli e reflui civili. Si dovrà porre la massima attenzione nello smaltimento delle acque provenienti da lavorazioni, lavaggio di materiali inerti prodotti negli impianti di frantumazione e selezione, lavaggio di automezzi. Cemento, calce, intonaci ed altri materiali da cantiere allo stato solido polverulento dovranno essere stoccati in sili e movimentati mediante trasporti pneumatici presidiati da opportuni filtri del tipo previsti dal costruttore e nel rispetto del piano di manutenzione previsto dallo stesso. I filtri dovranno essere dotati di sistemi di controllo dell'efficienza (pressostati con dispositivo d'allarme).
12. Per quanto riguarda le opere che intercettano la falda, specialmente nel contesto idrografico relativo al Laghetto del Frassino, siano adottati opportuni accorgimenti atti ad evitare l'interruzione del flusso di falda e la contaminazione della medesima.
13. Venga limitato il transito dei mezzi pesanti nei centri abitati, provvedendo per quanto possibile alla realizzazione di piste operative per la viabilità di cantiere parallele al tracciato. In fase di progettazione esecutiva sia valutata l'idoneità delle strade in accordo con le Amministrazioni locali.

In merito allo sviluppo del progetto esecutivo

14. Per quanto riguarda l'ambito del Santuario della Madonna del Frassino (prescrizioni già contenute nella DGRV n. 2810 del 18/09/2003):
 - a. In accordo con la Amministrazione locale ed il Rettore del Santuario della Madonna del Frassino, durante e dopo l'esecuzione dei lavori dovrà essere garantita l'accessibilità al luogo di culto con adeguate vie d'accesso e idonee aree di sosta.
 - b. I lavori dovranno essere eseguiti recintando preventivamente il cantiere con opportuno



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

mascheramento, decorativo e possibilmente fonoassorbente, tale da preservare il Santuario nel suo particolare valore spirituale ed artistico.

- c. Preventivamente all'esecuzione dei lavori si dovrà provvedere al consolidamento statico del Santuario della Madonna del Frassino e delle sue decorazioni pittoriche di più alta espressione artistica.
 - d. Che sia realizzato a Sud del Santuario adiacente al cimitero un parcheggio con un adeguato numero di posti auto.
 - e. La ricomposizione, ad alto valore paesistico ambientale, dell'estradosso della galleria artificiale in corrispondenza del Santuario della Madonna del Frassino dovrà essere concordata con il Rettore del Santuario stesso.
 - f. Durante l'esecuzione dei lavori e in esercizio della nuova ferrovia AC/AV si dovrà provvedere al monitoraggio strutturale del Santuario anche per le parti decorative.
 - g. La società dovrà provvedere al finanziamento del restauro delle opere pittoriche della facciata del Santuario della Madonna del Frassino, su progettazione fornita dalla Soprintendenza competente per il territorio.
15. In fase di progettazione esecutiva, sia garantito lo sviluppo delle altre infrastrutture di linea previste in affiancamento dell'alta velocità; in particolare la progettazione esecutiva della tratta e delle opere accessorie dovrà garantire la fattibilità della Si.Ta.Ve. (progetto con parere favorevole CTVA n. 473/2010) e dei futuri interventi di ampliamento dell'autostrada A4.
16. Prima dell'inizio dei lavori di demolizione dello stabilimento ANCAP, dovrà essere stipulato un accordo di programma tra General Contractor, RFI, i Comuni, Regione Veneto e proprietà, in variante al vigente Piano di Assetto del Territorio e Piano degli Interventi e senza incidenza sul dimensionamento della stessa, anche in relazione al consumo di Superficie Agraria Utile (SAU), in aree idonee anche in relazione alle linee di sviluppo insediativo delineate dai Comuni, prevedendo le opportune compensazioni economiche, la necessaria dotazione di aree a standard urbanistici, i relativi interventi/adequamenti viabilistici e le necessarie e conseguenti compensazioni connesse alla traslazione dell'azienda. In tal caso la nuova linea di produzione, il fabbricato e le relative pertinenze dovranno essere funzionanti garantendo ogni parte del processo produttivo e di commercializzazione dei prodotti, prima della dismissione della sede esistente.
17. Le pile del viadotto Mincio che interessano l'alveo attivo appaiono in allineamento a quelle del ponte dell'autostrada esistente a monte e comunque rispettano il limite minimo della luce fissato a 40 m dalle Norme Tecniche per le costruzioni (DM Infrastrutture 14.01.2008) art. 5.2.1.2. Per tali pile dovranno essere analizzate tutte le problematiche legate alla compatibilità idraulica la quale dovrà essere soddisfatta verificando l'eventuale alterazione delle dinamiche fluviali derivanti dalla loro azione congiunta alle citate pile del ponte autostradale. Le fondazioni di tali pile e le relative opere di protezione dovranno essere tali da non interferire in alcun modo con l'andamento dei flussi e del trasporto solido del fiume.
18. In riferimento ai cavalcaferrovia di progetto, al confine tra i Comuni di Sona e Sommacampagna, si prescrive, alla luce delle osservazioni poste dai Comuni interessati, di modificare il progetto definitivo con la previsione di eliminare il cavalcaferrovia di via De Amicis e di sostituire il cavalcaferrovia di via Rampa con la realizzazione di un nuovo sottopasso. Per un idoneo collegamento tra i centri abitati a sud della linea ferroviaria si prescrive il riutilizzo della prevista pista di cantiere bitumata a sud della linea ferroviaria nel tratto compreso tra via Canova e la SP Morenica in Comune di Sommacampagna. Al fine di realizzare un adeguato collegamento tra via Canova e la SP Morenica il proponente dovrà farsi carico delle seguenti opere:
- innesto con rotonda di via Canova allo svincolo della tangenziale;
 - realizzazione di una rotonda all'incontro tra via Canova e via Cason;
 - allargamento di via Canova;
 - collegamento dall'incrocio tra via Canova e via Cason sino alla pista di cantiere bitumata;



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

- adeguamento della pista di cantiere bitumata, affinché a fine lavori risulti idonea all'uso viabilistico;
 - adeguamento della pista di cantiere bitumata, affinché risulti compatibile con la futura realizzazione della Si.Ta.Ve;
 - cessione della nuova viabilità a favore della Provincia di Verona;
 - collegamento della pista bitumata alla SP Morenica secondo il progetto della Si.Ta.Ve.
19. La progettazione esecutiva dovrà tenere conto degli effettivi e vigenti vincoli, desumibili dagli elaborati dei piani urbanistici dei Comuni interessati dall'opera infrastrutturale e dalla sua cantierizzazione, concordando con le Amministrazioni Comunali.
20. Le sistemazioni delle aree sovrastanti le gallerie dovranno essere concordate con le Amministrazioni Comunali.
21. In riferimento alle possibili interferenze con la rete idraulica gestita dal Consorzio di Bonifica Veronese, siano garantite tutte le opere di ripristino del corretto deflusso dei corsi d'acqua naturali del buon funzionamento delle opere irrigue. Dovrà inoltre essere limitata al minimo la costruzione di attraversamenti ferroviari sifonati o parzialmente sifonati.
22. In merito alle possibili interferenze con i sottoservizi, non considerate nella stesura del progetto definitivo, si prescrive che prima dell'approvazione del progetto esecutivo vengano richiesti i pareri degli Enti erogatori dei servizi.
23. Per quanto concerne lo smaltimento delle acque meteoriche, si prescrive che la quota di posa dei pozzi perdenti per la dispersione delle acque meteoriche sia scelta dopo un'opportuna valutazione atta a definire l'estensione dello strato superficiale del sottosuolo idoneo a ricevere le acque meteoriche di dilavamento, al fine di garantire un'adeguata protezione delle acque sotterranee, come previsto nel Piano di Tutela delle Acque.
24. Si ritiene necessario un monitoraggio acustico post operam da effettuarsi entro tre mesi dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura al fine di verificare il rispetto dei limiti di rumore e consentire di individuare e dimensionare eventuali misure di mitigazione acustica che fossero necessarie. Il programma di monitoraggio acustico post operam dovrà indicare localizzazione e modalità delle misure di rumore ed essere inviato ad ARPA ed ai Comuni interessati per le valutazioni di adeguatezza. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta una relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione delle eventuali misure di mitigazione acustica che a seguito del monitoraggio fossero necessarie nonché dei tempi della loro attuazione.
25. Per quanto riguarda gli aspetti relativi al disturbo da vibrazioni per gli occupanti gli edifici il criterio fondamentale da considerare per un'adeguata protezione dei residenti negli edifici è quello della soglia di percezione che non deve essere superata in occasione di nessun passaggio di treni. Adeguate misure di contenimento delle vibrazioni, ove necessario, andranno realizzate per evitare di superare la soglia di percezione. Dovrà essere effettuata una costante manutenzione dell'armamento al fine di evitare che fenomeni di usura e degrado producano incrementi significativi delle vibrazioni ai recettori con superamenti delle soglie di percezione.
26. Gli interventi di mitigazione e ripristino ambientale dovranno essere preventivamente concordati con le Amministrazioni comunali interessate prevedendo e garantendo un'adeguata manutenzione nel tempo.
27. Si raccomanda, per quanto riguarda le modalità e i criteri di esproprio, di considerare la sentenza della Corte costituzionale del 16 giugno 2011 n. 181, in base alla quale le procedure di esproprio devono considerare criteri di indennità basati sui requisiti specifici del bene e sul reale valore commerciale dello stesso. Nell'ambito della definizione degli indennizzi per i terreni interessati da occupazioni temporanee (cantieri, piste ecc.) si prescrive la necessità di porre la massima attenzione a quelle aziende agricole la cui percentuale di terreno espropriato o occupato temporaneamente, sia potenzialmente in grado di minarne il bilancio economico. Dovranno essere valutati e indennizzati gli impatti indotti sulle aziende agricole interessate dalle opere in progetto, con particolare riferimento alla ricomposizione delle proprietà frammentate, alla difesa della produzione ed alla valorizzazione economico-agraria del comprensorio.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

28. Al fine di tutelare le numerose aziende agricole direttamente e/o indirettamente coinvolte dal tracciato AV/AC, per uniformare le procedure espropriative ed i compensi e per dare uguaglianza di trattamento e certezza dei pagamenti si raccomanda la sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa fra Regione Veneto, RFI spa, Cepav Due e Organizzazione Professionali Agricole (Coldiretti, Unione Agricoltori, COPAGRI, ACLI e CIA) con il reciproco impegno di attivare tutte le iniziative ritenute opportune alla tutela di tali attività e di pervenire prioritariamente alla risoluzione delle situazioni di maggior criticità.
29. Dovranno essere quantificate le aree arboree/arbustive che verranno eliminate per la realizzazione del progetto ed eseguiti gli interventi di nuovi impianti compensativi, dovranno essere identificati siepi e filari arborei da sopprimere temporaneamente in fase di cantierizzazione e a lavori terminati, il Proponente dovrà farsi carico della loro ricostruzione, rispettando le ubicazioni originarie. Le essenze arboree ed arbustive di nuovo impianto, dovranno essere autoctone e rispettare la normativa di settore e le norme comunali. Venga garantito il ripristino allo stato originale le aree di cantiere e quelle occupate o impegnate a vario titolo. Le attività dovranno essere concordate con le Amministrazioni locali.
30. Il ripristino dei luoghi rappresenta l'occasione di un'ampia riqualificazione degli ambiti interessati dall'infrastruttura, da perseguire anche mediante recupero, ove possibile, delle aree di cantiere e il riutilizzo delle piste di cantiere e riqualificazione della viabilità esistente di concerto con le Amministrazioni locali interessate.
31. Si prescrive che, prima della progettazione esecutiva, si sottoscriva un accordo specifico tra il Ministero delle Infrastrutture, RFI ed ogni concessionaria autostradale interessata dall'opera per la definizione della compatibilizzazione dell'opera ferroviaria rispetto alla rete autostradale in esercizio e alla definizione della competenza relativa alla gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria dei manufatti comuni e aree intercluse.
32. Si prescrive che la manutenzione ordinaria e straordinaria dei sistemi di sicurezza (parapetti, barriere guardrail, reti, ecc.), degli appoggi, dei giunti, delle impermeabilizzazioni, delle strutture (pile, spalle, impalcati da ponte, muri andatori o di continuità, ecc.), dell'impiantistica elettrica (illuminazione, pompaggi, semaforica, ecc.) realizzati dal proponente siano a totale carico del proponente stesso.
33. In riferimento di quanto già prescritto con DGR n. 2810 del 18/09/2003 in merito al progetto preliminare, in fase di progettazione esecutiva si dovrà redigere il piano di sicurezza per rischi rilevanti connessi alle attività di cantiere e di esercizio in corrispondenza delle industrie a rischio di incidente rilevante.
34. Relativamente ad eventuali sottrazioni di superfici boscate, sottoposte a vincolo forestale, siano individuati opportune misure compensative ai sensi della normativa regionale vigente.
35. Siano evitati lavori di cantiere nelle ore notturne in prossimità degli edifici abitati e nelle zone residenziali; qualora, per motivate ragioni di carattere tecnico, dovesse essere necessario prolungare i lavori nelle ore notturne, dovrà essere acquisita apposita concessione da parte delle autorità competenti e dovrà essere data evidenza pubblica di tale eccezione.
36. I progetti illuminotecnici di tutti gli impianti di illuminazione esterna siano redatti secondo quanto previsto dalla Legge Regionale 7 agosto 2009, n. 17 e dalle norme tecniche di settore e che siano sottoposti a parere preventivo di ARPAV.
37. Inviare ad ARPAV i risultati delle indagini in formato elettronico come indicato alla pagina "terre e rocce da scavo" del sito internet ARPAV.
38. Concordare con ARPAV le modalità per la stabilizzazione a calce delle terre così come previsto dall'all. 3 del DM 161.
39. Mantenere un sistema di tracciabilità delle terre all'interno dei cantieri che consenta di seguire i percorsi delle terre collegando origine-destinazione, che possa essere consultato in qualsiasi momento dall'Autorità di controllo.

Prescrizioni Sezione Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV) ai fini della tutela degli habitat e delle specie del sito SIC/ZPS IT3210003 "Laghetto del Frassino"

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

pag. 87/92

40. I successivi livelli di progettazione esecutiva siano subordinati all'ottemperanza della procedura di Valutazione di Incidenza, di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/97 e s.m.i., in caso di variazioni progettuali, tecniche, realizzative ed operative rispetto al progetto in argomento;
41. Gli effetti, diretti ed indiretti, conseguenti agli interventi per la realizzazione del tracciato in argomento (comprese le opere accessorie e complementari), e la relativa fase di esercizio, non coinvolgano habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce di cui è nota la presenza, anche in riferimento alle più recenti conoscenze scientifiche disponibili;
42. Gli interventi identificabili con “mitigazioni” e “compensazioni” risultano ammissibili solamente se rispettano gli obblighi fissati dall'art. 6 (4) della Direttiva 92/43/Cee e altresì non possono derivare dall'applicazione dei medesimi obblighi per altri piani, progetti e interventi precedentemente autorizzati;
43. Gli interventi identificabili con “precauzioni” sono attuabili nel caso in cui non determinino, anche indirettamente, incidenze significative negative nei confronti degli elementi tutelati del sito Natura 2000 in argomento;
44. L'Autorità regionale per la Valutazione di Incidenza sia informata in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il crono programma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusione delle singole fase operative) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale s.l.;
45. Il monitoraggio degli habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce, al fine di misurarne la variazione del grado di conservazione secondo i sottocriteri definiti con Decisione 2011/484/Ue, sia rispondente ai requisiti fissati nell'allegato A alla D.G.R. 2299/2014 (par. 2.1.3) e sia esteso a tutte le aree interessate dagli interventi in argomento (individuando opportunamente le unità ambientali omogenee per ciascun habitat e specie entro cui provvedere alla stima dei parametri corrispondenti alla condizione non soggetta alle interferenze – c.d. “bianco”).

In merito al Piano di Monitoraggio Ambientale (prescrizioni ARPAV)

46. Le misure di post operam per le varie componenti (post esercizio, per il rumore) vanno eseguite con il sistema ferroviario a regime.
47. Vengano aggiornate le informazioni territoriali così da consentire la corretta individuazione di ricettori/aree impattati e la conseguente idoneità dei siti selezionati per il monitoraggio.
48. Le modalità di esecuzione del piano di monitoraggio devono essere rese omogenee su l'intera tratta in progetto.
49. Dovranno essere stabilite la modalità di individuazione delle criticità, in particolare dovranno essere definiti degli indicatori e le relative soglie di attenzione e di intervento, i tempi di segnalazione, le azioni da intraprendere, ecc.
50. Nel piano di monitoraggio e controllo devono essere chiaramente definite le seguenti specifiche di monitoraggio e controllo:
- contenuti dei report di misura;
 - flussi informativi per la trasmissione degli esiti delle misure;
 - flussi informativi per la programmazione degli interventi di monitoraggio;
 - indicatori (a integrazione dei rimandi normativi) specifici per l'individuazione di potenziali criticità ambientali;
 - formati degli elaborati elettronici adeguati al loro inserimento nel sistema informativo dell'autorità ambientale individuata per il supporto tecnico.

Componente campi elettromagnetici

51. Il PMA va aggiornato con il seguente riferimento normativo: Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 29.05.08 “Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione magnetica”.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

52. Le misure di induzione magnetica ai sensi del DPCM 08.07.03 e del DM 29.05.08, orientate alla verifica del valore di attenzione e del rispetto dell'obiettivo di qualità, devono essere espresse in termini di mediana sulle 24 ore.
53. Si deve prevedere la misura dell'induzione magnetica sui due ricettori DDR1 e DDR2, poiché, ancorché esterni alla DPA della futura Linea Primaria a 132 kV, sono ad essa prossimi e interessati già oggi da un elettrodotto interferente (misure di 24 ore in post operam e ante operam).

Componente rumore

54. Le criticità acustiche che si possono creare durante la fase cantieristica sono gestite all'interno di procedure di emergenza all'uopo sviluppate; d'altro canto il monitoraggio ambientale secondo PMA, nel corso d'opera, ha proprio la finalità di dare indicazione di potenziali criticità in essere e la flessibilità con cui esso è previsto, in prospettiva di seguire più possibile da vicino eventi rumorosi in atto, ne rimarca tale carattere. Deve essere sviluppato un collegamento operativo tra procedure di emergenza e PMA, affinché gli esiti del PMA trovino adeguato riscontro nella gestione del cantiere.
55. I limiti di rumorosità per la nuova linea AV/AC sono contenuti nel DPR n. 459/98, che prevede anche la condizione di nuova infrastruttura in affiancamento ad altra già esistente, situazione che si rinviene anche per l'opera in esame. La caratterizzazione dei limiti cui sono soggetti i ricettori del PMA deve essere analizzata in dettaglio, e considerare anche la problematica della concorsualità con altre infrastrutture stradali presenti nel territorio (afferenti per i limiti di rumorosità al DPR n. 142/2004), secondo le specifiche fornite dal DM 29.11.00. A tal proposito va ricordata la generalizzazione della formula di ripartizione dei limiti di immissione in presenza di infrastrutture lineari di trasporto concorrenti che Italferr ha elaborato nell'ambito di precedenti procedimenti (tra i quali la già citata realizzazione della linea ad AV/AC Padova – Mestre), rispetto a quanto riportato nell'allegato 4 del suddetto DM 29.11.00.

Componente atmosfera

56. Si ritiene necessario prevedere campagne di monitoraggio in fase ante operam e post operam di durata pari a 30 giorni (anziché 15). In fase di corso d'opera il monitoraggio dovrà avere su tutti i punti frequenza trimestrale ed essere eseguito in concomitanza alle attività più impattanti dal punto di vista dell'emissione delle polveri.

Componente Acque superficiali

57. Prima della predisposizione del PMA esecutivo, dovranno essere individuati e descritti i corsi d'acqua che saranno interessati da prelievi o scarichi legati alle attività di cantiere, con specifico riferimento alla presenza di acqua nei vari periodi dell'anno, alle portate medie e ai periodi di piena e di magra. Queste informazioni consentiranno di impostare e programmare adeguatamente il monitoraggio. Si ricorda che scarichi e captazioni vanno autorizzati dalle Autorità competenti, secondo la normativa vigente. Il monitoraggio dovrà pertanto tener conto di eventuali prescrizioni contenute nei relativi atti autorizzativi.
58. I piani di monitoraggio devono prevedere anche il controllo delle sostanze presenti nelle schede tecniche relative ai materiali presenti nelle lavorazioni e che possono venire dilavate.
59. In generale i punti di monitoraggio devono essere più prossimi possibile al tracciato dell'opera così da limitare le eventuali interferenze derivanti da altre fonti di pressione.
60. Per tutti i corsi d'acqua naturali ed artificiali con substrato non cementato nonché per i fontanili, il monitoraggio dovrà interessare anche le comunità macrobentonica, diatomica e macrofitica, secondo quanto previsto dal D.M. 260/2010.
61. La strumentazione, le modalità di campionamento e le analisi dovranno essere conformi alle norme di qualità vigenti; i laboratori di analisi dovranno essere accreditati.
62. Gli strumenti di campo dovranno essere periodicamente tarati ed i certificati dovranno essere resi disponibili.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

63. Si ritiene necessario estendere il monitoraggio anche alla fase Post Operam, effettuando 2 misure rappresentative delle diverse condizioni stagionali, al fine di verificare il ripristino delle condizioni ecologiche dei corsi d'acqua.

Data la specificità del sito Laghetto del Frassino, si sottolinea l'importanza di :

64. Tenere in considerazione i possibili effetti negativi dovuti alla vicinanza delle seguenti opere:

- Cantiere Operativo L.5.0.1
- Area Tecnica Stoccaggio L.5.A.T.8
- Area Tecnica Stoccaggio L.5.S.T.18
- Area Tecnica Stoccaggio L.5.S.T.19

65. Prevedere un punto di monitoraggio nell'emissario del lago.

66. Quando il cantiere è operativo nel raggio di 1 km dal recettore (Frassino) prevedere un monitoraggio con una frequenza di 1 volta al mese per i soli parametri metalli pesanti e idrocarburi totali.

67. Riguardo al fiume Mincio ed al fiume Tione si ritiene che, quando il cantiere è operativo nel raggio di 1 km dal recettore, il monitoraggio debba avvenire con una frequenza di 1 volta al mese per i soli parametri metalli pesanti e idrocarburi totali.

Componente Acque sotterranee

68. Si reputa opportuno valutare l'integrazione del set di analisi proposto con i seguenti parametri: Clorurati, Fluoruri, e fitofarmaci, normati secondo allegato V parte IV della 152/2006, nel caso in cui ne sia previsto l'utilizzo per le lavorazioni o la manutenzione della linea in fase di esercizio.

69. Si raccomanda che la misura del livello statico sia espressa nella duplice notazione in m da p.c. e in m s.l.m. Per ciascuna coppia di punti a monte e valle idrogeologico rispetto alle opere il monitoraggio dovrà essere effettuato nello stesso giorno.

70. I punti di monitoraggio dovranno essere localizzati per coppie monte-valle idrogeologico nelle aree in cui le attività di cantierizzazione e costruzione dell'opera andranno ad interferire con la falda (ad es. scavi di gallerie o trincee, opere di fondazione, iniezioni in profondità mediante jet grouting, aree di cava, aree di lavorazione e stoccaggio di materiali potenzialmente inquinanti, etc), tenendo conto della direzione di flusso principale e di eventuali situazioni locali (es. falde sospese) emerse in fase progettuale e confermate in fase di AO.

71. Nel caso in cui saranno utilizzati per il monitoraggio piezometri o pozzi già esistenti, sarà necessario acquisire informazioni in merito alle caratteristiche tecniche, stratigrafiche e funzionali degli stessi. In tal caso, nella fase di censimento, sarà necessario contattare gli enti gestori dei punti di captazione stessi.

72. Tutti i piezometri di nuova realizzazione dovranno essere spinti almeno fino alla prima falda ed essere muniti, per l'intera lunghezza di porzione satura, di tubazione microfessurata. Per il corretto posizionamento dei tratti fessurati si considerino le fluttuazioni stagionali della falda.

73. Si valuti la possibilità di realizzare piezometri con misuratori in continuo del livello di falda in prossimità di eventuali fontanili di rilevanza ambientale, al fine di rilevare eventuali variazioni potenzialmente responsabili di prosciugamenti delle polle.

74. Il monitoraggio dovrà estendersi anche ai pozzi ad uso idropotabile concordando con il gestore modalità e frequenze di controllo.

PRESCRIZIONI PUNTUALI

Comune di Castelnuovo del Garda

75. In fase di progettazione esecutiva, la realizzazione del cavalcaferrovia sulla SP27 dovrà essere compatibile con la fattibilità della Si.Ta.Ve.

ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

76. Sia previsto lo spostamento del sottopasso di Via Mantovana, presso il Comune di Castelnuovo, e delle relative rampe ovvero, qualora la realizzazione delle nuove opere interferiscano con l'isola ecologica, sia prevista la sua ricostruzione, a spese del proponente. In alternativa sia valutata, in accordo con il Comune, il semplice prolungamento del sottopasso esistente.
77. La realizzazione del cavalcavia IV25 di Mongabia preveda la realizzazione della pista ciclopedonale richiesta.
78. Sia sviluppata, in sede di progetto esecutivo, una idonea soluzione progettuale affinché sia garantito un collegamento da via Mantovana, preferendo l'adeguamento e/o approfondimento dell'esistente sottopasso. Il progetto dovrà tener conto inoltre della fattibilità della Si.Ta.Ve.
79. L'eventuale realizzazione della rotatoria tra via Mantovana e Via Volta dovrà prevedere opere di mitigazione e/o prevenzione dei potenziali impatti generati sui ricettori sensibili.
80. Preso atto della dichiarazione d'intento del proponente, i terreni agricoli eventualmente modificati in corso di realizzazione delle opere dovranno essere ripristinati.
81. Preso atto della dichiarazione d'intento del proponente, in fase di progettazione esecutiva, sia concordato con il Comune di Castelnuovo la sistemazione della viabilità nella zona della "Pesca OK" (Via Ca Brusà).
82. Considerata la reale interferenza tra la discarica "ex Cava Mischi" con la realizzazione del tracciato della AV/AC, il proponente dovrà farsi carico della bonifica per la parte interferita.

Comune di Sommacampagna

83. Sia valutato, in accordo con il Comune di Sommacampagna, lo spostamento della rotatoria in corrispondenza del sottopasso in Loc. Siberie e dei necessari adeguamenti della pista bituminata, al fine di mantenere, a fine lavori, l'operatività della viabilità di cantiere per l'uso viario.
84. In corrispondenza del sottopasso di via Betlemme sia mantenuto il ponte scatolare previsto dal progetto di cantierizzazione opportunamente dimensionato per supportare la futura viabilità di transito, prevedendo opportuni accorgimenti, , con oneri a carico del proponente, per la salvaguardia degli edifici esistenti ed il mantenimento del collegamento (sottopasso esistente) con il territorio del Comune di Sona (abitato di Lugagnano), prolungandolo opportunamente e garantendo l'accessibilità in sicurezza alla nuova viabilità risultante dall'uso della pista di cantiere.
85. In merito alle mitigazioni a verde, le essenze arboree da utilizzare siano quelle indicate nell'art. 40 del Regolamento Edilizio Comunale. Le mitigazioni dovranno essere realizzate prima della messa in esercizio dell'opera.
86. Al fine di non penalizzare ulteriormente le attività agricole esistenti venga previsto il mantenimento dei sottopassi esistenti al Km. 136+500 circa (di collegamento tra le Loc., Colombarola, in Sommacampagna e Sellara in Sona) ed al Km.136+750 circa in prossimità della Loc. Lantiera in Sona, proponendone il prolungamento sotto la nuova linea in progetto e un opportuno innesto viario sulla futura strada comunale derivante dal mantenimento della strada di cantiere.
87. Si prescrive che l'innesto da sud al sottopasso previsto in Loc. Siberie sia opportunamente rivisto, riprogettato e realizzato, nella medesima consistenza di progetto, in modo tale da non insistere sui sedimi di cava esistenti (già scavati) e da essere compatibile con l'utilizzo della pista di cantiere quale viabilità.
88. Si prescrive che l'attuale sottopasso ferroviario della linea storica, ubicato al km 138+800, in Loc. Betlemme, sia opportunamente prolungato al fine di conservare il collegamento degli edifici residenziali posti a sud dell'infrastruttura che trovano il loro sbocco viario, storico e naturale, nell'attuale sottopasso di collegamento con l'abitato di Lugagnano, garantendo inoltre l'accessibilità in sicurezza alla nuova viabilità risultante dall'uso della pista di cantiere.
89. Tutte le formazioni vegetali (arboree ed arbustive) esistenti, individuate in accordo con il Comune, fino a mt 100 dalle aree di cantiere, aventi rilevanza per l'aspetto naturalistico, ambientale e paesaggistico, dovranno essere oggetto di specifica tutela e qualora danneggiate o interferite, in sede di realizzazione di lavori (sia quindi rispetto al progetto che alla cantierizzazione), dovranno essere riproposte e/o ripristinate, anche in sedimi limitrofi, nella stessa consistenza e tipologia esistente.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

90. Venga eseguita un'implementazione delle mitigazioni afferenti al mascheramento della sottostazione elettrica posta in prossimità della SP 26 Morenica, con realizzazione di una fascia boscata attorno alla centrale stessa, al fine di mitigarne l'impatto visivo sia dalla strada provinciale che dal circostante territorio agricolo.
91. In fase di progetto esecutivo, venga dichiarato quali debbano essere le eventuali fasce di rispetto di natura urbanistico edilizia conseguenti alla realizzazione della SSE-Sona, in Comune di Sommacampagna, e quali eventuali interventi edilizi possono esservi realizzati.
92. Tenuto conto che la viabilità di cantiere su Via Ceolara interferisce con la cava "Ceolara" già scavata a circa meno 23 metri dal piano di campagna, si prescrive che venga trovata una alternativa a Via Ceolara.

Comune di Sona

93. Sia sviluppata, in sede di progetto esecutivo, una modifica alla viabilità di cantiere che tenga conto della variante alla ex SS 11.
94. Nell'ambito dei lavori per la realizzazione del sottopasso di Via Campagnola venga realizzata una rotatoria in luogo dell'incrocio tra via Campagnola e via Terminon a nord del sottopasso.
95. Venga realizzata una pista ciclopedonale lungo Via Campagnola tra l'incrocio di Via Valle e l'incrocio di Via Montresora, in corrispondenza dell'attuale sottopasso della linea ferroviaria dovrà essere realizzato un sottopasso ciclopedonale in affiancamento a quello esistente.
96. Venga realizzata una pista ciclo-pedonale a nord della linea ferroviaria da Via Morsara a Via Molinara Nuova.
97. Venga realizzata una rotatoria sulla SP Morenica all'incrocio con Via Stazione di Sona e Via Morsara.
98. Venga realizzato in SP 26 Morenica sotto la linea ferroviaria esistente un sottopasso ciclopedonale in affiancamento a quello esistente e l'allargamento del sottopasso AV SL93.
99. Si prescrive l'allargamento del sottopasso Via Mincio e la realizzazione di un percorso ciclopedonale di lunghezza di circa 900 metri a nord della linea ferroviaria in collegamento alla realizzanda pista ciclabile di via Molinara Nuova, compreso il tratto in Comune di Sommacampagna.
100. l'area di stoccaggio di cantiere in località Terminon L.7.S.T. 1 dovrà essere eliminata o ricollocata al fine di rendere possibile la realizzazione del centro di raccolta rifiuti comunale già approvato.
101. Venga modificata la viabilità di cantiere in accordo col Comune al fine di minimizzare l'interferenza con i centri abitati (San Giorgio in Salici e Lugagnano).
102. La rotatoria di ingresso a Via De Amicis prevista tra le opere di viabilità di cantiere, sia ceduta al Comune a fine lavori.
103. Venga riprogettata la barriera antirumore in funzione del previsto polo scolastico di Lugagnano.
104. Si prescrive di garantire gli attuali attraversamenti della linea ferroviaria, ad uso interpoderale, prevedendo la continuità dei sottopassi anche per la nuova infrastruttura in particolare: al km 136+500, km 136+750, km 138+800, km 140.
105. In sostituzione dell'attuale Via Libia, soppressa dal progetto definitivo nel tratto tra la SP Morenica e la sede attuale ANCAP, venga realizzato un nuovo sottopasso che colleghi Via Libia con Via Stazione di Sona posta a Nord della ferrovia adeguando il tratto stradale fino all'innesto con la SP Morenica (Via Morsara).

Comune di Peschiera del Garda

106. Venga adeguata la viabilità di cantiere in funzione degli interventi Comunali di ammodernamento della rete della viabilità locale e modificati i percorsi di cantiere evitando i centri abitati.
107. Si prescrive l'eliminazione del collegamento diretto tra il cantiere logistico L.5.L.1 e la località Tesole (Ponti sul Mincio), inclusa la rotonda di nuova costruzione a sud del cantiere medesimo e la realizzazione di un accesso posto sul confine Nord-Ovest. Si prescrive inoltre l'eliminazione dalla viabilità di cantiere del tratto all'interno della località Dolci.



ALLEGATO A alla Dgr n. 254 del 03 marzo 2015

108. In merito al cantiere logistico L5L1 e viabilità di cantiere nell'area Frassinò-Dolci si prescrive che vengano rispettati gli impegni assunti e venga mantenuto l'accesso al Santuario del Frassinò dalla pista ciclopedonale proveniente da nord con il sottopassaggio autostradale esistente o in alternativa con un nuovo sottopassaggio ciclopedonale di collegamento.
109. Considerato che il viadotto sul Mincio andrà ad interferire con l'esistente pista ciclabile interregionale Mantova-Peschiera, in fase di sviluppo di Progettazione Esecutiva dovrà essere prevista la continuità della pista ciclabile esistente durante la fase costruttiva.
110. In fase di progettazione esecutiva dovrà essere valutata la possibilità di realizzare una cassa di espansione/vasca di laminazione in località Broglio, di concerto con l'Amministrazione Comunale.
111. L'area di cantiere operativo "Mano di Ferro", vincolata ai sensi del D.Lgs. 42/2004, venga eliminata dal progetto di cantierizzazione.

Comune di Verona

112. Venga adeguata l'asse stradale di Via Cason / Via Canova prevedendo l'allargamento e la sistemazione con una rotatoria all'incrocio di Via Belvedere e l'innesto a sud con lo svincolo della tangenziale

Provincia di Verona

113. Per rispondere alle esigenze di informazione dei cittadini sul progetto e sui controlli ambientali che ne accompagnano la realizzazione, sia istituito, in accordo con la Provincia di Verona, un punto informativo (fisico e telematico) sul percorso di realizzazione del sistema AV/AC. Il punto di informazione fisico sia collocato preferibilmente presso la Stazione di Peschiera.
114. Come prescritto dal PTCP della Provincia di Verona, i progetti di nuova costruzione di infrastrutture di interesse pubblico (strade, ferrovie, edifici, impianti, ecc.) dovranno prevedere interventi di compensazione ambientale idonea a mantenere costante o migliorare l'indice di equilibrio ecologico esistente, quantificati con metodi analitici.
115. Tratto di strada comunale ex strada provinciale n. 56 "del Frassinò": il tratto della TAV che corre in galleria artificiale interferisce con il sedime della strada provinciale 56 che attualmente attraversa l'autostrada in sottovia. Si chiede di risolvere tale interferenza, verificando di mantenere inalterata la livelletta della strada provinciale.
116. Strada provinciale n. 28 "del Mincio": sia prevista la realizzazione di una bretella di collegamento tra la SP56 e la SP28 a nord dell'autostrada, come da studio redatto da Veneto Strade Spa.
117. Strada provinciale n. 26 "Morenica": sia prevista l'adeguamento della strada provinciale dal casello autostradale fino alla rotonda dello svincolo per Sona, secondo le indicazioni della Provincia di Verona (delibera n. 27 del 28 novembre 2014). Il proponente si faccia carico della realizzazione di una pista ciclopedonale in affiancamento alla SP 26 Morenica.

Il Segretario della
Commissione V.I.A.
Eva Maria Lunger

Il Presidente della
Commissione V.I.A.
Dott. Alessandro Benassi

La Dirigente del
Settore V.I.A.
Dott.ssa Gisella Penna

Il Vice Presidente della
Commissione V.I.A.
Dott. Luigi Masia