



# COMUNE DI PONTECURONE

www.comune.pontecurone.al.it  
P.E.C. (Posta Elettronica Certificata) [protocollo@pec.comune.pontecurone.al.it](mailto:protocollo@pec.comune.pontecurone.al.it)  
Corso Togliatti n. 50 – Cap. 15055 – P. I.V.A. 00374620060  
tel. 0131/8852 – fax 0131/885217

Pontecurone, lì 19.06.2024

*Protocollo riportato su metadato pec*

## **Procedura di Valutazione di impatto ambientale di competenza statale. Progetto di fattibilità tecnico ed economica Velocizzazione Milano– Genova e Quadruplicamento Tortona-Voghera”. 167 – PAR.**

**Osservazioni del Comune di Pontecurone redatte con la collaborazione tecnica del Dott. Giovanni Luca Bisogni, docente all’ UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PAVIA –DIPARTIMENTO DI BIOLOGIA E BIOTECNOLOGIE “LAZZARO SPALLANZANI”. Corso di Laurea Magistrale in Biologia Sperimentale ed Applicata..- esperto in “Valutazione d’impatto e Legislazione Ambientale”**

Il territorio comunale di Pontecurone per la sua collocazione baricentrica tra le città di Voghera e Tortona e per le sue caratteristiche territoriali risulta quello maggiormente interessato dalle opere e dalle attività costruttive connesse previste dal progetto di Quadruplicamento della tratta Tortona-Voghera.

Gli interventi più significativi previsti insistenti sul territorio di Pontecurone sono infatti numerosi e riguardano la realizzazione di nuove opere, la demolizione di manufatti esistenti e l’allestimento di aree di cantiere oltre al cantiere mobile derivante dalla costruzione dei nuovi rilevati . Ciò comporta la generazione di impatti connessi sia alla fase di costruzione che a quella di esercizio.

Oltre alla realizzazione di impegnative opere, la presenza di importanti aree di cantiere, compreso l’unico cantiere base previsto per l’intera opera, comporterà inevitabilmente il permanere dei relativi impatti per un periodo di tempo significativo; la *durata complessiva della costruzione dell’opera, calcolato dalla Consegna dei lavori, all’attivazione completa dell’infrastruttura quadruplicata, è infatti stimata in 2274 giorni (circa 6,23 anni).*

Durante la costruzione dell’opera il territorio comunale e in particolare il capoluogo saranno pertanto interessati da numerose diffuse e spesso concomitanti attività che seppur considerate separatamente possano risultare compatibili, nel loro insieme definiscono un quadro di impegno complessivo del territorio piuttosto importante (severo).

In fase di esercizio la compatibilità dell’ampliamento rispetto all’attraversamento del centro di Pontecurone è garantita da dispositivi di mitigazione (barriere antirumore) ; i residenti sulla via Torino, parallela alla linea ferroviaria quindi più direttamente interessati dal rumore ferroviario e dalle opere di mitigazione, sono 102: 46 persone sul lato a confine con la linea ferroviaria (numeri civici dispari), 56 persone sul lato verso il centro abitato (numeri civici pari).

L’incremento di traffico sulla linea e di velocità di esercizio consentito dal quadruplicamento determinano inoltre potenziali criticità anche riguardo ad importanti attività produttive collocate in fregio all’infrastruttura che necessitano della garanzia di mantenimento di condizioni ambientali compatibili con il mantenimento di requisiti di qualità e di efficienza del sistema produttivo.

In sintesi, le previsioni progettuali nel comune di Pontecurone prevedono:

<b>opere principali previste</b>
VI07 Ponte sul Torrente Calvenza (da km 60+429 al km 60+497)
VI08 - Ponte su strada Piccagallo (da km 62+526 al km 62+540)
VI09 - Ponte sul Torrente Curone (da km 64+382 a km 64+800)
VI10 Ponte sul Torrente Limbione (dal km 65+526 al km 65+544)
VI11 - Ponte su strada Bagnolo (dal km 65+685 al km 65+699)
SLO2 Prolungamento Sottopasso Fermata di Pontecurone al km 63+644.40
SLO3 Nuovo Sottopasso Ciclopedonale Via Torino al km 64+004.46
SLO4 Nuovo Sottovia Strada Vicinale San Giacomo - Vigna Gerbida al km 64+836.52
IV02 Nuovo Cavalcaferrovia S.P. 93 al km 64+270.57
<b>opere connesse</b>
Fermata di Pontecurone
<b>opere viarie connesse</b>
NV04 - Adeguamento strada Castelnuovo Scrvia a Pontecurone
<b>sistemazioni idrauliche</b>
Torrente Calvenza (viadotto VI07) – massi sciolti e/o intasati con malta
Torrente Curone (viadotto VI09) – massi legati per le pile di scavalco in corrispondenza delle sponde e sciolti per le rimanenti pile e per le spalle
<b>Barriere acustiche</b>
Oltre 4.000 m (4.323 m)
<b>Demolizioni</b>
Riguardano 477,38 mq per un volume di 2185,5 mc
<b>Traffico ferroviario</b>
Merci SDF 108 (79 + 29) PROGETTO 154 INCREMENTO 46
Lunga percorrenza SDF 31 (30 + 1) PROGETTO 58 INCREMENTO 27
Regionali SDF 56 (55 + 1) PROGETTO 126 INCREMENTO 70
<b>Are di cantiere tot. 98.330 mq</b>
CB01 - Cantiere base : 16.500 mq
AT02 - Area Tecnica : 2.800 mq
AT01 ovest - Area Tecnica: 6.600 mq
AT01 est - Area Tecnica: 9.400 mq
CO02 - Cantiere operativo: 26.500 mq
CO03 - Cantiere operativo : 4.900 mq
AS04 - Area stoccaggio: 7.130 mq

DT01 - Deposito Temporaneo: 24.500 mq

**flussi di traffico veicolare cantieri**

*In considerazione dell'ubicazione dell'intervento, è verosimile ritenere che i flussi in uscita e in ingresso alle aree di cantiere si ripartiscano all'incirca equamente nelle direzioni da/per Tortona e da/per Voghera, soprattutto sull'arteria principale, rappresentata dalla S.R. 10.*

*flusso dei mezzi in uscita dai cantieri verso Tortona = 42 veicoli per giorno lavorativo*

*flusso dei mezzi in uscita dai cantieri verso Voghera = 42 veicoli per giorno lavorativo*

*flusso dei mezzi in ingresso ai cantieri da Tortona = 52 veicoli per giorno lavorativo*

*flusso dei mezzi in ingresso ai cantieri da Voghera = 52 veicoli per giorno lavorativo*

Nel seguito si espongono le osservazioni.

**Osservazione n. 1 - BIODIVERSITÀ.**

L'impatto sulla componente è stato stimato utilizzando il metodo STRAIN.

Le superfici sottratte permanentemente dall'opera al di là del tracciato esistente ammontano complessivamente a 390.017 m2, di cui più dell'87% attualmente utilizzate a seminativi. Le restanti superfici riguardano principalmente le aree urbanizzate e le infrastrutture (12.8%). Sono interessate minime superfici, per un totale di 144 m2, che la Carta Forestale e delle altre coperture del territorio identifica come facenti parte del reticolo idrografico.

Il bilancio ecologico risulta negativo per entrambe le tratte, con 12.36 ettari equivalenti di valore ecologico "persi" in Piemonte e 1.04 ettari equivalenti "persi" in Lombardia.

In seguito alle elaborazioni effettuate, l'impatto relativo alla sottrazione permanente di habitat e biocenosi afferente alla dimensione fisica risulta pertanto significativo e che necessita di essere compensato.

**Si CHIEDE che vengano definite con maggiore livello di dettaglio il valore ecologico dell'ambito fluviale del Torrente Curone e valutata conseguentemente la perdita di Valore ecologico. Si richiede la specificazione della superficie e della tipologia delle necessarie aree di compensazione e la loro localizzazione in quanto non indifferenti per le stime ottenibili col metodo di valutazione utilizzato anche ai fini del bilanciamento della perdita di valore ecologico.**

**Osservazione n. 2 - LE ALTERNATIVE DI PROGETTO STUDIATE.**

Considerando le criticità derivanti dall'attraversamento del quadruplicamento ferroviario del capoluogo il progetto ha valutato attraverso un'analisi multicriteri due alternative: 1. Curone fermata monte idraulico e 2. Curone fermata valle idraulico.

l'alternativa 2 risulta la migliore per la quasi totalità degli indicatori presi a riferimento, risultando, nel confronto, la soluzione vincente e, pertanto, quella adottata nel PFTE. Tale soluzione, come evidenziato dagli elaborati progettuali (relazione generale di progetto, Analisi multicriteri) e dal SIA presenta le seguenti criticità:

- necessità di prevedere una nuova viabilità in risoluzione dell'interferenza con l'esistente strada di arroccamento che corre attualmente tra l'area industriale e la Linea storica – ha come ulteriori conseguenze:
- interferenza planimetrica con la cascina posizionata alla pk 62+400.00, che ne determina la demolizione.
- interferenza con il sistema viabilità interno al perimetro dell'azienda industriale Stamplast. Tale interferenza ne determina una ri-geometrizzazione del perimetro interno, senza tuttavia interferire con le operazioni di carico e scarico oggi attive.

L'alternativa scelta comporta l'insorgere di altre rilevanti criticità potenziali , in particolare riguardo all'impatto sul sistema socio economico ( come evidenziato nel dibattito pubblico) che non sono considerate nel sistema valutativo.

**Si CHIEDE pertanto di svolgere adeguati approfondimenti al fine di meglio caratterizzare le interferenze significative indotte dall'opera (sia nella fase di costruzione che di esercizio) e di individuare le eventuali adeguate misure di mitigazione in grado di garantire la piena compatibilità dell'opera con le esigenze di qualità ambientale necessarie al mantenimento delle attività produttive.**

### **Osservazione n. 3 - CANTIERIZZAZIONE**

Il territorio di Pontecurone subisce i maggiori impatti della cantierizzazione dell'intera opera, sia in termini di suolo occupato (98.3330 mq), sia in termini di impatti negativi attesi. Sono previsti, oltre al cantiere base, tre aree tecniche, due cantieri operativi, un'area stoccaggio ed un deposito temporaneo.

La durata del cantiere, ipotizzata di oltre sei anni, con previsione di interventi importanti sulla rete stradale ed i flussi di traffico dei mezzi di cantiere, sia verso Tortona che verso Voghera con effetti importanti sulla viabilità locale, amplifica il disagio per la popolazione residente.

Lo spostamento del cantiere base sullo stesso lato dell'ampliamento della linea alleggerirebbe le pressioni soprattutto di traffico sul centro abitato.

**Preso atto che l'appaltatore in fase di progetto esecutivo della cantierizzazione potrebbe ridefinire le aree di cantiere, si chiede di valutare l'opportunità di utilizzare come area cantiere aree a ridosso del sedime dell'intervento dove sono previste le demolizioni o altre alternative da valutare.**

**Relativamente all'area di cantiere AT02, area tecnica, davanti alla stazione, si chiede di limitare alle operazioni di stoccaggio del solo materiale necessario ai lavori alla stazione stessa, così da limitare il disturbo alla popolazione (rumore, polveri, traffico).**

**Al fine di limitare il disagio alle residenze derivato dalla barriere antirumore in calcestruzzo alte fino a 5 m (riduzione della luminosità e impatto visivo), si chiede l'immediato ripristino del cantiere alla chiusura degli interventi, senza attendere il completamento dell'intera opera, con sostituzione delle stesse con barriere antirumore di tipo adeguato al contesto residenziale.**

**Si chiede maggiore chiarezza riguardo alle modifiche indotte sulla viabilità durante la fase di cantiere, relativamente alla durata e alle vie alternative, con particolare riferimento al rifacimento del sottopasso di Strada Piccagallo, all'adeguamento di Strada Castelnuovo Scivia e del nuovo cavalcavia. Si chiede attenzione nel garantire il raggiungimento del cimitero agevole ed in sicurezza per i pedoni e che siano tenute in conto le esigenze delle ditte che operano sul territorio.**

**In proposito si chiede un approfondimento mediante uno "studio di trasporto - microsimulazioni veicolari dello scenario di cantiere" analogo a quanto svolto per l'ambito urbano di Tortona (codifica elaborato I Q 0 1 0 1 R 1 6 R G T S 0 0 3 0 0 1 A).**

**Si chiede, inoltre di valutare i potenziali disservizi attesi dalla interferenza del sottopasso da Via Torino con le sotto reti di raccolta delle acque chiare e scure.**

### **Osservazione n. 4 - LA POPOLAZIONE ESPOSTA .**

Gli studi specialistici sul rumore e le vibrazioni e sulle emissioni di inquinanti atmosferici evidenziano l'interessamento nella fasi di cantiere e di esercizio di un numero significativo di ricettori.

#### Componente Atmosfera

Nelle fasi di costruzione le attività più significative in termini di emissioni sono costituite:

- dalle attività di movimento terra (scavi e realizzazione opere in terra);

- dalla movimentazione dei materiali all'interno dei cantieri;
- dall'esercizio di impianti all'interno dei cantieri operativi;
- dal traffico indotto dal transito degli automezzi sulla viabilità esistente e, soprattutto, sulle piste di cantiere.

Lo studio modellistico svolto ha evidenziato che l'impatto potenzialmente più rilevante esercitato dai cantieri di costruzione sulla componente atmosfera è legato alla produzione di polveri, provenienti direttamente dalle lavorazioni e dalla movimentazione dei materiali inerti e, in maniera meno rilevante, agli inquinanti prodotti dai mezzi meccanici e gli automezzi sulla viabilità interna ed esterna alle aree di cantiere. In particolare, l'impatto generato dal transito di tali mezzi sulla viabilità principale esistente costituisce un contributo assolutamente trascurabile rispetto a quello generato dai flussi di traffico già circolanti in condizioni normali, che costituiscono lo stato di fatto (si veda l'inquadramento relativo allo stato di qualità dell'aria) e che sono indipendenti dalle attività di cantiere oggetto del presente progetto.

Sulla base degli esiti dello studio, viene evidenziata una temporanea modifica delle condizioni di esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico la cui entità risulta tale da non ledere o costituire danno alla salute umana

Si deve tuttavia sottolineare, come precisato nello stesso S.I.A.; che la compatibilità con i limiti normativi siano subordinati all'adozione di dispositivi di mitigazione delle aree di cantiere e di pratiche gestionali dei cantieri e della viabilità locale asfaltata di accesso ai cantieri adeguate.

#### Componente Rumore .

Lo studio presenta differenti scenari di simulazione che riguardano Pontecurone.

##### *Fase di cantiere*

Scenario di simulazione 3 – fermata di Pontecurone

È relativo alle attività che si dovranno svolgere, sommariamente:

- per la realizzazione degli interventi di sistemazione della fermata di Pontecurone (realizzazione di nuovi marciapiedi e pensiline);
- per l'esercizio dell'area di cantiere CO.03 e dell'area tecnica AT.02, entrambe a supporto delle opere connesse con quanto riportato al punto precedente.

Lo scenario vede coinvolte le aree di lavoro e i seguenti cantieri fissi:

- AT.02
- CO.03

Vengono inoltre considerati i flussi principali dei veicoli in transito da e per i cantieri sulla rete stradale principale.

I bersagli significativi per i quali sono prevedibili potenziali criticità sono individuati nei ricettori di seguito elencati:

- A meno di 100 m dall'area di lavoro: Un folto gruppo di ricettori residenziali (tra cui PO-E 0419, 0437, 0438, 0456, 0459, 0464, 0473, 0484, 0488, 0493, 0495, 0498, 0501, 0503, 0505, 0515, 0531, 0536, 0537, 0542, 0557, 0565, 0567, 0574, 0587, 0592, 0602, 0619) ubicati dal lato sud rispetto alla ferrovia, a sud/est dell'area di lavoro costituita dal cantiere operativo AT.02, a distanze minime inferiori a 20 m dall'area di lavoro più prossima

In questo scenario le simulazioni svolte evidenziano che nel corso di dette lavorazioni potrebbero verificarsi superamenti dei limiti acustici normativi per i seguenti ricettori (identificati con codice del censimento ricettori dello Studio acustico):

- N.15 ricettori residenziali ubicati a est (lato binario pari) dell'area di pertinenza della fermata di Pontecurone (PO-E 0437, 0459, 0464, 0473, 0493, 0495, 0503, 0505, 0531, 0537, 0557, 0567, 0587, 0602 e 0619). 7 di questi ricettori (PO-E 0531, 0537, 0557, 0567, 0587, 0602 e 0619) presentano superamenti minimi dovuti quasi esclusivamente alla presenza della viabilità di cantiere.

Risulta quindi necessario introdurre opportuni interventi di mitigazione acustica con barriere antirumore per ricondurre entro i limiti normativi n.15 ricettori residenziali. Lo studio afferma quindi che gli interventi previsti consentiranno di ricondurre i livelli acustici entro i valori di norma per tutti i ricettori oggetto di indagine, ad eccezione dei casi in cui il superamento (modesto) è attribuibile esclusivamente al transito dei mezzi di cantiere sulla viabilità ordinaria.

Scenario di simulazione n. 5 – fronte avanzamento

lo scenario considera le attività che si dovranno svolgere :

- per la realizzazione del raso e rilevato ferroviario;
- per la realizzazione dei rilevati stradali
- per la realizzazione di palificate o delle pile delle opere di scavalco.

In questo scenario vengono evidenziati potenziali superamenti dei limiti acustici normativi per alcuni dei ricettori lungo i fronti urbani di penetrazione nell'abitato. In questi casi risulta quindi necessario introdurre opportuni interventi di mitigazione acustica con barriere antirumore di tipo mobile sono state computate con un'altezza rispettivamente di 3 e di 5 m posizionate lungo la recinzione delle aree di lavorazione per ricondurre entro i limiti normativi i ricettori residenziali fuori norma

Per quanto riguarda lo scenario di simulazione relativo alla realizzazione del rilevato e delle opere civili connesse agli scavalchi, le valutazioni hanno considerato il fronte di avanzamento dei lavori, identificando 33 ricettori per i quali è stato verificato che l'adozione di barriere antirumore di tipo mobile consentirà di ridurre significativamente i valori di immissione acustica generati dalle attività in progetto, consentendo di riportare entro i limiti normativi oltre il 90 % dei ricettori potenzialmente interessati dall'incremento dei livelli acustici.

#### *Fase di esercizio*

La campagna di misure effettuate per la determinazione dei livelli di pressione sonora attuali evidenziano come nel Punto di misura M3 - Via Torino, 5 – Pontecurone (AL) siano già superiori ai limiti previsti per la fascia A di pertinenza ferroviaria.

Le mappe isofoniche evidenziano, già nello stato di fatto, superamenti diffusi dei limiti di fascia in particolar modo nel periodo di riferimento notturno sono stati previsti quindi schermi acustici lungo linea per tutti i ricettori interessati all'interno della fascia di pertinenza acustica ferroviaria che hanno permesso di riportare entro i limiti di norma la quasi totalità dei ricettori che presentano superamenti ante mitigazioni.

Lo studio Acustico pur rilevando la considerevole efficacia di abbattimento dei livelli sonori prodotti dalle barriere antirumore previste, evidenzia tuttavia come le barriere antirumore dimensionate lungo la linea non risultino sufficienti a mitigare completamente gli esuberanti sui ricettori interferiti; di conseguenza, sarà necessario dimensionare interventi diretti, che riguardano a Pontecurone 21 edifici ed una scuola.

#### Componente vibrazioni

Attraverso l'impiego di un modello previsionale specifico, è stata individuata la distanza dall'asse dalla sorgente emissiva alla quale vengono raggiunti i valori limite previsti dalla norma UNI 9614:1990 sia nel caso di singolo transito emissivo sia nel caso di modello di esercizio complessivo (valori vibrazioni livelli costante) nel periodo diurno e notturno.

Le distanze alle quali i limiti soglia vengono raggiunti nelle diverse

condizioni di analisi assunte variano tra < 5m per il singolo transito e < 7m per l'emissione complessiva per il modello di esercizio.

Gli edifici residenziali ubicati all'interno sono soggetti a livelli di vibrazione indotti dalla ferrovia superiori a quelli limite e quindi soggetti a potenziale disturbo vibrazionale.

Nella condizione di transito di un singolo convoglio ferroviario, le ridotte distanze alle quali si trovano i valori limiti consentono di escludere condizioni di potenziale criticità.

La condizione di assenza di aree critiche nel caso di vibrazioni costanti, viene verificata anche considerando l'intero programma di esercizio di progetto nel periodo diurno e notturno. Anche in questo caso, infatti, non si riscontrano distanze per le quali si possano presentare condizioni di criticità, sulla base del censimento dei ricettori effettuato (77 dB nel periodo diurno, 74 dB nel periodo notturno).

**In relazione alle potenziali incidenze dell'opera sulla popolazione esposta si formulano le seguenti richieste .**

**Lo studio evidenzia un numero significativo di ricettori interessati da inquinanti atmosferici e dal rumore generati nella fase di cantiere e di esercizio.**

**Si deve tuttavia sottolineare, come precisato nello stesso S.I.A., che la compatibilità con i limiti normativi siano subordinati per quanto riguarda le fasi di cantiere all'adozione di dispositivi di mitigazione delle aree di cantiere e di pratiche gestionali dei cantieri e della viabilità locale asfaltata di accesso ai cantieri adeguate e nella fase di esercizio per quanto riguarda il rumore si evidenzia tuttavia come le barriere antirumore dimensionate lungo la linea non risultino sufficienti a mitigare completamente gli esuberi sui ricettori interferiti; di conseguenza, sarà necessario dimensionare interventi diretti, che riguardano a Pontecurone 21 edifici ed una scuola.**

**A fronte di queste potenziali criticità tuttavia non è fornita alcuna indicazione riguardo al numero dei soggetti potenzialmente esposti. Considerando oltre a ciò la durata delle fasi di costruzione si richiede di fornire la caratterizzazione della popolazione esposta sia in termini numerici che riguardo alle fasce di popolazione più sensibili potenzialmente esposte ed una valutazione della potenziale incidenza negativa sul benessere indotto dalla fase di costruzione e esercizio**

**Inoltre si chiede di valutare quali conseguenze potrebbero derivare ai ricettori esposti dall'incremento del rumore e delle vibrazioni generato dalla contemporaneità di passaggi sui quattro binari di convogli passeggeri e merci anche di peso e lunghezza superiori a quelli che attualmente transitano.**

#### **Osservazione n. 5- STAZIONE DI PONTECURONE**

Il progetto prevede un importante intervento di miglioramento, riqualificazione e adeguamento della stazione di Pontecurone in funzione del quadruplicamento della linea che contempla la realizzazione di due nuovi marciapiedi sulla linea velocizzata, la riqualificazione urbana del piazzale antistante la stazione, la riorganizzazione del parcheggio di via Castelnuovo Scrivia e il prolungamento del sottopasso ciclopeditoneo, un nuovo cavalcavia sulla SP 93 che permetterà un miglior accesso all'area cimiteriale e all'area logistica della Stamplast.

**A tale riguardo si avanzano le seguenti osservazioni.**

**La previsione di realizzare due nuovi marciapiedi sulla linea velocizzata è finalizzata a consentirne l'utilizzo alla fermata di Pontecurone. Non prefigurandosi incrementi nel numero di fermate per il traffico passeggeri e in assenza di un reale interesse all'aumento di frequenza del servizio l'intervento e i conseguenti impatti, appaiono non giustificati.**

**Il parcheggio a servizio della stazione previsto sul lato nord appare conseguentemente sovradimensionato rispetto alle esigenze.**

**Si chiede quindi di non realizzare i nuovi marciapiedi e di ridurre la superficie del parcheggio perseguendo una riduzione dell'ingombro dell'opera e riducendo i conseguenti impatti.**

## **Osservazione n. 6- CONTESTO URBANO**

Il contesto urbano sarà interessato in modo importante dagli impatti generati sia nella lunga fase di costruzione soprattutto derivanti dalle attività dei cantieri e del traffico indotto sia dovuti all'incremento del traffico ferroviario ( incremento di 46 treni Merci , di 27 treni di Lunga percorrenza e 70 Regionali) dovuto al quadruplicamento della linea con un incremento di velocità per molti convogli.

Ciò comporta un incremento delle vibrazioni e del rumore soprattutto nella fase di esercizio reso compatibile col contesto urbano solo grazie alla realizzazione di barriere acustiche ( sul territorio comunale ne risultano previste oltre 4.300 m, costituite da muro in calcestruzzo dell'altezza di 5m) in prossimità di abitazioni. Le opere inoltre interferendo con le reti tecnologiche (es. Rete fognaria) ne richiedono l'adeguamento in funzione al nuovo assetto determinato.

**In considerazione di ciò si chiede di approfondire ed esplicitare gli effetti sulla viabilità ed il traffico specialmente urbano ed i provvedimenti tecnici e gestionali previsti per la riduzione degli impatti indotti con particolare attenzione per il rumore (soprattutto causato dal traffico degli automezzi di lavoro sulla viabilità urbana) in modo da consentire di concerto con l'amministrazione una adeguata scansione oraria delle attività.**

**Si chiede di implementare il piano di monitoraggio introducendo punti di misura per il rumore e le vibrazioni specificando punti di misure, frequenza delle misure e metodi (coerentemente col PMA) collocati lungo i percorsi dei veicoli impiegati nelle fasi di corso d'opera nelle aree residenziali.**

**Si chiede di valutare il disagio causato dalla vicinanza alle abitazione delle barriere antirumore e conseguentemente identificare tipologie di presidi adeguate a ridurre l'entità .**

**La percezione da parte dei residenti della barriera, in alcuni punti alta oltre 5m risulta molesta considerata la tipologia di abitazioni ad un o due piani lungo tutto in tratto della linea, riducendo la luminosità naturale ed un impatto visivo rilevante. Nel complesso risulta un elemento che potrebbe diminuire la qualità urbana.**

**Si richiede inoltre di verificare la possibilità di ridurre le interferenze con le reti tecnologiche esistenti, che durante i lavori sarebbero causa di ulteriori disagi alla popolazione**

## **Osservazione n. 7- ATTIVITA' INDUSTRIALI**

La società Stamplast s.r.l. è una importante realtà produttiva che occupa 120 dipendenti, leader nella produzione di contenitori in materie plastiche per alimenti con standard elevati di qualità e sicurezza del prodotto garantiti per tutta la filiera alimentare.

Dallo stabilimento Stamplast posto in strada Formica 3, i mezzi effettuano numerosi trasferimenti verso la logistica Piber Group che localizzata in prossimità del cavalcavia in Via Milano, passando per il paese.

La garanzia degli elevati livelli qualitativi è assicurato da numerose certificazioni e rispetto di standard; dalla certificazione UNI EN ISO 9001 del sito produttivo che assicura la qualità costante dei manufatti, il controllo igienico sanitario dell'ambiente di produzione secondo lo standard tecnico BRCGS Packaging Materials.

L'impresa inoltre è impegnata sul fronte dell'etica d'impresa e della sostenibilità applicando la metodologia Sedex seguendo l'audit SMETA (Sedex Members Ethical Trade Audit), certificandosi

secondo lo standard ISCC PLUS, International Sustainability & Carbon Certification . L'azienda si è così certificata come unità di conversione di Polipropilene di origine Bio-Based (da origine non fossile) o da riciclo chimico, per poter partecipare a potenziali mercati per materie prime certificate ISCC PLUS scegliendo come catena di custodia il mass balance

Il progetto di quadruplicamento comporta modifiche fisiche dell'assetto attuale del sito, potrebbe determinare potenziali interferenze sulle condizioni ambientali dell'area dello stabilimento e sulla viabilità utilizzata per il normale svolgimento della attività produttiva.

E' evidente che il rispetto degli elevati livelli qualitativi e dell'efficienza dei cicli produttivi dell'azienda risultino fondamentali per la continuità e competitività del sito produttivo che è fornitore di numerose multinazionali a livello mondiale.

**Si richiede pertanto di svolgere approfondimenti diagnostici e previsionali e di verifica delle soluzioni progettuali proposte al fine di garantire la compatibilità delle interferenze causate dalla fase di corso d'opera e di esercizio con il mantenimento delle attuali condizioni qualitative e di efficienza della produzione e degli ambienti di lavoro.**

#### **Osservazione n. 8- BENI CULTURALI**

Sebbene lo studio vibrazionale considerando la distanza della Chiesa di Santa Maria Assunta dalla nuova linea e dalle aree di lavorazione in corso d'opera escluda effetti delle vibrazioni sull'edificio, a maggiore cautela si richiede di prevedere un monitoraggio delle vibrazioni durante la fase realizzativa e la collocazione di dispositivi per il monitoraggio strutturale del monumento

#### **Osservazione n. 9- SICUREZZA IDRAULICA**

**Si chiede un approfondimento delle valutazioni e degli interventi per la sicurezza idraulica del territorio comunale ed un maggiore concorso diretto del progetto dell'opera alla riduzione del rischio.**

#### **Osservazione n. 10- VIABILITA'**

La viabilità del centro abitato sarà pesantemente gravata dai mezzi di cantiere.

Si rimanda alle osservazioni relative alla cantierizzazione e alle richieste lì espresse relative alla necessità di maggior chiarezze e approfondimenti sulle previsioni.

Relativamente alle nuove opere previste sulla rete viaria, si richiede:

- **particolare attenzione merita il nuovo innesto della Strada Castelnuovo Scrvia sulla SP 23 a seguito del nuovo sovrappasso**
- **la verifica che il nuovo ponte su Strada Marcazolo sia di altezza adeguata al passaggio di mezzi agricoli ingombranti, almeno quanto l'esistente**
- **attenta valutazione delle possibili criticità connesse alle interferenze dei sottopassi, nuovi ed ampliati, con la rete fognaria**
- **che la nuova progettualità garantisca il raggiungimento del cimitero dal centro abitato per i pedoni in sicurezza, con sottopasso della linea ferroviaria e che la manutenzione dello stesso sia a carico delle ferrovie**

#### **Osservazione n. 11- AREE PRIVATE PROSSIME ALLA LINEA - ESPROPRI E ALTRI IMPATTI SUL VALORE DEGLI IMMOBILI**

Il progetto di ampliamento della linea a ridosso dell'attuale comporta espropri temporanei di terreni di pertinenza di abitazioni, espropri definitivi di terreni di pertinenza di attività produttive e di abitazioni.

Conseguenze sono la demolizione degli immobili che ricadono sul sedime del progetto, con delocalizzazione di residenti ed attività, e la riorganizzazione di accessi agli edifici.

La necessaria apposizione di barriere antirumore e l'eventuale necessità di ricorrere alla sostituzione di infissi riduce la qualità della vita e abbassa il valore di mercato degli immobili.

**In proposito si chiede di tener conto questi "costi" socio-economici nella valutazione dell'alternativa di tracciato sotto proposta**

## **Osservazione n. 12- SPOSTAMENTO LINEA**

Nell'attuale configurazione progettuale il territorio comunale di Pontecurone ospita una parte significativa delle opere e la maggior parte delle aree di cantiere.

La pressione complessiva generata sul territorio comunale risulta pertanto importante.

In generale, come già con maggiore dettaglio evidenziato, il quadruplicamento della linea comporta demolizioni di edifici, espropri, importanti interventi sulla viabilità, interferenze con reti tecnologiche, la necessità di realizzare barriere antirumore in modo piuttosto diffuso, la presenza di potenziali criticità sul sistema produttivo.

Si evidenzia inoltre come non si registri una particolare necessità di potenziamento del servizio ferroviario locale e che il quadruplicamento non porterebbe un significativo beneficio socio - economico.

Inoltre una porzione importante della popolazione sarebbe esposta a disagio causato dalla durata della fase di corso d'opera.

**Pur dichiarandosi non pregiudizialmente contrari all'opera proposta ( a patto che la stessa tenga conto delle esigenze e delle esigenze e delle problematiche sollevate dalla realtà locale) ma in ragione delle considerazioni svolte si ribadisce la richiesta già avanzata dal Consiglio Comunale di Pontecurone con delibera n. 27 del 22/11/2022.**

**Si chiede pertanto di sviluppare un progetto alternativo di tracciato per la nuova linea tendenzialmente sviluppato in fregio all'autostrada A21 evitando l'attraversamento del capoluogo. Una tale soluzione consentirebbe di evitare il disagio alla popolazione e di evitare i significativi impatti ambientali e socioeconomici che sarebbero generati dall'attuazione dell'attuale progetto**

**Il Sindaco**

**Giovanni Valentino D'Amico**

Il presente documento è sottoscritto, omettendo la firma digitale olografa, esclusivamente con firma digitale ai sensi artt. 20 e 21 del D.Lgs 82/2005 che attribuisce pieno valore probatorio



# COMUNE DI PONTECURONE

www.comune.pontecurone.al.it  
P.E.C. (Posta Elettronica Certificata) [protocollo@pec.comune.pontecurone.al.it](mailto:protocollo@pec.comune.pontecurone.al.it)  
Corso Togliatti n. 50 – Cap. 15055 – P. I.V.A. 00374620060  
tel. 0131/8852 – fax 0131/885217

Pontecurone, li 19.06.2024

*Protocollo riportato su metadato pec*

## **Procedura di Valutazione di impatto ambientale di competenza statale. Progetto di fattibilità tecnico ed economica Velocizzazione Milano– Genova e Quadruplicamento Tortona-Voghera”. 167 – PAR.**

**Osservazioni del Comune di Pontecurone redatte con la collaborazione tecnica del Dott. Giovanni Luca Bisogni, docente all’ UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PAVIA –DIPARTIMENTO DI BIOLOGIA E BIOTECNOLOGIE “LAZZARO SPALLANZANI”. Corso di Laurea Magistrale in Biologia Sperimentale ed Applicata..- esperto in “Valutazione d’impatto e Legislazione Ambientale”**

Il territorio comunale di Pontecurone per la sua collocazione baricentrica tra le città di Voghera e Tortona e per le sue caratteristiche territoriali risulta quello maggiormente interessato dalle opere e dalle attività costruttive connesse previste dal progetto di Quadruplicamento della tratta Tortona-Voghera.

Gli interventi più significativi previsti insistenti sul territorio di Pontecurone sono infatti numerosi e riguardano la realizzazione di nuove opere, la demolizione di manufatti esistenti e l’allestimento di aree di cantiere oltre al cantiere mobile derivante dalla costruzione dei nuovi rilevati . Ciò comporta la generazione di impatti connessi sia alla fase di costruzione che a quella di esercizio.

Oltre alla realizzazione di impegnative opere, la presenza di importanti aree di cantiere, compreso l’unico cantiere base previsto per l’intera opera, comporterà inevitabilmente il permanere dei relativi impatti per un periodo di tempo significativo; la *durata complessiva della costruzione dell’opera, calcolato dalla Consegna dei lavori, all’attivazione completa dell’infrastruttura quadruplicata, è infatti stimata in 2274 giorni (circa 6,23 anni).*

Durante la costruzione dell’opera il territorio comunale e in particolare il capoluogo saranno pertanto interessati da numerose diffuse e spesso concomitanti attività che seppur considerate separatamente possano risultare compatibili, nel loro insieme definiscono un quadro di impegno complessivo del territorio piuttosto importante (severo).

In fase di esercizio la compatibilità dell’ampliamento rispetto all’attraversamento del centro di Pontecurone è garantita da dispositivi di mitigazione (barriere antirumore) ; i residenti sulla via Torino, parallela alla linea ferroviaria quindi più direttamente interessati dal rumore ferroviario e dalle opere di mitigazione, sono 102: 46 persone sul lato a confine con la linea ferroviaria (numeri civici dispari), 56 persone sul lato verso il centro abitato (numeri civici pari).

L’incremento di traffico sulla linea e di velocità di esercizio consentito dal quadruplicamento determinano inoltre potenziali criticità anche riguardo ad importanti attività produttive collocate in fregio all’infrastruttura che necessitano della garanzia di mantenimento di condizioni ambientali compatibili con il mantenimento di requisiti di qualità e di efficienza del sistema produttivo.

In sintesi, le previsioni progettuali nel comune di Pontecurone prevedono:

<b>opere principali previste</b>
<i>VI07 Ponte sul Torrente Calvenza (da km 60+429 al km 60+497)</i>
<i>VI08 - Ponte su strada Piccagallo (da km 62+526 al km 62+540)</i>
<i>VI09 - Ponte sul Torrente Curone (da km 64+382 a km 64+800)</i>
<i>VI10 Ponte sul Torrente Limbione (dal km 65+526 al km 65+544)</i>
<i>VI11 - Ponte su strada Bagnolo (dal km 65+685 al km 65+699)</i>
<i>SLO2 Prolungamento Sottopasso Fermata di Pontecurone al km 63+644.40</i>
<i>SLO3 Nuovo Sottopasso Ciclopedonale Via Torino al km 64+004.46</i>
<i>SLO4 Nuovo Sottovia Strada Vicinale San Giacomo - Vigna Gerbida al km 64+836.52</i>
<i>IV02 Nuovo Cavalcaferrovia S.P. 93 al km 64+270.57</i>
<b>opere connesse</b>
<i>Fermata di Pontecurone</i>
<b>opere viarie connesse</b>
NV04 - Adeguamento strada Castelnuovo Scivia a Pontecurone
<b>sistemazioni idrauliche</b>
Torrente Calvenza (viadotto VI07) – massi sciolti e/o intasati con malta
Torrente Curone (viadotto VI09) – massi legati per le pile di scavalco in corrispondenza delle sponde e sciolti per le rimanenti pile e per le spalle
<b>Barriere acustiche</b>
Oltre 4.000 m (4.323 m)
<b>Demolizioni</b>
Riguardano 477,38 mq per un volume di 2185,5 mc
<b>Traffico ferroviario</b>
Merci SDF 108 (79 + 29) PROGETTO 154 INCREMENTO 46
Lunga percorrenza SDF 31 (30 + 1) PROGETTO 58 INCREMENTO 27
Regionali SDF 56 (55 + 1) PROGETTO 126 INCREMENTO 70
<b>Are di cantiere tot. 98.330 mq</b>
CB01 - Cantiere base : 16.500 mq
AT02 - Area Tecnica : 2.800 mq
AT01 ovest - Area Tecnica: 6.600 mq
AT01 est - Area Tecnica: 9.400 mq
CO02 - Cantiere operativo: 26.500 mq
CO03 - Cantiere operativo : 4.900 mq
AS04 - Area stoccaggio: 7.130 mq

DT01 - Deposito Temporaneo: 24.500 mq
<b>flussi di traffico veicolare cantieri</b>
<i>In considerazione dell'ubicazione dell'intervento, è verosimile ritenere che i flussi in uscita e in ingresso alle aree di cantiere si ripartiscano all'incirca equamente nelle direzioni da/per Tortona e da/per Voghera, soprattutto sull'arteria principale, rappresentata dalla S.R. 10.</i>
<i>flusso dei mezzi in uscita dai cantieri verso Tortona = 42 veicoli per giorno lavorativo</i>
<i>flusso dei mezzi in uscita dai cantieri verso Voghera = 42 veicoli per giorno lavorativo</i>
<i>flusso dei mezzi in ingresso ai cantieri da Tortona = 52 veicoli per giorno lavorativo</i>
<i>flusso dei mezzi in ingresso ai cantieri da Voghera = 52 veicoli per giorno lavorativo</i>

Nel seguito si espongono le osservazioni.

### **Osservazione n. 1 - BIODIVERSITÀ.**

L'impatto sulla componente è stato stimato utilizzando il metodo STRAIN.

Le superfici sottratte permanentemente dall'opera al di là del tracciato esistente ammontano complessivamente a 390.017 m<sup>2</sup>, di cui più dell'87% attualmente utilizzate a seminativi. Le restanti superfici riguardano principalmente le aree urbanizzate e le infrastrutture (12.8%). Sono interessate minime superfici, per un totale di 144 m<sup>2</sup>, che la Carta Forestale e delle altre coperture del territorio identifica come facenti parte del reticolo idrografico.

Il bilancio ecologico risulta negativo per entrambe le tratte, con 12.36 ettari equivalenti di valore ecologico "persi" in Piemonte e 1.04 ettari equivalenti "persi" in Lombardia.

In seguito alle elaborazioni effettuate, l'impatto relativo alla sottrazione permanente di habitat e biocenosi afferente alla dimensione fisica risulta pertanto significativo e che necessita di essere compensato.

**Si CHIEDE che vengano definite con maggiore livello di dettaglio il valore ecologico dell'ambito fluviale del Torrente Curone e valutata conseguentemente la perdita di Valore ecologico. Si richiede la specificazione della superficie e della tipologia delle necessarie aree di compensazione e la loro localizzazione in quanto non indifferenti per le stime ottenibili col metodo di valutazione utilizzato anche ai fini del bilanciamento della perdita di valore ecologico.**

### **Osservazione n. 2 - LE ALTERNATIVE DI PROGETTO STUDIATE.**

Considerando le criticità derivanti dall'attraversamento del quadruplicamento ferroviario del capoluogo il progetto ha valutato attraverso un'analisi multicriteri due alternative: 1. Curone fermata monte idraulico e 2. Curone fermata valle idraulico.

l'alternativa 2 risulta la migliore per la quasi totalità degli indicatori presi a riferimento, risultando, nel confronto, la soluzione vincente e, pertanto, quella adottata nel PFTE. Tale soluzione, come evidenziato dagli elaborati progettuali (relazione generale di progetto, Analisi multicriteri) e dal SIA presenta le seguenti criticità:

- necessità di prevedere una nuova viabilità in risoluzione dell'interferenza con l'esistente strada di arroccamento che corre attualmente tra l'area industriale e la Linea storica – ha come ulteriori conseguenze:
- interferenza planimetrica con la cascina posizionata alla pk 62+400.00, che ne determina la demolizione.
- interferenza con il sistema viabilità interno al perimetro dell'azienda industriale Stamplast. Tale interferenza ne determina una ri-geometrizzazione del perimetro interno, senza tuttavia interferire con le operazioni di carico e scarico oggi attive.

L'alternativa scelta comporta l'insorgere di altre rilevanti criticità potenziali, in particolare riguardo all'impatto sul sistema socio economico (come evidenziato nel dibattito pubblico) che non sono considerate nel sistema valutativo.

**Si CHIEDE pertanto di svolgere adeguati approfondimenti al fine di meglio caratterizzare le interferenze significative indotte dall'opera (sia nella fase di costruzione che di esercizio) e di individuare le eventuali adeguate misure di mitigazione in grado di garantire la piena compatibilità dell'opera con le esigenze di qualità ambientale necessarie al mantenimento delle attività produttive.**

### **Osservazione n. 3 - CANTIERIZZAZIONE**

Il territorio di Pontecurone subisce i maggiori impatti della cantierizzazione dell'intera opera, sia in termini di suolo occupato (98.3330 mq), sia in termini di impatti negativi attesi. Sono previsti, oltre al cantiere base, tre aree tecniche, due cantieri operativi, un'area stoccaggio ed un deposito temporaneo.

La durata del cantiere, ipotizzata di oltre sei anni, con previsione di interventi importanti sulla rete stradale ed i flussi di traffico dei mezzi di cantiere, sia verso Tortona che verso Voghera con effetti importanti sulla viabilità locale, amplifica il disagio per la popolazione residente.

Lo spostamento del cantiere base sullo stesso lato dell'ampliamento della linea alleggerirebbe le pressioni soprattutto di traffico sul centro abitato.

**Preso atto che l'appaltatore in fase di progetto esecutivo della cantierizzazione potrebbe ridefinire le aree di cantiere, si chiede di valutare l'opportunità di utilizzare come area cantiere aree a ridosso del sedime dell'intervento dove sono previste le demolizioni o altre alternative da valutare.**

**Relativamente all'area di cantiere AT02, area tecnica, davanti alla stazione, si chiede di limitare alle operazioni di stoccaggio del solo materiale necessario ai lavori alla stazione stessa, così da limitare il disturbo alla popolazione (rumore, polveri, traffico).**

**Al fine di limitare il disagio alle residenze derivato dalla barriera antirumore in calcestruzzo alte fino a 5 m (riduzione della luminosità e impatto visivo), si chiede l'immediato ripristino del cantiere alla chiusura degli interventi, senza attendere il completamento dell'intera opera, con sostituzione delle stesse con barriere antirumore di tipo adeguato al contesto residenziale.**

**Si chiede maggiore chiarezza riguardo alle modifiche indotte sulla viabilità durante la fase di cantiere, relativamente alla durata e alle vie alternative, con particolare riferimento al rifacimento del sottopasso di Strada Piccagallo, all'adeguamento di Strada Castelnuovo Scivia e del nuovo cavalcavia. Si chiede attenzione nel garantire il raggiungimento del cimitero agevole ed in sicurezza per i pedoni e che siano tenute in conto le esigenze delle ditte che operano sul territorio.**

**In proposito si chiede un approfondimento mediante uno "studio di trasporto - microsimulazioni veicolari dello scenario di cantiere" analogo a quanto svolto per l'ambito urbano di Tortona (codifica elaborato I Q 0 1 0 1 R 1 6 R G T S 0 0 3 0 0 1 A).**

**Si chiede, inoltre di valutare i potenziali disservizi attesi dalla interferenza del sottopasso da Via Torino con le sotto reti di raccolta delle acque chiare e scure.**

### **Osservazione n. 4 - LA POPOLAZIONE ESPOSTA .**

Gli studi specialistici sul rumore e le vibrazioni e sulle emissioni di inquinanti atmosferici evidenziano l'interessamento nella fase di cantiere e di esercizio di un numero significativo di ricettori.

#### Componente Atmosfera

Nelle fasi di costruzione le attività più significative in termini di emissioni sono costituite:

- dalle attività di movimento terra (scavi e realizzazione opere in terra);

- dalla movimentazione dei materiali all'interno dei cantieri;
- dall'esercizio di impianti all'interno dei cantieri operativi;
- dal traffico indotto dal transito degli automezzi sulla viabilità esistente e, soprattutto, sulle piste di cantiere.

Lo studio modellistico svolto ha evidenziato che l'impatto potenzialmente più rilevante esercitato dai cantieri di costruzione sulla componente atmosfera è legato alla produzione di polveri, provenienti direttamente dalle lavorazioni e dalla movimentazione dei materiali inerti e, in maniera meno rilevante, agli inquinanti prodotti dai mezzi meccanici e gli automezzi sulla viabilità interna ed esterna alle aree di cantiere. In particolare, l'impatto generato dal transito di tali mezzi sulla viabilità principale esistente costituisce un contributo assolutamente trascurabile rispetto a quello generato dai flussi di traffico già circolanti in condizioni normali, che costituiscono lo stato di fatto (si veda l'inquadramento relativo allo stato di qualità dell'aria) e che sono indipendenti dalle attività di cantiere oggetto del presente progetto.

Sulla base degli esiti dello studio, viene evidenziata una temporanea modifica delle condizioni di esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico la cui entità risulta tale da non ledere o costituire danno alla salute umana

Si deve tuttavia sottolineare, come precisato nello stesso S.I.A., che la compatibilità con i limiti normativi siano subordinati all'adozione di dispositivi di mitigazione delle aree di cantiere e di pratiche gestionali dei cantieri e della viabilità locale asfaltata di accesso ai cantieri adeguate.

#### Componente Rumore .

Lo studio presenta differenti scenari di simulazione che riguardano Pontecurone.

##### *Fase di cantiere*

Scenario di simulazione 3 – fermata di Pontecurone

È relativo alle attività che si dovranno svolgere, sommariamente:

- per la realizzazione degli interventi di sistemazione della fermata di Pontecurone (realizzazione di nuovi marciapiedi e pensiline);
- per l'esercizio dell'area di cantiere CO.03 e dell'area tecnica AT.02, entrambe a supporto delle opere connesse con quanto riportato al punto precedente.

Lo scenario vede coinvolte le aree di lavoro e i seguenti cantieri fissi:

- AT.02
- CO.03

Vengono inoltre considerati i flussi principali dei veicoli in transito da e per i cantieri sulla rete stradale principale.

I bersagli significativi per i quali sono prevedibili potenziali criticità sono individuati nei ricettori di seguito elencati:

- A meno di 100 m dall'area di lavoro: Un folto gruppo di ricettori residenziali (tra cui PO-E 0419, 0437, 0438, 0456, 0459, 0464, 0473, 0484, 0488, 0493, 0495, 0498, 0501, 0503, 0505, 0515, 0531, 0536, 0537, 0542, 0557, 0565, 0567, 0574, 0587, 0592, 0602, 0619) ubicati dal lato sud rispetto alla ferrovia, a sud/est dell'area di lavoro costituita dal cantiere operativo AT.02, a distanze minime inferiori a 20 m dall'area di lavoro più prossima

In questo scenario le simulazioni svolte evidenziano che nel corso di dette lavorazioni potrebbero verificarsi superamenti dei limiti acustici normativi per i seguenti ricettori (identificati con codice del censimento ricettori dello Studio acustico):

- N.15 ricettori residenziali ubicati a est (lato binario pari) dell'area di pertinenza della fermata di Pontecurone (PO-E 0437, 0459, 0464, 0473, 0493, 0495, 0503, 0505, 0531, 0537, 0557, 0567, 0587, 0602 e 0619). 7 di questi ricettori (PO-E 0531, 0537, 0557, 0567, 0587, 0602 e 0619) presentano superamenti minimi dovuti quasi esclusivamente alla presenza della viabilità di cantiere.

Risulta quindi necessario introdurre opportuni interventi di mitigazione acustica con barriere antirumore per ricondurre entro i limiti normativi n.15 ricettori residenziali. Lo studio afferma quindi che gli interventi previsti consentiranno di ricondurre i livelli acustici entro i valori di norma per tutti i ricettori oggetto di indagine, ad eccezione dei casi in cui il superamento (modesto) è attribuibile esclusivamente al transito dei mezzi di cantiere sulla viabilità ordinaria.

Scenario di simulazione n. 5 – fronte avanzamento

lo scenario considera le attività che si dovranno svolgere :

- per la realizzazione del raso e rilevato ferroviario;
- per la realizzazione dei rilevati stradali
- per la realizzazione di palificate o delle pile delle opere di scavalco.

In questo scenario vengono evidenziati potenziali superamenti dei limiti acustici normativi per alcuni dei ricettori lungo i fronti urbani di penetrazione nell'abitato. In questi casi risulta quindi necessario introdurre opportuni interventi di mitigazione acustica con barriere antirumore di tipo mobile sono state computate con un'altezza rispettivamente di 3 e di 5 m posizionate lungo la recinzione delle aree di lavorazione per ricondurre entro i limiti normativi i ricettori residenziali fuori norma

Per quanto riguarda lo scenario di simulazione relativo alla realizzazione del rilevato e delle opere civili connesse agli scavalchi, le valutazioni hanno considerato il fronte di avanzamento dei lavori, identificando 33 ricettori per i quali è stato verificato che l'adozione di barriere antirumore di tipo mobile consentirà di ridurre significativamente i valori di immissione acustica generati dalle attività in progetto, consentendo di riportare entro i limiti normativi oltre il 90 % dei ricettori potenzialmente interessati dall'incremento dei livelli acustici.

#### *Fase di esercizio*

La campagna di misure effettuate per la determinazione dei livelli di pressione sonora attuali evidenziano come nel Punto di misura M3 - Via Torino, 5 – Pontecurone (AL) siano già superiori ai limiti previsti per la fascia A di pertinenza ferroviaria.

Le mappe isofoniche evidenziano, già nello stato di fatto, superamenti diffusi dei limiti di fascia in particolar modo nel periodo di riferimento notturno sono stati previsti quindi schermi acustici lungo linea per tutti i ricettori interessati all'interno della fascia di pertinenza acustica ferroviaria che hanno permesso di riportare entro i limiti di norma la quasi totalità dei ricettori che presentano superamenti ante mitigazioni.

Lo studio Acustico pur rilevando la considerevole efficacia di abbattimento dei livelli sonori prodotti dalle barriere antirumore previste , evidenzia tuttavia come le barriere antirumore dimensionate lungo la linea non risultino sufficienti a mitigare completamente gli esuberanti sui ricettori interferiti; di conseguenza, sarà necessario dimensionare interventi diretti, che riguardano a Pontecurone 21 edifici ed una scuola.

#### Componente vibrazioni

Attraverso l'impiego di un modello previsionale specifico, è stata individuata la distanza dall'asse dalla sorgente emissiva alla quale vengono raggiunti i valori limite previsti dalla norma UNI 9614:1990 sia nel caso di singolo transito emissivo sia nel caso di modello di esercizio complessivo (valori vibrazioni livelli costante) nel periodo diurno e notturno.

Le distanze alle quali i limiti soglia vengono raggiunti nelle diverse

condizioni di analisi assunte variano tra < 5m per il singolo transito e < 7m per l'emissione complessiva per il modello di esercizio.

Gli edifici residenziali ubicati all'interno sono soggetti a livelli di vibrazione indotti dalla ferrovia superiori a quelli limite e quindi soggetti a potenziale disturbo vibrazionale.

Nella condizione di transito di un singolo convoglio ferroviario, le ridotte distanze alle quali si trovano i valori limiti consentono di escludere condizioni di potenziale criticità.

La condizione di assenza di aree critiche nel caso di vibrazioni costanti, viene verificata anche considerando l'intero programma di esercizio di progetto nel periodo diurno e notturno. Anche in questo caso, infatti, non si riscontrano distanze per le quali si possano presentare condizioni di criticità, sulla base del censimento dei ricettori effettuato (77 dB nel periodo diurno, 74 dB nel periodo notturno).

**In relazione alle potenziali incidenze dell'opera sulla popolazione esposta si formulano le seguenti richieste .**

**Lo studio evidenzia un numero significativo di ricettori interessati da inquinanti atmosferici e dal rumore generati nella fase di cantiere e di esercizio.**

**Si deve tuttavia sottolineare, come precisato nello stesso S.I.A., che la compatibilità con i limiti normativi siano subordinati per quanto riguarda le fasi di cantiere all'adozione di dispositivi di mitigazione delle aree di cantiere e di pratiche gestionali dei cantieri e della viabilità locale asfaltata di accesso ai cantieri adeguate e nella fase di esercizio per quanto riguarda il rumore si evidenzia tuttavia come le barriere antirumore dimensionate lungo la linea non risultino sufficienti a mitigare completamente gli esuberi sui ricettori interferiti; di conseguenza, sarà necessario dimensionare interventi diretti, che riguardano a Pontecurone 21 edifici ed una scuola.**

**A fronte di queste potenziali criticità tuttavia non è fornita alcuna indicazione riguardo al numero dei soggetti potenzialmente esposti. Considerando oltre a ciò la durata delle fasi di costruzione si richiede di fornire la caratterizzazione della popolazione esposta sia in termini numerici che riguardo alle fasce di popolazione più sensibili potenzialmente esposte ed una valutazione della potenziale incidenza negativa sul benessere indotto dalla fase di costruzione e esercizio**

**Inoltre si chiede di valutare quali conseguenze potrebbero derivare ai ricettori esposti dall'incremento del rumore e delle vibrazioni generato dalla contemporaneità di passaggi sui quattro binari di convogli passeggeri e merci anche di peso e lunghezza superiori a quelli che attualmente transitano.**

#### **Osservazione n. 5- STAZIONE DI PONTECURONE**

Il progetto prevede un importante intervento di miglioramento, riqualificazione e adeguamento della stazione di Pontecurone in funzione del quadruplicamento della linea che contempla la realizzazione di due nuovi marciapiedi sulla linea velocizzata, la riqualificazione urbana del piazzale antistante la stazione, la riorganizzazione del parcheggio di via Castelnuovo Scrivia e il prolungamento del sottopasso ciclopedonale, un nuovo cavalcavia sulla SP 93 che permetterà un miglior accesso all'area cimiteriale e all'area logistica della Stamplast.

**A tale riguardo si avanzano le seguenti osservazioni.**

**La previsione di realizzare due nuovi marciapiedi sulla linea velocizzata è finalizzata a consentirne l'utilizzo alla fermata di Pontecurone. Non prefigurandosi incrementi nel numero di fermate per il traffico passeggeri e in assenza di un reale interesse all'aumento di frequenza del servizio l'intervento e i conseguenti impatti, appaiono non giustificati.**

**Il parcheggio a servizio della stazione previsto sul lato nord appare conseguentemente sovradimensionato rispetto alle esigenze.**

**Si chiede quindi di non realizzare i nuovi marciapiedi e di ridurre la superficie del parcheggio perseguendo una riduzione dell'ingombro dell'opera e riducendo i conseguenti impatti.**

## **Osservazione n. 6- CONTESTO URBANO**

Il contesto urbano sarà interessato in modo importante dagli impatti generati sia nella lunga fase di costruzione soprattutto derivanti dalle attività dei cantieri e del traffico indotto sia dovuti all'incremento del traffico ferroviario ( incremento di 46 treni Merci , di 27 treni di Lunga percorrenza e 70 Regionali) dovuto al quadruplicamento della linea con un incremento di velocità per molti convogli.

Ciò comporta un incremento delle vibrazioni e del rumore soprattutto nella fase di esercizio reso compatibile col contesto urbano solo grazie alla realizzazione di barriere acustiche ( sul territorio comunale ne risultano previste oltre 4.300 m, costituite da muro in calcestruzzo dell'altezza di 5m) in prossimità di abitazioni. Le opere inoltre interferendo con le reti tecnologiche (es. Rete fognaria) ne richiedono l'adeguamento in funzione al nuovo assetto determinato.

**In considerazione di ciò si chiede di approfondire ed esplicitare gli effetti sulla viabilità ed il traffico specialmente urbano ed i provvedimenti tecnici e gestionali previsti per la riduzione degli impatti indotti con particolare attenzione per il rumore (soprattutto causato dal traffico degli automezzi di lavoro sulla viabilità urbana) in modo da consentire di concerto con l'amministrazione una adeguata scansione oraria delle attività.**

**Si chiede di implementare il piano di monitoraggio introducendo punti di misura per il rumore e le vibrazioni specificando punti di misure, frequenza delle misure e metodi (coerentemente col PMA) collocati lungo i percorsi dei veicoli impiegati nelle fasi di corso d'opera nelle aree residenziali.**

**Si chiede di valutare il disagio causato dalla vicinanza alle abitazione delle barriere antirumore e conseguentemente identificare tipologie di presidi adeguate a ridurre l'entità .**

**La percezione da parte dei residenti della barriera, in alcuni punti alta oltre 5m risulta molesta considerata la tipologia di abitazioni ad un o due piani lungo tutto in tratto della linea, riducendo la luminosità naturale ed un impatto visivo rilevante. Nel complesso risulta un elemento che potrebbe diminuire la qualità urbana.**

**Si richiede inoltre di verificare la possibilità di ridurre le interferenze con le reti tecnologiche esistenti, che durante i lavori sarebbero causa di ulteriori disagi alla popolazione**

## **Osservazione n. 7- ATTIVITA' INDUSTRIALI**

La società Stamplast s.r.l. è una importante realtà produttiva che occupa 120 dipendenti, leader nella produzione di contenitori in materie plastiche per alimenti con standard elevati di qualità e sicurezza del prodotto garantiti per tutta la filiera alimentare.

Dallo stabilimento Stamplast posto in strada Formica 3, i mezzi effettuano numerosi trasferimenti verso la logistica Piber Group che localizzata in prossimità del cavalcavia in Via Milano, passando per il paese.

La garanzia degli elevati livelli qualitativi è assicurato da numerose certificazioni e rispetto di standard; dalla certificazione UNI EN ISO 9001 del sito produttivo che assicura la qualità costante dei manufatti, il controllo igienico sanitario dell'ambiente di produzione secondo lo standard tecnico BRCGS Packaging Materials.

L'impresa inoltre è impegnata sul fronte dell'etica d'impresa e della sostenibilità applicando la metodologia Sedex seguendo l'audit SMETA (Sedex Members Ethical Trade Audit), certificandosi

secondo lo standard ISCC PLUS, International Sustainability & Carbon Certification . L'azienda si è così certificata come unità di conversione di Polipropilene di origine Bio-Based (da origine non fossile) o da riciclo chimico, per poter partecipare a potenziali mercati per materie prime certificate ISCC PLUS scegliendo come catena di custodia il mass balance

Il progetto di quadruplicamento comporta modifiche fisiche dell'assetto attuale del sito, potrebbe determinare potenziali interferenze sulle condizioni ambientali dell'area dello stabilimento e sulla viabilità utilizzata per il normale svolgimento della attività produttiva.

E' evidente che il rispetto degli elevati livelli qualitativi e dell'efficienza dei cicli produttivi dell'azienda risultino fondamentali per la continuità e competitività del sito produttivo che è fornitore di numerose multinazionali a livello mondiale.

**Si richiede pertanto di svolgere approfondimenti diagnostici e previsionali e di verifica delle soluzioni progettuali proposte al fine di garantire la compatibilità delle interferenze causate dalla fase di corso d'opera e di esercizio con il mantenimento delle attuali condizioni qualitative e di efficienza della produzione e degli ambienti di lavoro.**

#### **Osservazione n. 8- BENI CULTURALI**

Sebbene lo studio vibrazionale considerando la distanza della Chiesa di Santa Maria Assunta dalla nuova linea e dalle aree di lavorazione in corso d'opera escluda effetti delle vibrazioni sull'edificio, a maggiore cautela si richiede di prevedere un monitoraggio delle vibrazioni durante la fase realizzativa e la collocazione di dispositivi per il monitoraggio strutturale del monumento

#### **Osservazione n. 9- SICUREZZA IDRAULICA**

**Si chiede un approfondimento delle valutazioni e degli interventi per la sicurezza idraulica del territorio comunale ed un maggiore concorso diretto del progetto dell'opera alla riduzione del rischio.**

#### **Osservazione n. 10- VIABILITA'**

La viabilità del centro abitato sarà pesantemente gravata dai mezzi di cantiere.

Si rimanda alle osservazioni relative alla cantierizzazione e alle richieste lì espresse relative alla necessità di maggior chiarezze e approfondimenti sulle previsioni.

Relativamente alle nuove opere previste sulla rete viaria, si richiede:

- **particolare attenzione merita il nuovo innesto della Strada Castelnuovo Scrvia sulla SP 23 a seguito del nuovo sovrappasso**
- **la verifica che il nuovo ponte su Strada Marcazolo sia di altezza adeguata al passaggio di mezzi agricoli ingombranti, almeno quanto l'esistente**
- **attenta valutazione delle possibili criticità connesse alle interferenze dei sottopassi, nuovi ed ampliati, con la rete fognaria**
- **che la nuova progettualità garantisca il raggiungimento del cimitero dal centro abitato per i pedoni in sicurezza, con sottopasso della linea ferroviaria e che la manutenzione dello stesso sia a carico delle ferrovie**

#### **Osservazione n. 11- AREE PRIVATE PROSSIME ALLA LINEA - ESPROPRI E ALTRI IMPATTI SUL VALORE DEGLI IMMOBILI**

Il progetto di ampliamento della linea a ridosso dell'attuale comporta espropri temporanei di terreni di pertinenza di abitazioni, espropri definitivi di terreni di pertinenza di attività produttive e di abitazioni.

Conseguenze sono la demolizione degli immobili che ricadono sul sedime del progetto, con delocalizzazione di residenti ed attività, e la riorganizzazione di accessi agli edifici.

La necessaria apposizione di barriere antirumore e l'eventuale necessità di ricorrere alla sostituzione di infissi riduce la qualità della vita e abbassa il valore di mercato degli immobili.

**In proposito si chiede di tener conto questi "costi" socio-economici nella valutazione dell'alternativa di tracciato sotto proposta**

## **Osservazione n. 12- SPOSTAMENTO LINEA**

Nell'attuale configurazione progettuale il territorio comunale di Pontecurone ospita una parte significativa delle opere e la maggior parte delle aree di cantiere.

La pressione complessiva generata sul territorio comunale risulta pertanto importante.

In generale, come già con maggiore dettaglio evidenziato, il quadruplicamento della linea comporta demolizioni di edifici, espropri, importanti interventi sulla viabilità, interferenze con reti tecnologiche, la necessità di realizzare barriere antirumore in modo piuttosto diffuso, la presenza di potenziali criticità sul sistema produttivo.

Si evidenzia inoltre come non si registri una particolare necessità di potenziamento del servizio ferroviario locale e che il quadruplicamento non porterebbe un significativo beneficio socio - economico.

Inoltre una porzione importante della popolazione sarebbe esposta a disagio causato dalla durata della fase di corso d'opera.

**Pur dichiarandosi non pregiudizialmente contrari all'opera proposta ( a patto che la stessa tenga conto delle esigenze e delle esigenze e delle problematiche sollevate dalla realtà locale) ma in ragione delle considerazioni svolte si ribadisce la richiesta già avanzata dal Consiglio Comunale di Pontecurone con delibera n. 27 del 22/11/2022.**

**Si chiede pertanto di sviluppare un progetto alternativo di tracciato per la nuova linea tendenzialmente sviluppato in fregio all'autostrada A21 evitando l'attraversamento del capoluogo. Una tale soluzione consentirebbe di evitare il disagio alla popolazione e di evitare i significativi impatti ambientali e socioeconomici che sarebbero generati dall'attuazione dell'attuale progetto**

**Il Sindaco**

**Giovanni Valentino D'Amico**

Il presente documento è sottoscritto, omettendo la firma digitale olografa, esclusivamente con firma digitale ai sensi artt. 20 e 21 del D.Lgs 82/2005 che attribuisce pieno valore probatorio

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_  
*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

Il/La Sottoscritto/a D'AMICO GIOVANNI VALENTINO

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione  
COMUNE DI PONTECURONE

*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)*

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato  
 Progetto, sotto indicato

*(Barrare la casella di interesse)*

ID: 12436 Procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la valutazione di incidenza, di cui all'art. 5, del D.P.R. n. 357/1997 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. n. 120/2017, art. 9 Progetto di fattibilità tecnico ed economica "Velocizzazione Milano-Genova: Quadruplicamento Tortona-Voghera".

*(inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA e **obbligatoriamente il codice identificativo ID: xxxx del procedimento**)*

**N.B.:** eventuali file allegati al presente modulo devono essere unicamente in formato PDF e NON dovranno essere compressi (es. ZIP, RAR) e NON dovranno superare la dimensione di 30 MB. Diversamente NON potranno essere pubblicati.

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)  
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)  
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)  
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)  
 Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

partenza  
ALLEGATO COMUNA DI PONTECURONE, PROT. UFF. 10095844, IN DATA 09/01/2024, 19

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare) \_\_\_\_\_

### TESTO DELL' OSSERVAZIONE

- 1) Biodiversità \_\_\_\_\_
- 2) Le alternative di progetto studiate \_\_\_\_\_
- 3) Cantierizzazione \_\_\_\_\_
- 4) La popolazione esposta \_\_\_\_\_
- 5) Stazione di Pontecurone \_\_\_\_\_
- 6) Contesto urbano \_\_\_\_\_
- 7) Attività industriali \_\_\_\_\_
- 8) Beni culturali \_\_\_\_\_
- 9) Sicurezza idraulica \_\_\_\_\_
- 10) Viabilità \_\_\_\_\_
- 11) Aree private prossime alla linea - espropri e altri impatti sul valore degli immobili. \_\_\_\_\_
- 12) Spostamento linea \_\_\_\_\_

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

### ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX - 01-Osservazioni Pontecurone (inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente e unicamente in formato PDF)

Luogo e data Pontecurone 19/06/2024

(inserire luogo e data)



Il/La dichiarante

(Firma)

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_

*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

Il/La Sottoscritto/a D'AMICO GIOVANNI VALENTINO

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione  
COMUNE DI PONTECURONE

*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)*

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato  
 Progetto, sotto indicato

*(Barrare la casella di interesse)*

ID: 12436 Procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la valutazione di incidenza, di cui all'art. 5, del D.P.R. n. 357/1997 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. n. 120/2017, art. 9 Progetto di fattibilità tecnico ed economica "Velocizzazione Milano-Genova: Quadruplicamento Tortona-Voghera".

*(inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA e **obbligatoriamente il codice identificativo ID: xxxx del procedimento**)*

*N.B.: eventuali file allegati al presente modulo devono essere unicamente in formato PDF e NON dovranno essere compressi (es. ZIP, RAR) e NON dovranno superare la dimensione di 30 MB. Diversamente NON potranno essere pubblicati.*

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)  
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)  
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)  
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)  
 Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare) \_\_\_\_\_

### TESTO DELL' OSSERVAZIONE

- 1) Biodiversità \_\_\_\_\_
- 2) Le alternative di progetto studiate \_\_\_\_\_
- 3) Cantierizzazione \_\_\_\_\_
- 4) La popolazione esposta \_\_\_\_\_
- 5) Stazione di Pontecurone \_\_\_\_\_
- 6) Contesto urbano \_\_\_\_\_
- 7) Attività industriali \_\_\_\_\_
- 8) Beni culturali \_\_\_\_\_
- 9) Sicurezza idraulica \_\_\_\_\_
- 10) Viabilità \_\_\_\_\_
- 11) Aree private prossime alla linea - espropri e altri impatti sul valore degli immobili. \_\_\_\_\_
- 12) Spostamento linea \_\_\_\_\_

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

### ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX - 01-Osservazioni Pontecurone (inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente e unicamente in formato PDF)

Luogo e data Pontecurone 19/06/2024

(inserire luogo e data)



Il/La dichiarante  
*[Firma]*  
(Firma)