

Pec Direzione



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Da: peschieradelgarda.vr@cert.ip-veneto.net
Inviato: giovedì 6 novembre 2014 11:14
A: MATTM@pec.minambiente.it
Oggetto: TRASMISSIONE VERBALE GM 210 DEL 03 NOVEMBRE 2014 "INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/2001. LINEA AV/AC TORINO-VEVNEZIA, TRATTA MILANO VERONA - LOTTO FUNZIONALE BRESCA-VERONA. OSSERVAZIONI INVIO MAIL 1 DI 3
Allegati: Messaggio.RTF; delibera gm 201-1.pdf; Segnatura.xml

E.prot DVA - 2014 - 0036616 del 10/11/2014



COMUNE DI PESCHIERA DEL GARDA

Città Turistica e d'Arte

COPIA

N. 210 Reg. Del.

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA MUNICIPALE

**OGGETTO: INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE
OBIETTIVO N° 443/2001 - LINEA AV/AC TORINO-VENEZIA,
TRATTA MILANO-VERONA - LOTTO FUNZIONALE BRESCIA-VERONA.
OSSERVAZIONI**

L'anno duemilaquattordici (2014) addì tre del mese di Novembre nella sala delle adunanze.

Previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente legge, sono stati oggi convocati a seduta i componenti la Giunta Municipale.

All'appello risultano presenti:

		Presenti	Assenti
CIMARELLI TIZIANO	Vice Sindaco	X	
CIMINELLI ELISA	Assessore		X
GAIULLI MARIA ORIETTA	Sindaco	X	
OLIVA AUGUSTO MASSIMO	Assessore	X	
STAMPFER MIRJANA	Assessore	X	

Partecipa all'adunanza l'infrascritto Segretario Comunale Dr. VENTURI STEFANO il quale provvede alla redazione del presente verbale.

Essendo legale il numero degli intervenuti, il Sig. GAIULLI MARIA ORIETTA - Sindaco, assume la Presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopra indicato.

Il Sindaco espone,

Premesso:

- che con nota prot. n. 15466 del 16/09/2014 il Consorzio Cepav 2 ha depositato il progetto definitivo per la realizzazione della linea ad alta velocità (TAV)/treni ad alta capacità (TAC), linea Brescia-Verona, ai fini dell'avvio della procedura per la convocazione della Conferenza dei Servizi;

- che in data 22/9/2014 prot. n. 15789 il Consorzio Cepav 2 ha depositato il progetto definitivo per la realizzazione della linea ad alta velocità (TAV)/treni ad alta capacità (TAC), linea Brescia-Verona, e l'istanza per l'avvio della procedura di verifica di ottemperanza, ai sensi degli art. 166 e 185 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

- che in data 30/9/2014 prot. n. 16200 il Consorzio Cepav 2 ha depositato il progetto di cantierabilità inerente al progetto definitivo, lo studio di impatto ambientale per la realizzazione della linea TAV/TAC e la relativa istanza per l'avvio della procedura di impatto ambientale, ai sensi degli art. 165, 167 5° comma e 183 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

- che il Consorzio Cepav 2 ha presentato istanza al Ministero dell'Ambiente per la valutazione di impatto ambientale ai sensi e per gli effetti degli art. 165-167 5° C, ed art. 183 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

Esaminata la documentazione del corposo progetto in questione, con un grado di approfondimento rapportato al brevissimo lasso di tempo previsto per la presentazione delle osservazioni, cioè trenta giorni dal ricevimento dell'istanza di avvio della procedura di VIA;

Tenuto conto delle criticità, generali e specifiche, espresse dai vari Comuni bresciani e veronesi interessati dal lotto funzionale Brescia-Verona, intervenuti alle riunioni tenutesi presso le sedi comunali di Desenzano del Garda (BS) il 08/10/2014 ed il 16/10/2014 e presso l'Ufficio territoriale del Governo di Brescia il 21/10/2014, quest'ultima convocata dal Prefetto su iniziativa del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi;

Preso atto che sul sito istituzionale del Ministero dell'Ambiente è stata fissata la data del 6/11/2014 quale termine entro il quale presentare le osservazioni;

PROPONE

di esprimere parere contrario al progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona, lotto funzionale Brescia-Verona per tutte le motivazioni/osservazioni allegate alla presente e parte integrante.

di stabilire che qual'ora l'organo superiore provveda all'approvazione del progetto tutte le condizioni allegate dovranno essere accolte tutte, senza alcuna riserva;

di dichiarare la presente deliberazione immediatamente esecutiva;

LA GIUNTA MUNICIPALE

- Udata la proposta del Sindaco;
- Ritenuta la stessa meritevole di approvazione;
- Visto il parere formulato ai sensi dell'art. 49 del T.U. Enti Locali del D.Lgs. 18/08/2000 n° 267;
- A voti unanimi espressi nei modi e forme di legge,

DELIBERA

di esprimere parere contrario al progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona, lotto funzionale Brescia-Verona per tutte le motivazioni/osservazioni allegate alla presente e parte integrante.

di stabilire che qual'ora l'organo superiore provveda all'approvazione del progetto tutte le condizioni allegate dovranno essere accolte tutte, senza alcuna riserva;

di dichiarare la presente deliberazione immediatamente esecutiva, con separata ed unanime votazione.



Comune
PESCHIERA DEL GARDA
Città Turistica e d'Arte

Oggetto: Infrastrutture strategiche definite dalla Legge obiettivo n. 443/2001.
Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona - lotto funzionale
Brescia-Verona.
Osservazioni.

Il 03/11/2014

Spett.le Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le valutazioni
Divisione II
Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 Roma
PEC: DGSaIvaquardia.Ambiente@PECminambiente.it

IL SINDACO

Premesso:

-che con nota prot. n. 15466 del 16/09/2014 il Consorzio Cepav 2 ha depositato il progetto definitivo per la realizzazione della linea ad alta velocità (TAV)/treni ad alta capacità (TAC), linea Brescia-Verona, ai fini dell'avvio della procedura per la convocazione della Conferenza dei Servizi;

-che in data 22/9/2014 prot. n. 15789 il Consorzio Cepav 2 ha depositato il progetto definitivo per la realizzazione della linea ad alta velocità (TAV)/treni ad alta capacità (TAC), linea Brescia-Verona, e l'istanza per l'avvio della procedura di verifica di ottemperanza, ai sensi degli art. 166 e 185 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

-che in data 30/9/2014 prot. n. 16200 il Consorzio Cepav 2 ha depositato il progetto di cantierabilità inerente al progetto definitivo, lo studio di impatto ambientale per la realizzazione della linea TAV/TAC e la relativa istanza per l'avvio della procedura di impatto ambientale, ai sensi degli art. 165, 167 5° comma e 183 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

-che il Consorzio Cepav 2 ha presentato istanza al Ministero dell'Ambiente per la valutazione di impatto ambientale ai sensi e per gli effetti degli art. 165-167 5° C, ed art. 183 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

-esaminata la documentazione del corposo progetto in questione, con un grado di approfondimento rapportato al brevissimo lasso di tempo previsto per la presentazione delle osservazioni, cioè trenta giorni dal ricevimento dell'istanza di avvio della procedura di VIA;

-tenuto conto delle criticità, generali e specifiche, espresse dai vari Comuni bresciani e veronesi interessati dal lotto funzionale Brescia-Verona, intervenuti alle riunioni tenutesi presso le sedi comunali di Desenzano del Garda (BS) il 08/10/2014 ed il 16/10/2014 e presso l'Ufficio territoriale del Governo di Brescia il 21/10/2014,

quest'ultima convocata dal Prefetto su iniziativa del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi;

-preso atto che sul sito istituzionale del Ministero dell'Ambiente è stata fissata la data del 6/11/2014 quale termine entro il quale presentare le osservazioni;

-richiamata la delibera di Giunta Municipale n. 210 del 03/11/2014;

Tutto ciò premesso,

il Sottoscritto Sindaco pro-tempore, Maria Orietta Gaiulli, trasmetto qui di seguito le osservazioni e/o criticità riscontrate sul progetto presentato, relativamente al territorio comunale di Peschiera del Garda:

1- 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 elevata densità. Con Decreto del Presidente della Repubblica, datato 14 marzo 2001, è stato approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, allegato 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".

2- 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.

3- 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 disciplinato 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.

4- IMPATTO DA RUMORE (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)

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 chiamiamoli 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 1500 Hz e i 4000 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 di alta velocità nuove. La legislazione che disciplina la valutazione dell'impatto acustico delle linee ferroviarie fa riferimento a parametri ottenuti da medie di lungo periodo del livello sonoro, indicato con il simbolo, Leq (livello equivalente). Questi parametri sono medie energetiche nelle quali l'energia acustica totalmente emessa in un determinato periodo di tempo, (sedici ore di giorno e otto di notte) viene considerata come uniformemente distribuita su di esso e quindi ridotta al suo valore medio espresso in decibel (dB). Parametri definiti nella norma ISO/DIS 9613-2, che prescrive modelli per la loro quantificazione tenendo conto dell'eventuale presenza di ostacoli, delle condizioni atmosferiche (inversione termica e regime del vento), suolo, fenomeni di riflessione dovuti a pareti e di attenuazione indotte dalla presenza di vegetazione. 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. Il riferimento al livello equivalente continuo i cui limiti sono palesemente evidenti, è risultato da numerosi

studi e ricerche inadatto a quantificare i disturbi al sistema neurovegetativo indotto da sorgenti di rumore classificate "impulsive" che sono quelle prodotte dal transito di treni AV/AC e di aeroplani (Kalivoda M.T., Steiner J.W., "Taschenbuch Der Angewandten Psychoakustik", Springer, 1998). Indipendentemente dall'effetto sul sistema neurovegetativo sulla cui fondatezza il confronto è in atto, di certo appare incontestabile l'impatto arrecato sul riposo notturno. Alcune ricerche sperimentali (Vernet M., "Effect of train noise on sleep for people living in houses bordering the railway line", e Osada Y., "Experimental study on the sleep interference by train noise", Bulletin of Institute of Public Health), hanno mostrato come una soglia sonora relativamente bassa, compresa tra i 52 dB (A) e i 60 Db (A), induca al risveglio le fasce più sensibili della popolazione. Questi studi hanno inoltre dimostrato come tale soglia sia ridotta nel caso di eventi sonori caratterizzati da una differenza crescente tra valore di fondo e valore massimo. Rispetto a tali problematiche una parziale risposta può essere fornita da interventi di mitigazione, barriere acustiche, in particolare. Tuttavia, la loro efficacia è massima per ricettori posti alla stessa quota delle sorgenti o più in basso, mentre decresce sensibilmente se questi sono in posizione elevata. Il General Contractor prevede di realizzare complessivamente circa 100 Km, di barriera avente prevalentemente altezza pari a tre metri e dune per 6 km. 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, queste sono le fonti di rumorosità che saranno presenti sul territorio per un tempo stimato di 84 mesi anche se non esiste un crono programma fornito da Cepav 2. Il Comune di Peschiera, interferito per 4,4 Km (progressiva 119+ 850 a progressiva 124 + 900) sarà mitigato da barriere antirumore per 1,33 Km lato Milano e 0,628 km lato Verona. Un'ultima considerazione riguarda il rumore emesso da un treno, questo non si propaga uniformemente nello spazio come quello del traffico autostradale ma presenta due piani di emissione preferenziali, laterali, inclinati di circa 25/30 gradi sul suolo. In sostanza gran parte del rumore emesso è deviato verso l'alto il che impone barriere più elevate di quelle autostradali. 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.

5- VIBRAZIONI (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)

Il problema delle vibrazioni trasmesse attraverso il suolo è un argomento complesso strettamente legato con l'emissione di rumore. Il suolo trasmette onde diverse e per la legge di attenuazione con la distanza, fortemente dipendenti dalla natura del terreno. L'ampiezza della vibrazione nelle residenze e verso le altre attività dipende anche dalla risposta dinamica dell'edificio. Il Consorzio Cepav Uno proprio sulla tratta alta velocità Milano-Bologna è stato attore di un problema sollevato dalle Cantine Riunite, ubicate nel territorio del Comune di Campegine, riguardanti il problema delle vibrazioni e del rumore. Le Cantine Riunite erano e sono un'azienda leader nell'esportazione dei vini frizzanti, che imbottiglia 500 mila ettolitri. Le Cantine temevano che le vibrazioni potessero incidere negativamente sia nel processo di produzione del vino, oltre al pericolo dell'instaurarsi di fenomeni di risonanza nelle strutture, come i serbatoi che possono variare con continuità il loro

assetto, passando gradualmente da vuoto a pieno e quindi essere soggetti a fenomeni di risonanza, diversi a secondo dello stato in cui si trovano. Le Cantine incaricarono uno specialista, il prof. Ilceto che verificò lo stato vibro metrico all'interno della Cantina affermando che "Il passaggio del treno AV in adiacenza alle Cantine Riunite nel territorio del Comune di Campegine induce livelli di vibrazione che suggeriscono una verifica di compatibilità al fine di SCONGIURARE eventuali problemi di MATURAZIONE e STABILIZZAZIONE del vino. I punti oggetto di verifica si trovano a CENTOSETTANTACINQUE metri dalla linea alta velocità". Il Prof Ilceto nella Relazione prosegue affermando che "l'attuale silenzio vibrazionale non si manterrà nel futuro qualora venisse realizzata la linea ferroviaria ad alta velocità..(...) Si è potuto appurare che il traffico odierno ad alta velocità, ove già attivo, induce vibrazioni che fanno sentire i propri effetti, in termini di velocità e frequenza, fino ad ottanta metri oltre la massicciata ferroviaria. Tale situazione nell'area di Campegine, porterebbe a constatare che l'area occupata dalle Cantine Riunite verrebbe investita da un campo vibrazionale non trascurabile".

Nel SIA (Studio di Impatto Ambientale) del 1996 a pag 467 del 2 volume Cepav Due per la tratta Milano/Venezia afferma che "La vibrazione nel terreno generato dall'infrastruttura ferroviaria al transito dei convogli è uno degli elementi di MASSIMO IMPATTO ambientale nelle aree urbane". Ancora Cepav 2 nel SIA del 1996 relativo alla Milano-Verona scriveva: "Ogni sistema è caratterizzato dalla propria frequenza critica, in genere compresa tra 10 Hz e 70 Hz. Nella progettazione dei sistemi antivibranti dei tunnel ferroviari è prioritario evitare un'amplificazione delle frequenze di emissione in corrispondenza di questa frequenza critica, nonché una coincidenza tra la frequenza critica del basamento della linea e quella degli elementi strutturali degli edifici interessati. Gli aspetti relativi alla propagazione nel terreno sono a tutt'oggi la parte di maggiore indeterminazione nello sviluppo dei modelli previsionali dell'interazione tra struttura e l'ambiente ...(..). La fascia di analisi si estende fino a CENTO metri dall'asse della linea". La mitigazione delle vibrazioni è ottenuta con l'interposizione di stuoie sottoballast. Cepav Due nella documentazione resa disponibile e relativa alle vibrazioni afferma: "Il presente studio prende in considerazione la costruenda linea alta capacità Milano-Verona ed è basato sulla previsione TEORICA dei livelli di vibrazione indotti dalle macchine di cantiere (fase di costruzione) e dei treni (fase di esercizio). Lo studio non ha previsto l'esecuzione di misure né nella fase di definizione delle sorgenti, né nella fase di taratura dei modelli di propagazione, mentre fa riferimento sia a dati sperimentali che a correlazioni empiriche per la caratterizzazione dinamica del terreno" e ancora, "L'analisi delle vibrazioni in esercizio è stata condotta attraverso l'esame di tutti i ricettori censiti in prossimità del tracciato; per quanto riguarda l'impatto vibrazionale sono stati considerati i ricettori contenuti in una fascia di 50 m lungo il tracciato" codifica documento DE2RGSA0000104). Iricav 2 nel tratto Verona-Padova (Sia 1996 pag 467-468) scrive che "l'attenuazione geometrica e lo smorzamento del mezzo contribuiscono a rendere il fenomeno critico ALMENO entro una fascia di CENTO metri dall'asse ferroviario". I riferimenti normativi sono le UNI 9614 che fanno esplicito riferimento al traffico ferroviario, indicando i valori limite di vibrazione e la norma ISO 2631 DADI. Sulla base delle sovraesposte osservazioni, riferite a documenti del General Contractor, Cepav e Iricav, 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 100 metri 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 altra precisione) e strutture (Santuario del Frassino). Le richieste sono inoltre giustificate da quanto affermato a pag. 30 della

"Sintesi non tecnica" (codifica documento RE2RGSA0000) stuoie da porre sottoballast in funzione di contenimento delle vibrazioni causate dal transito dei mezzi lungo la linea (previste per complessivi circa 22,7 km di linea)". Su 122 Km di linea (tra la progressiva iniziale 28,6 e la progressiva 118 in territorio lombardo e la progressiva 118 e 140 in territorio veneto), 22,7 km di stuoie antivibranti sono insufficienti per la variabile più impattante di una infrastruttura progettata per una velocità massima di 300 Km/h. A generare ulteriori perplessità è poi intervenuto la modifica dell'art 165 Codice Appalti che al comma 3 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 marcata discriminazione per gli interventi di mitigazione ambientale rispetto alle tratte Milano-Bologna e Bologna-Firenze. L'impegno previsto per gli interventi di mitigazione sulla Milano-Bologna sono stati pari al 10% del costo di investimento e sulla Bologna-Firenze, con territorio definito di particolare sensibilità, pari al 18%. 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 per tutte le argomentazioni sopra esposte 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.

6- LAGHETTO DEL FRASSINO (TRACCIATO AV/AC)

La revisione del progetto definitivo relativo alla galleria denominata "Frassino" pur nella consapevolezza che la valutazione di incidenza è compresa nella VIA, eseguita sul progetto preliminare si rilevano le seguenti osservazioni :

- 1) La galleria intercetta due corsi d'acqua di alimentazione del Laghetto (Rio Giorgano e Rio Paulmano). Il rischio sulla variazione dei volumi di acqua immessi a seguito dei lavori deve essere scongiurato o comunque fortemente minimizzato;
- 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.
- 3) Relativamente ai DPR 357/97 e 120/03, non appare alcuna discussione su:
 - uso 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".

Nella scheda " relazione di incidenza" si legge "nell'ambito del Progetto Definitivo sono stati valutati i potenziali impatti indotti dalla costruzione e dall'esercizio dell'infrastruttura in progetto, giungendo alla definizione delle opere di mitigazione e compensazione, integrate nel Progetto Definitivo stesso". 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 n 3173 del 10 ottobre 2006 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, suolo;

Alcuni punti risultano non trattati e si ritiene che questo possa comportare una valutazione parziale dell'esito della verifica che Cepav Due conclude affermando *"Sotto tale profilo, si anticipa che l'intervento in progetto non comporta, in effetti, alcuna incidenza significativa a carico dei Siti della Rete Natura 2000, rilevabili - rispetto alla sede di giacitura della nuova infrastruttura - a distanza tale da assicurare assenza di interferenze negative, anche considerata la natura lineare della nuova tratta ferroviaria in oggetto"*.

I punti sopra citati dovrebbero essere analizzati all'interno della Relazione per la Valutazione di 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).

7- BASE CARTOGRAFICA (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)

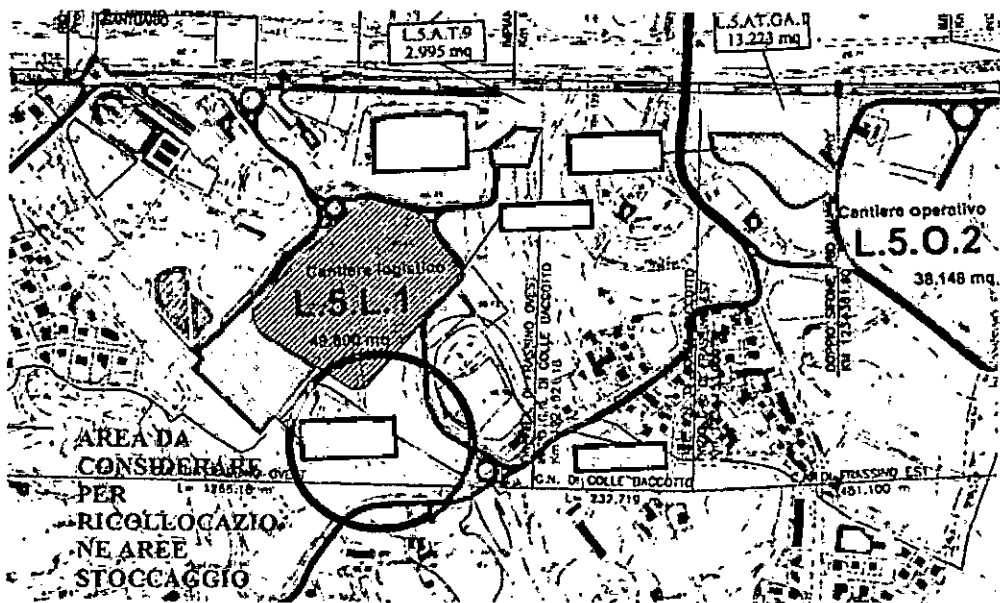
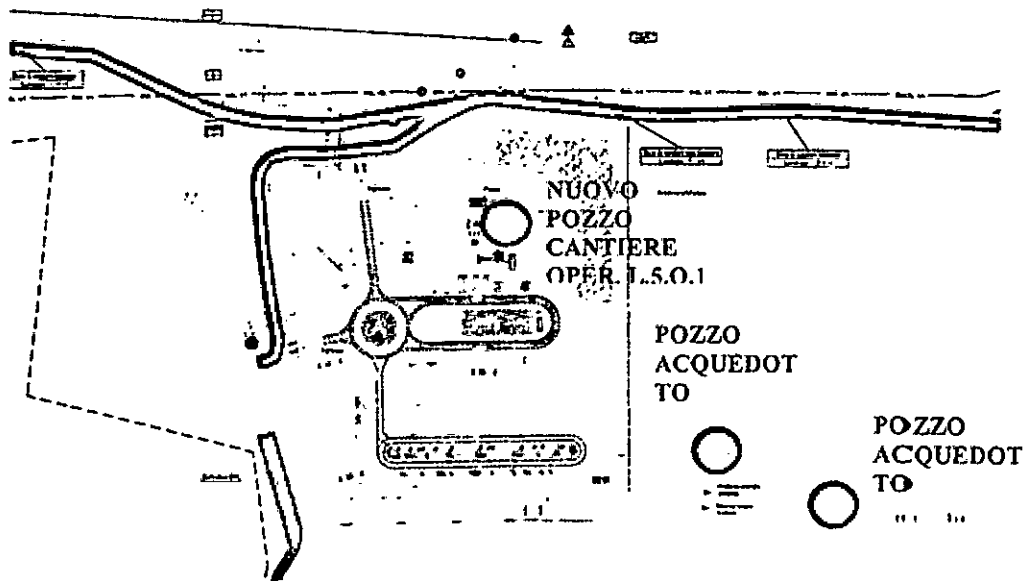
La base cartografica utilizzata per la stesura del progetto definitivo, non risulta aggiornata, in particolare non è inserita la nuova SR 11 tratto casello di Peschiera del Garda - rotatoria di Cavalcaselle con innesto su SS 450 di Affi. Inoltre non sono stati inseriti i nuovi svincoli oggetto dell'intervento 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;

8- 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 operativo 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.S.S.T.20



9- APPROVIGIONAMENTO IDRICO (CANTIERIZZAZIONE)

Per il cantiere logistico L.S.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;

10- SMALTIMENTO REFLUI DOMESTICI (CANTIERIZZAZIONE)

Per il cantiere operativo L.5.0.1, 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 dei reflui domestici. Dovrà essere previsto un nuovo allaccio alla più vicina rete di smaltimento delle acque nere;

11- SMALTIMENTO REFLUI DOMESTICI (CANTIERIZZAZIONE)

Per il cantiere logistico L.5.L.1 essendo previsti alloggi per 400 operai si 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;

12- SMALTIMENTO REFLUI DOMESTICI (CANTIERIZZAZIONE)

Per il cantiere operativo L.5.0.2 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 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;

13- 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;

14- 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 peggio da potenziali sversamenti nel fiume Mincio;

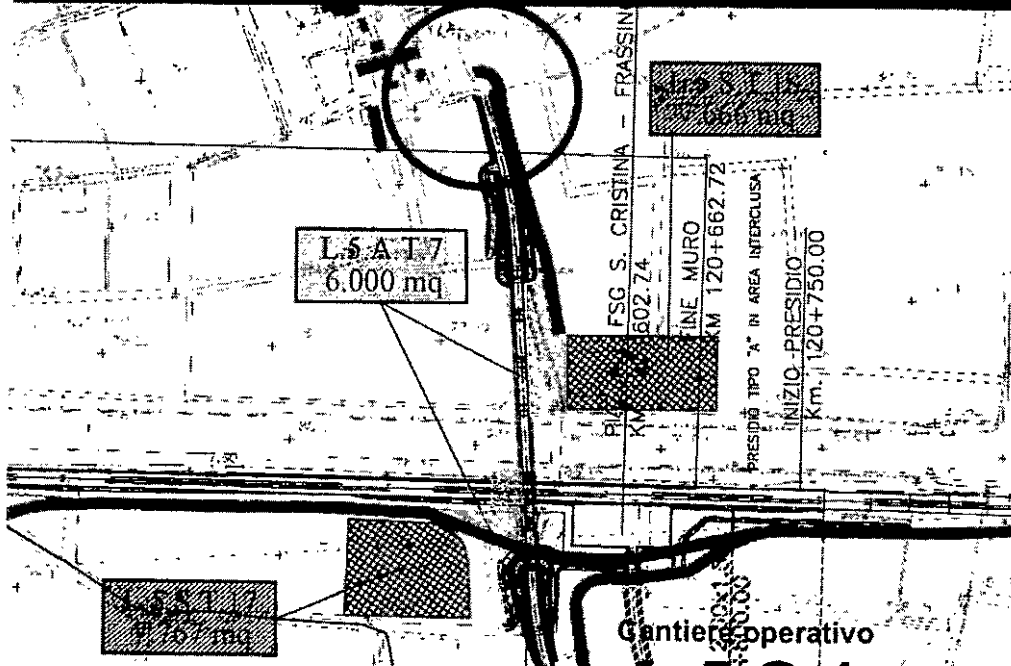
15- CAVALCAVIA GHIROLDA KM 120+124.60 (CANTIERIZZAZIONE)

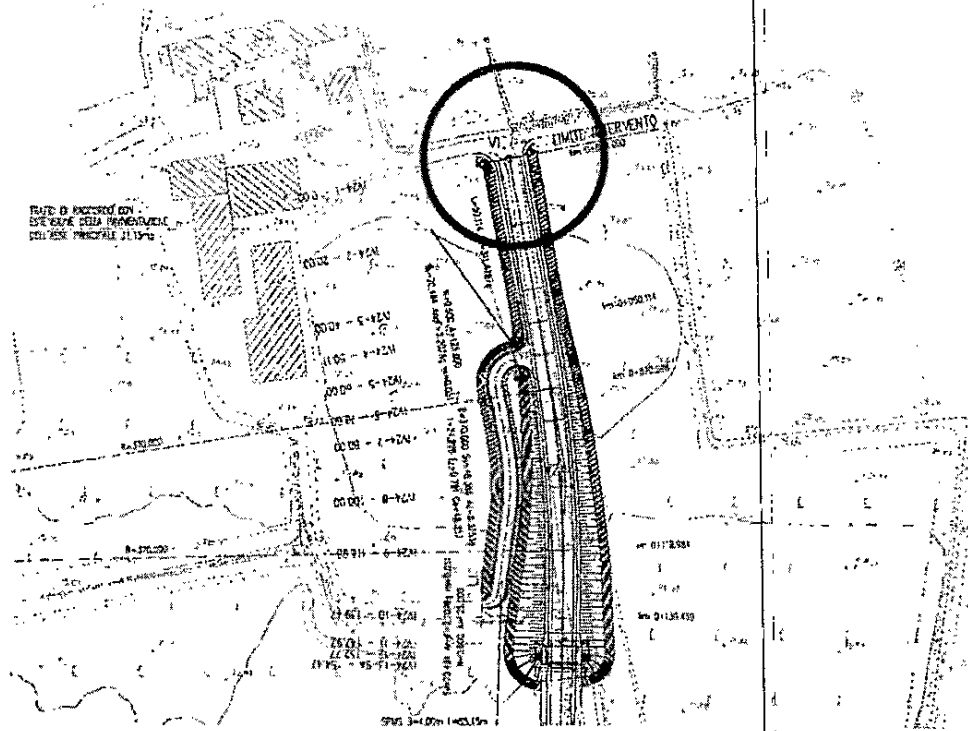
Importante e non di poco conto è la criticità presso la località Massoni tra l'accesso al nuovo cavalcavia "Ghirolda", la viabilità esistente e la prevista viabilità di cantiere. Come è visibile dalle allegate planimetrie, la nuova rampa di accesso al cavalcavia lato nord (loc. Massoni) si raccorda con 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 punto 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.

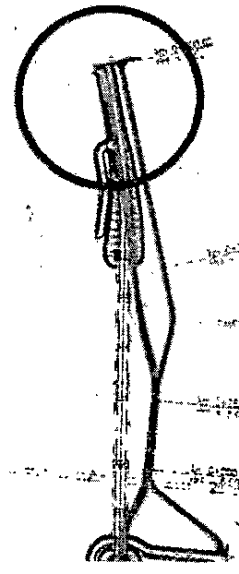




FASE 0 PROGETTO EDIZIONE STRUTTURALE DELLA PROSPETTIVA DEL PIANO PRINCIPALE 11.1972

FASE 1

AREA DI INTERVENTO
 AREA DI INTERVENTO
 AREA DI INTERVENTO

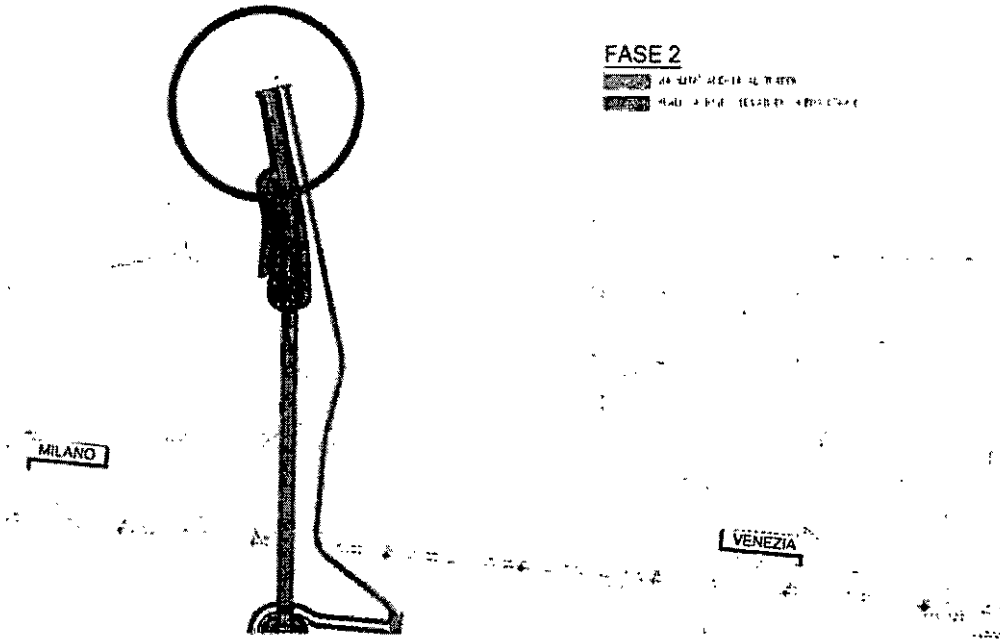


MILANO

VENEZIA

FASE 2

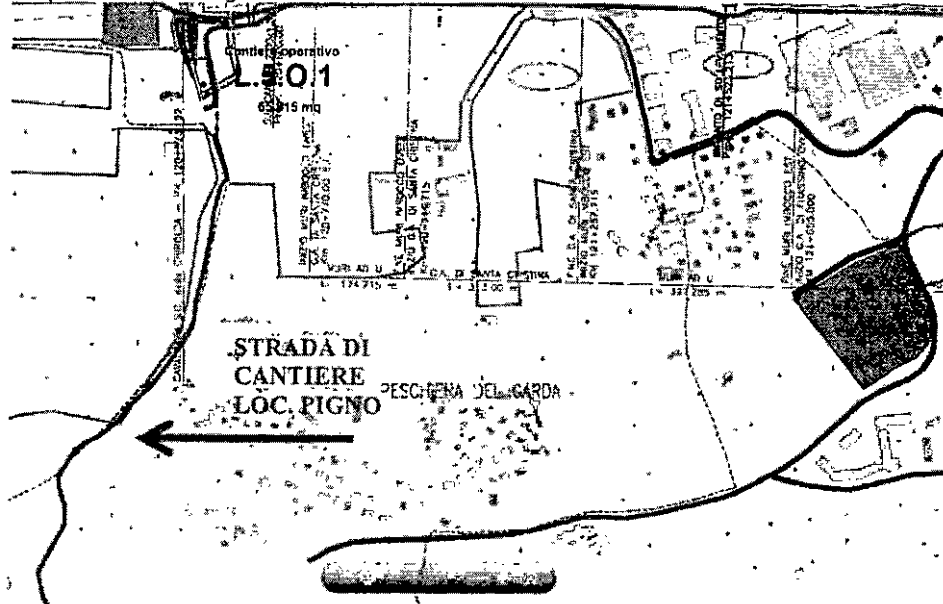
44.000' AREA AL TRATTO
44.000' AREA AL TRATTO



16- TRAFFICO DI CANTIERE STRADA LOCALITÀ 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, è 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 dei movimenti dei mezzi d'opera e del collegamento tra i cantieri del tracciato TAV.

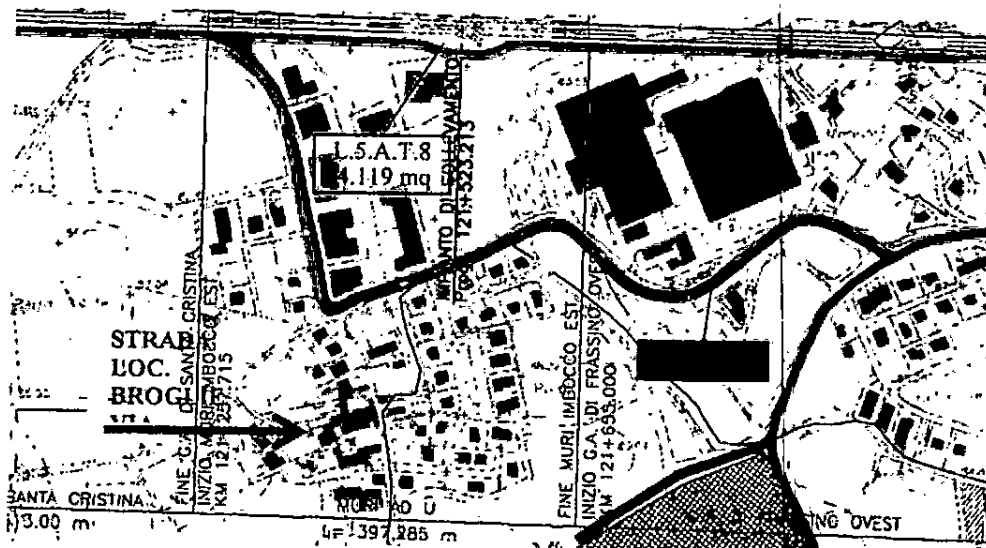


17- TRAFFICO DI CANTIERE. FRAZIONE BROGLIE (CANTIERIZZAZIONE)

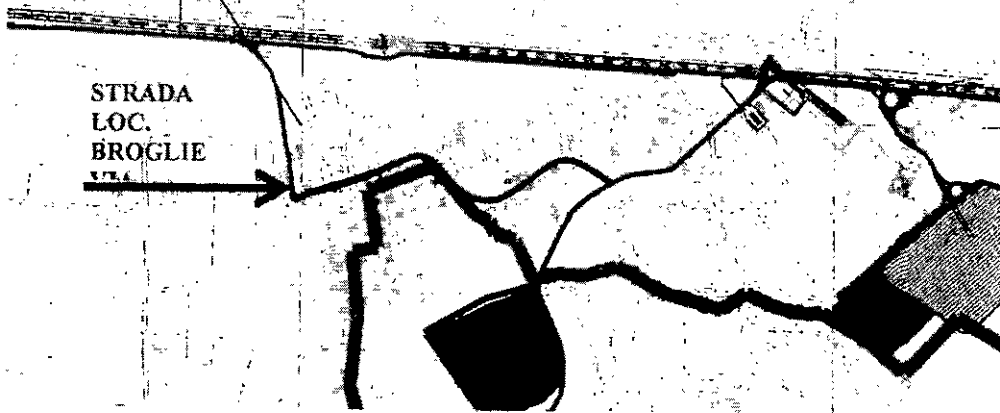
Si osserva che l'adeguamento previsto per la viabilità esistente presso la località Broglie - via Pignolini, necessario per il transito dei mezzi di cantiere (passaggio medio previsto 52 mezzi al giorno), è a nocumento di una zona densamente abitata, con la presenza di diverse ed importanti attività 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 e venga smaltito interamente sulla strada di cantiere di nuova realizzazione parallela al tracciato TAV e all'autostrada.



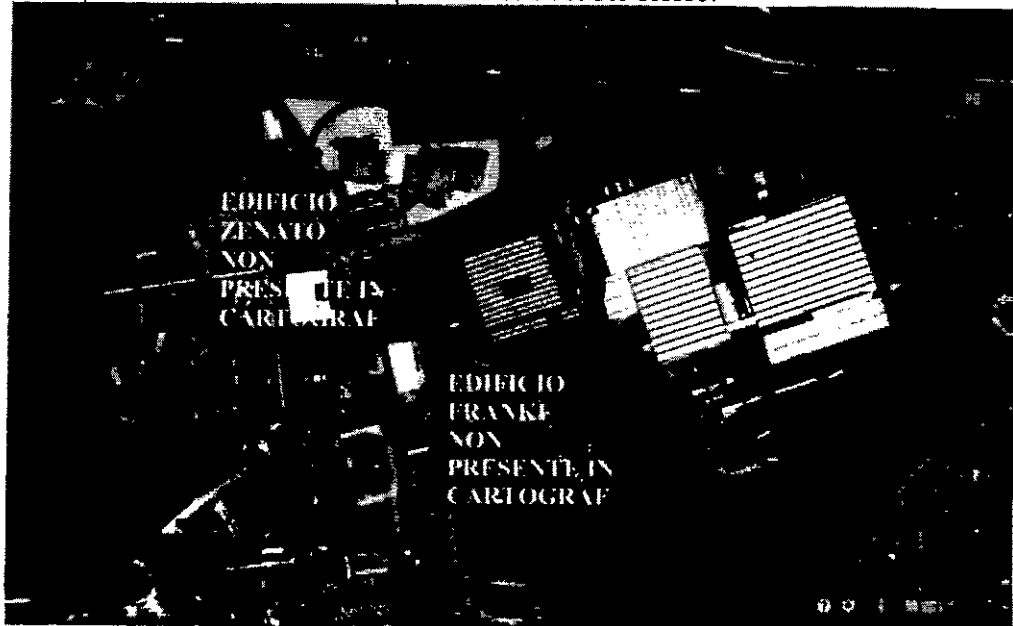
Betoniere	12	→
Non lav. (da scavo)	40	←

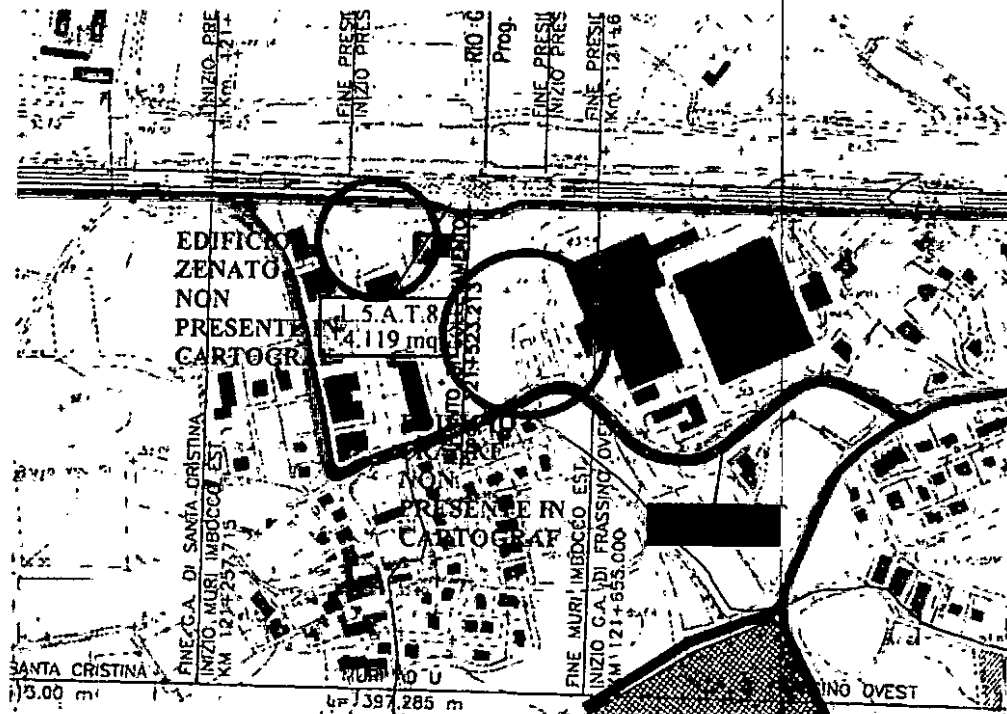


18-. DIFFORMITÀ DELLA CARTOGRAFIA - ZONA ARTIGIANALE BROGLIE (TRACCIATO AV/AC CANTIERIZZAZIONE)

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.





19-. CANTIERE LOGISTICO L.5.L.1 E VIABILITÀ DI CANTIERE NELL'AREA FRASSINO - DOLCI (CANTIERIZZAZIONE)

La collocazione del cantiere logistico L.5.L.1 (di circa 50.000 mq) è a ridosso del cinquecentesco Santuario del Frassino con l'adiacente cimitero comunale, a ovest, a poche centinaia di metri dalla località Dolci, a est, determina un insostenibile aggravio di traffico a carico sia della zona del Santuario (meta di numerosissimi pellegrini) che dell'area densamente abitata della località Dolci.

Tale situazione potrebbe essere in parte migliorata, sia dal punto della logistica di cantiere che dell'impatto sul territorio, collegando direttamente la strada di cantiere che costeggia il tracciato AV/AC e l'autostrada con la via Mantova ex provinciale per 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 (osservazione n. 21), sia l'area del nuovo viadotto sul fiume Mincio che, percorrendo la Regionale 11, i cantieri dislocati nel Comune di Castelnuovo del Garda.

Realizzando l'Innesto tra la strada di cantiere lungo il tracciato AV/AC e via Mantova, 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;
- 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;
- 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

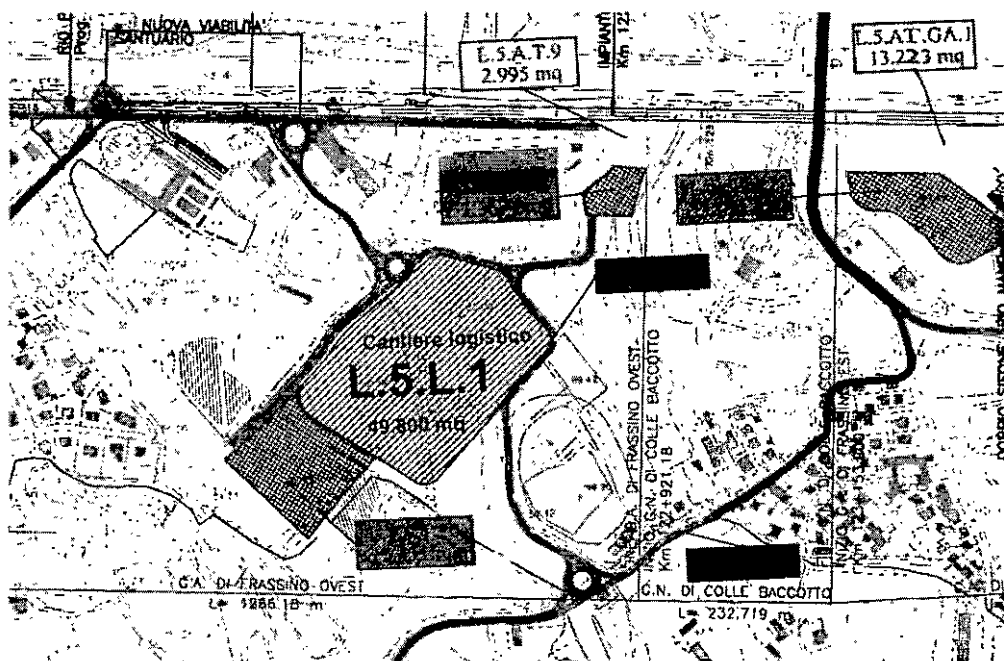
piccola strada esistente tra il Santuario del Frassino e il Ristorante Frassino (capezzagna "dei Frati"), potenziata con la costruzione di due nuove rotonde.

L'eliminazione di tale collegamento risulterebbe possibile 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.

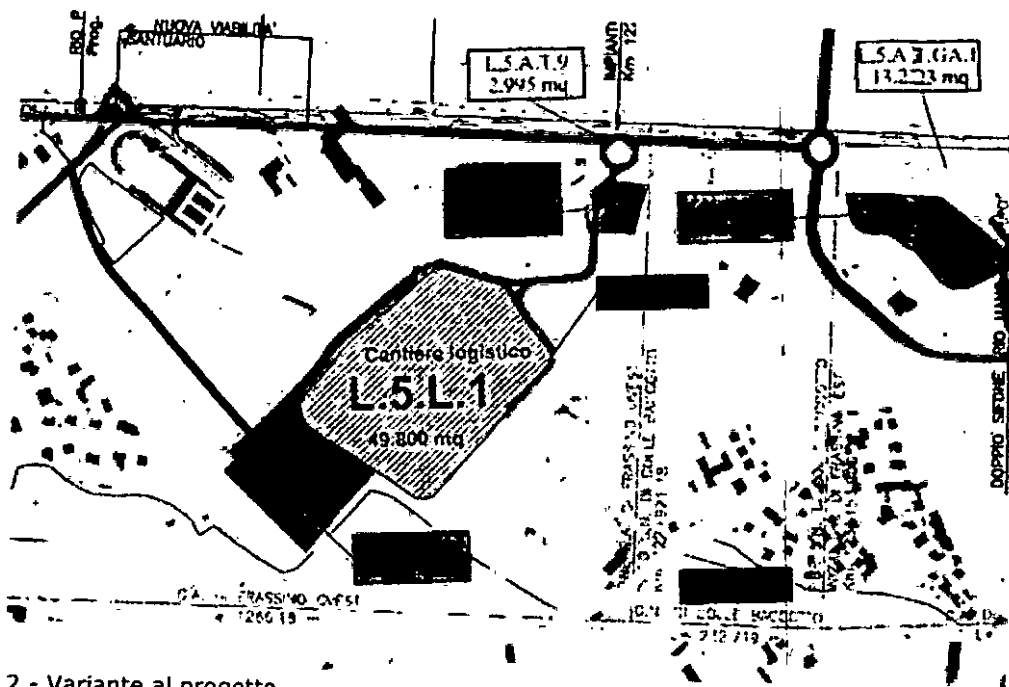
Tale soluzione progettuale comporterebbe un significativo alleggerimento del traffico di cantiere a ridosso del Santuario del Frassino nonché, come visto, della località Dolci, permettendo il mantenimento del cantiere logistico L.5.L.1 nell'area stabilita e migliorandone, al contempo, il collegamento con le altre aree operative lungo il tracciato AV/AC. Sarebbe inoltre possibile realizzare un ulteriore collegamento diretto al cantiere logistico L.5.L.1 da via Frassino, poco più a sud del sottopasso autostradale e dell'ingresso al cimitero, tramite la realizzazione di una nuova arteria stradale (in rosso nel disegno "variante al progetto").

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.



1 - Stato di progetto



2 - Variante al progetto



3 - Variante al progetto, ortofotopiano

TRASMISSIONE VERBALE GM 210 DEL 03 NOVEMBRE 2014 "INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/2001. LINEA AV/AC TORINO-VEVNEZIA, TRATTA MILANO VERONA - LOTTO FUNZIONALE BRESCA-VERONA. OSSERVAZIONI INVIO MAIL 1 DI 3