

COMUNE di MAZZANO

PROVINCIA DI BRESCIA

AREA TECNICA LAVORI PUBBLICI - SERVIZI COMUNALI - ECOLOGIA ED AMBIENTE

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

E.prot DVA - 2014 - 0036610 del 10/11/2014

Spett.le Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del
Mare

MATTM@pec.minambiente.it

DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Spett.le Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

stm@pec.mit.gov.it

Spett.le Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo

mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it

mbac-dr-lom@mailcert.beniculturali.it

mbac-dr-ven@mailcert.beniculturali.it

Spett.le Ministero dello Sviluppo Economico

segr.min@pecmise.gov.it

Spett.le Consorzio CEPAV2

consorziocepavdue@pec.eni.it

Spett.le RFI

segreteriaacda@pec.rfi.it

Spett.le ITALFERR

italfer@italferf.it

italfer@legalmail.it

Spett.le Regione Lombardia

infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

ambiente@pec.regione.lombardia.it

Spett.le Provincia di Brescia

protocollo@pec.provincia.bs.it



Mazzano, 06/11/2014

Oggetto: *Progetto definitivo della linea AV/AC Torino-Venezia, Tratta Milano-Verona, Lotto Funzionale Brescia-Verona.
Trasmissione osservazioni alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.165, art.167 (comma
5) e dell'art.183 del D. Lgs.vo n.163/2006 e s.m.i.*

Con la presente si trasmette il Documento relativo alle Osservazioni al progetto citato in oggetto, approvato con
Deliberazione del Consiglio Comunale n. 73 assunta in data 05/11/2014.

Cordiali saluti.

il Segretario Generale

Dott. Salvatore Labianca

sede municipale
25080 Molinetto di Mazzano
Viale Resistenza 20- cod. Fiscale: 00855610176



tel. 030 2121945 Fax 030 2620450
lavoripubblici@comune.mazzano.bs.it
ecologia@comune.mazzano.bs.it

Al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Al Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo

Al Ministero dello Sviluppo Economico

Al Consorzio CEPAV2

A RFI

A ITALFERR

Alla Regione Lombardia

Alla Provincia di Brescia

LORO INDIRIZZI

**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01
PROGETTO LINEA AV/AC TORINO – VENEZIA, TRATTA MILANO – VERONA
LOTTO FUNZIONALE BRESCIA – VERONA**

Valutazione delle situazioni di particolare impatto ambientale nel territorio del Comune di
Mazzano interessato dal tracciato e dalle opere per l'interconnessione ferroviaria Brescia est

**OSSERVAZIONI alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi degli
artt. 165, 167 comma 5 e 183 del D. Lgs.vo n. 163/2006 e s.m.i.**

PREMESSA

Le presenti osservazioni sono relative alla "riconfigurazione del piano di cantierizzazione" del Lotto Funzionale Brescia – Verona. In particolare, esse si riferiscono alla procedura di VIA che fa seguito alle modifiche introdotte in forza delle prescrizioni contenute nella Delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003 e che hanno comportato significative variazioni in sede di Progetto Definitivo, trasmesso agli Enti a partire dall'11.09.2014, rispetto al Progetto Preliminare pubblicato in data 07.03.2003. Tali modifiche sono evidenziate dallo stesso Consorzio Cepav Due, come da documentazione trasmessa con lettera del 25.09.2014, emittente E2/L-04617/14.

Oltre ad assolvere alle prescrizioni relative a:

- ridefinizione del tracciato planimetrico della linea AV/AC per un migliore collegamento con l'aeroporto di Montichiari;
- riqualificazione della strada Ghedi – Borgosatollo al fine di evitare l'attraversamento dell'abitato di Borgosatollo;
- ottimizzazione del sistema di alimentazione elettrica della tratta con specifico riguardo alla linea Alta Tensione 132 kV;
- opportuna scelta dei siti di approvvigionamento degli inerti;

il Consorzio Cepav Due, nella comunicazione sopra citata, ha ridefinito le localizzazioni e il dimensionamento delle aree di cantiere, approfondendo in particolare, i temi di:

- riutilizzo dei materiali, pervenendo alla determinazione del riuso della totalità dei materiali di scavo e della parte preponderante dei materiali di demolizione;
- reperimento degli inerti necessari alla costruzione della linea, identificando i siti di estrazione e predisposizione dei relativi progetti di escavazione, studi di impatto ambientale e progetti di recupero;
- viabilità di cantiere, sia essa relativa al fronte di avanzamento lavori, che esterna a questo, e del relativo traffico di mezzi pesanti;
- elaborazione di studi relativi ad aspetti specifici, quali le dispersioni delle polveri, il rumore e le vibrazioni, oppure ad aree di particolare sensibilità.

Il territorio del Comune di MAZZANO è interessato dal tracciato della linea AV/AC e in particolare dalle opere necessarie per la realizzazione della cosiddetta interconnessione Brescia Est.

CONSIDERATO che:

ai sensi della normativa sopra richiamata, con deliberazione CIPE n. 120/2003, è stata approvata la progettazione preliminare dell'opera, ai fini quindi della localizzazione urbanistica e della compatibilità ambientale. Nell'ambito delle prescrizioni ministeriali al progetto depositato, quale recepimento delle sollecitazioni a suo tempo pervenute dal territorio e da Regione Lombardia in particolare, si segnala la modifica di tracciato imposta al disegno originario, al fine di lambire il sedime aeroportuale di Montichiari, dove prevedere una stazione ferroviaria, sebbene strettamente dimensionata per l'esercizio di soli treni AV;

CONSIDERATO inoltre che:

in conseguenza di tale disegno strategico il territorio comunale di Mazzano è interessato dall'interconnessione Brescia Est nei due sensi di marcia, tra la linea storica Milano-Venezia e la prevista nuova linea AV/AC, proveniente appunto dal cosiddetto shunt a sud di Brescia, motivato – fra l'altro – dall'interconnessione con l'aeroporto di Montichiari: la bretella di raccordo con la linea storica, da Mazzano a Calcinato, è lunga 5,6 km;

CONSIDERATO inoltre che:

l'interconnessione Brescia Est prevede la realizzazione di diverse opere, fra cui la situazione generatrice di particolare impatto ambientale risulta essere il cosiddetto "salto del montone", con le relative esigenze cantieristiche, ritenuti necessari per sovrappassare la linea ferroviaria storica;

CONSIDERATO altresì che:

sono state sottoposte a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale statale le opere di cantierizzazione, inclusa la viabilità di cantiere, interessanti anche il Comune di Mazzano, oltre alle soluzioni di inserimento e mitigazione ambientale proposte dal Consorzio Cepav Due con il Progetto Definitivo e con lo Studio di Impatto Ambientale;

CONSIDERATO infine che:

il Comune, in qualità di soggetto pubblico interessato, ai sensi dell'art. 18, comma 4, del D. Lgs. n. 190 del 20.8.2002 di attuazione della L. 21.12.2001 n. 4, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale ("Legge Obiettivo"), può presentare osservazioni, nell'ambito delle procedure per la valutazione di impatto ambientale dell'infrastruttura in oggetto.

*** **

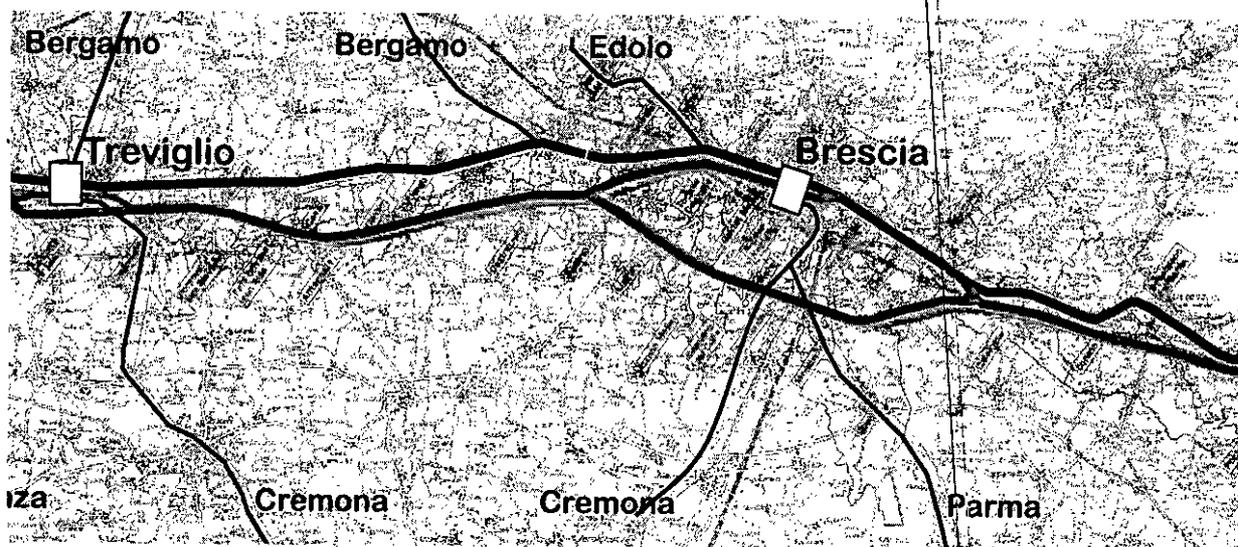
Tutto ciò premesso e considerato, il Comune di Mazzano formula le seguenti

OSSERVAZIONI

0. OSSERVAZIONE di carattere generale e strategico

Il progetto della nuova linea ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità Milano – Verona, prevede, nel lotto funzionale Brescia-Verona e con riferimento particolare al territorio del Comune di Mazzano, un raccordo di interconnessione con la linea storica, denominato Interconnessione Brescia est, con un'ipotesi di velocità di esercizio di:

- 160 km/h sui binari di interconnessione
- 100 km/h nell'ingresso all'area urbana di Brescia
- 60 km/h in ingresso/uscita della stazione di Brescia



L'art. 1, comma 76, della L. 147/2013 (Legge di stabilità 2014) stabilisce che *“le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia sono realizzate con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'articolo 2 della Legge 23 dicembre 2009, n. 191. Il CIPE può approvare [...] i progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10% del costo complessivo delle opere”*.

Il successivo decreto sblocca Italia (D.L. n. 133 del 2014) ha disposto all'art. 1, comma 10 e in deroga a quanto previsto dalla legge n. 238 del 1993, l'approvazione del Contratto programma 2012-2016 (Parte Investimenti) stipulato tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 8 agosto 2014, con il quale l'AV Brescia-Verona è stata finanziata per € 768 mln. Il finanziamento riguarda dunque solo un primo stralcio lavori e non interessa l'interconnessione Brescia Est, con le relative conseguenti incertezze circa il definitivo e completo finanziamento dell'opera.

Lo sviluppo esecutivo e realizzativo dell'opera prevede che il completamento delle opere relative alle tratte Brescia Est-Verona, inclusa l'interconnessione Brescia Est, facciano parte del secondo lotto costruttivo.

Ciò detto, non si può mancare di osservare che le ripercussioni sul territorio comunale di Mazzano siano conseguenza degli scenari futuri prospettati dal nuovo assetto infrastrutturale, dall'accessibilità alla città di Brescia e dalla conseguente organizzazione dei trasporti, con ricadute sul modello di esercizio di tutta la tratta, se non anche dell'intero progetto AV/AC nel corridoio medio padano.

Si impone quindi una riconsiderazione di carattere pianificatorio e strategico, resa oltretutto possibile senza che da ciò si generino ritardi, per via del fatto che l'interconnessione Brescia Est fa parte del secondo lotto costruttivo. Non si può quindi non riconsiderare lo scenario insediativo-territoriale, sociale e trasportistico, atteso che quello assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) è certamente obsoleto. Per questo motivo non pare logico, e anzi sarebbe un grave errore strategico, affrontare un investimento di tale portata senza riflettere sull'attualità o meno delle risultanze della VIA del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed internazionale, oltre che la coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate.

I dati di cui alla Relazione Tecnica di Esercizio del 21 settembre 2007 distinguono il quadro di traffico in tre scenari temporali:

ATTUALE (aggiornato al 2014)	MI – BS	BS – VR
Lunga percorrenza	23 coppie	24 coppie
Servizio regionale	51 coppie	18 coppie
Merci	66	64
TOTALE transiti/giorno	214	148

A REGIME	MI-BS storica	MI-BS uscita AV	shunt Montichiari	BS-VR uscita AV	BS-VR Storica
Lunga percorrenza	3 coppie	23 coppie	18 coppie	21 coppie	3 coppie
Servizio regionale	75 coppie				38 coppie
Merci	23	7	117	5	56
TOTALE transiti/giorno	179	53	153	47	138

A prescindere dalle valutazioni sulla effettiva praticabilità delle previsioni di traffico merci sulla nuova linea AV, appare evidente come lo *shunt* risulti funzionale unicamente a 18 coppie/giorno, e la realizzazione del progettato raddoppio di sedime sia funzionale, non tanto a un'esigenza di maggiore capacità, quanto di maggiore velocità. Naturalmente lo scenario a regime considera un significativo incremento dei volumi di traffico regionale sulla linea storica.

I tempi di percorrenza sono stimabili in:

MILANO - BRESCIA

Oggi con Freccia Bianca, circa **46** minuti.

Con AV/AC, stima ITALFERR: **34** minuti.

MILANO - VERONA

Oggi con Freccia Bianca, circa **82** minuti con fermata a Brescia.

Con AV/AC, con fermata a Brescia (2 minuti) = $34' + 2' + 28' = 64'$

Con AV/AC senza fermata a Brescia: **48** minuti

Con AV/AC senza fermata a Brescia ma fermata a Montichiari: $48' + 7' =$ circa **55** minuti

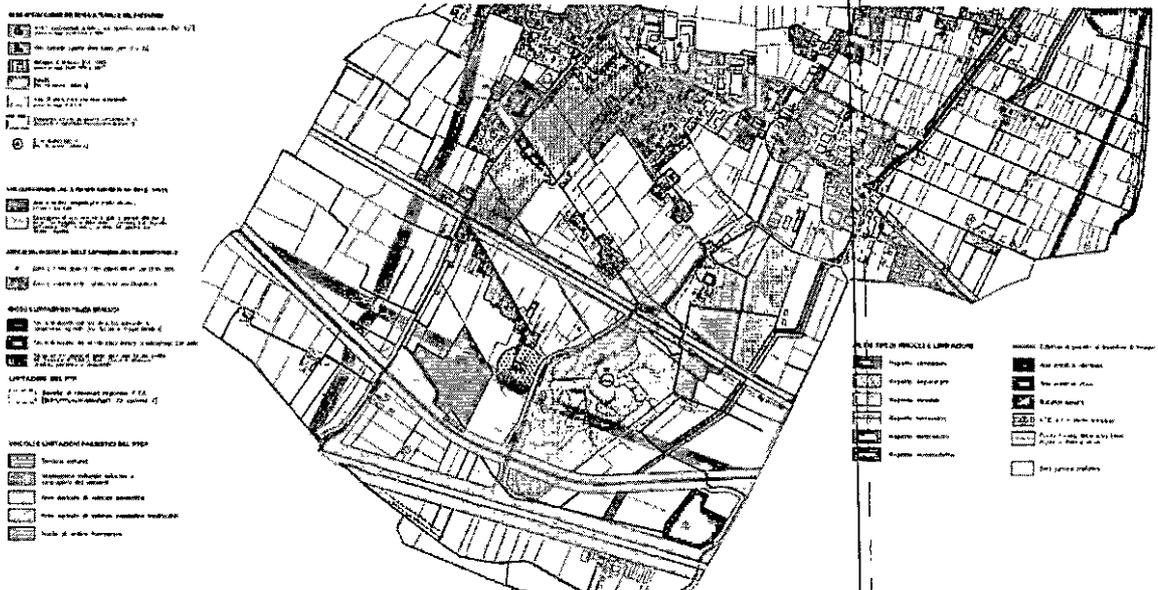
È ulteriormente evidente quindi che il modello di esercizio punta "probabilmente" sulla possibilità di sviluppare quanti più treni possibili diretti tra Milano e Verona, oltre alla prevista accessibilità ferroviaria all'aeroporto di Montichiari, attraverso la previsione della sola stazione ferroviaria, strettamente dimensionata per l'esercizio dei treni AV, sia nelle dotazioni impiantistiche che di accessibilità.

Nell'ambito dell'investimento per la linea AV/AC non è peraltro considerata alcuna connessione possibile tra l'aeroporto di Montichiari e la stazione di Brescia, forse per la permanente incertezza rispetto alle potenzialità reali di sviluppo dell'Aeroporto stesso per il traffico passeggeri.

La Provincia di Brescia, con DGP n. 221/2008, ha già sviluppato un'ipotesi di collegamento ferroviario tra la stazione di Brescia e l'aeroporto di Montichiari – anche quale possibile alternativa all'interconnessione est di Brescia - attraverso la riqualificazione della linea storica Brescia-Parma e contestuale raddoppio del tratto Brescia-San Zeno, che già offre apposto sedime trattandosi di linea originariamente a doppio binario.

Tale scenario, che si condivide e che qui si ripropone e si sostiene quale osservazione di carattere generale, consentirebbe di:

- riutilizzare un sedime ferroviario esistente con i conseguenti minori impatti ambientali;
- ridurre il consumo complessivo di suolo agricolo;
- potenziare i servizi regionali per l'accesso alla stazione di Brescia da sud;
- costituire la connessione tra la stazione di Brescia e l'aeroporto di Montichiari e viceversa (e relativa fermata AV) attraverso la realizzazione di un breve binario di raccordo, per il re-istadamento del traffico AV;
- eliminare l'interconnessione Brescia Est, che fra l'altro interferisce completamente con il vincolo paesaggistico (Terrazzi naturali). Tale limitazione è riportata nella tavola "Vincoli e Limitazioni" del Documento di Piano (Variante 2012 con adeguamento al P.T.R.) del Piano di Governo del Territorio approvato dal Comune di Mazzano con delibera C.C. n. 37 del 9 Luglio 2008 (come da figura in calce);
- eliminare la realizzazione di un lungo tratto di *shunt* a sud di Brescia, con conseguenti ingenti risparmi.



In definitiva, posto che allo stato non vi è alcuna certezza rispetto al pur auspicato sviluppo dell'aeroporto di Montichiari per il traffico passeggeri, il descritto scenario avrebbe l'immediato effetto di riconoscere alla città di Brescia il ruolo che naturalmente le appartiene, quale seconda città della Lombardia e collocata centralmente rispetto alla relativa provincia, assicurando al bacino di utenza il miglior servizio ferroviario. Ciò peraltro non pregiudicherebbe in alcun modo lo sviluppo aeroportuale, posto che in ogni caso i collegamenti tra aeroporto e capoluogo dovranno comunque essere assicurati in modo adeguato.

ooo ooo ooo

Subordinatamente all'eventuale mancato accoglimento della preliminare osservazione di carattere generale sopra riportata, si formulano di seguito le seguenti osservazioni puntuali.

ooo ooo ooo

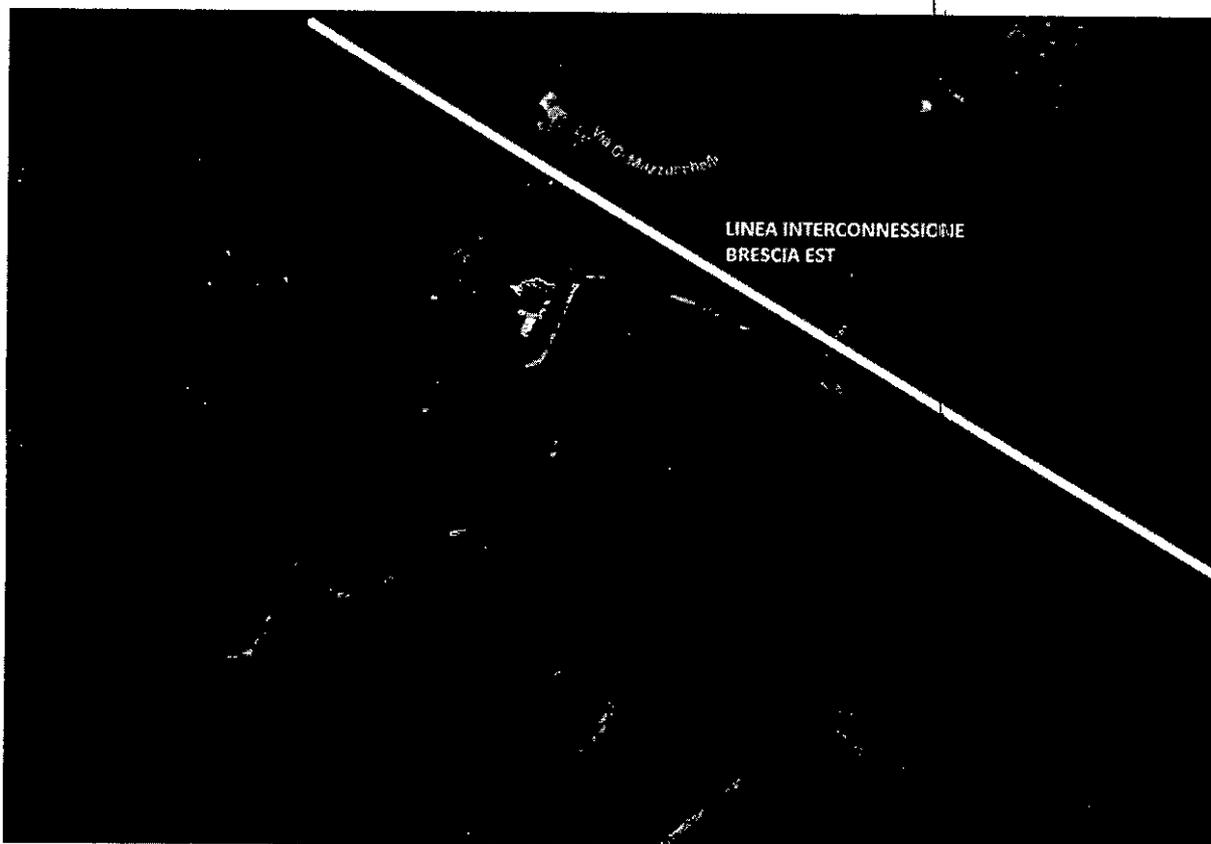
1. OSSERVAZIONE: il viadotto di progetto

L'esigenza di collegare la linea storica con la nuova linea AV/AC renderebbe necessaria, secondo la soluzione progettuale, la realizzazione di un viadotto dal Km 4+302.000 al Km 4+702.300 la cui altezza (comprensiva di barriere fonoassorbenti) supererà i 15 metri. Tale viadotto si trova in prossimità della frazione di Ciliverghe, frazione del comune di Mazzano. L'intervento avrebbe conseguentemente l'effetto di creare una barriera dall'insostenibile impatto visivo.

Nella denegata ipotesi in cui si ritenesse indispensabile la realizzazione di tale opera, si propone e si richiede quindi di introdurre ogni possibile soluzione di mitigazione dell'impatto visivo e dell'impatto acustico (barriere fonoassorbenti, alberature con alberi ad alto fusto), anche in ragione del fatto che la maggiore velocità dei convogli che transiterebbero ben al di sopra del piano campagna potrebbe procurare l'effetto di aggravare il rumore già ora avvertito dai residenti.

2. OSSERVAZIONE: il sottopasso carrabile e la viabilità ad esso asservita

A causa dell'elevato impatto ambientale e delle scelte viabilistiche da tempo consolidate, oltre che della scelta comunale di creare, a sud del tracciato, un'area verde attrezzata per la fruibilità pubblica di ca. 60.000 mq. adiacente alla sede degli alpini (parco agricolo extraurbano – figura in calce), recentemente acquisita al patrimonio dell'Ente locale, si chiede di evitare la realizzazione del sottopasso carrabile denominato "sottopasso IC Brescia est" previsto al Km 4.774.71 e limitrofo all'attuale sede degli Alpini.



Si segnala infatti che tale sottopasso carrabile non migliorerebbe la situazione viabilistica comunale complessivamente intesa, mettendo invece in discussione le caratteristiche e le prerogative dell'area verde, nata e voluta come parco agricolo.

In alternativa alla soluzione progettuale oggi prevista, si propone quindi:

- di evitare la realizzazione del previsto sottopasso carrabile denominato "sottopassi IC Brescia Est";
- di realizzare, in alternativa ad esso, un sottopasso ciclopedonale.

Tale soluzione avrebbe altresì il vantaggioso effetto di evitare la realizzazione di una rotatoria e di ulteriore viabilità stradale e di ridurre drasticamente, se non addirittura di azzerare, la vasta area di cantiere prevista.

In ogni caso si chiede di eliminare la citata rotatoria in lato NORD, siccome ampiamente invasiva del territorio agricolo e del paesaggio, mediante una soluzione progettuale tale da abbreviare il più possibile il percorso di accesso al sottopasso.

3. OSSERVAZIONE: interconnessione a raso

Il viadotto del salto di montone creerà un'interferenza con la viabilità comunale in corrispondenza del vecchio sovrappasso che conduce alla cascina S. Valentino (Figura in calce), interferendo anche con il collegamento tra il comune di Mazzano, il comune di Calcinato ed il comune di Castenedolo.



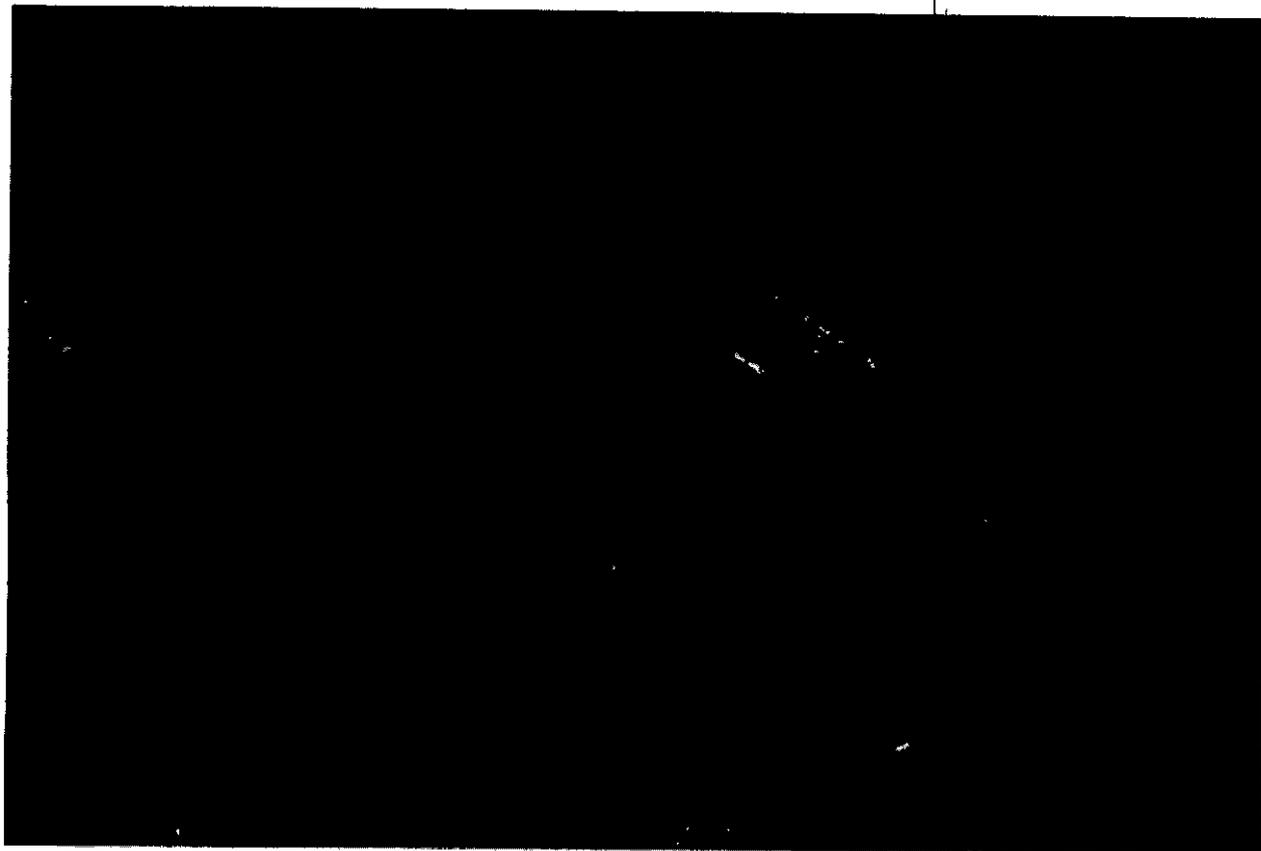
L'attuale ponte di ridotte dimensioni (utilizzato quasi esclusivamente da mobilità dolce) funge da collegamento con la cascina San Valentino e con i terreni ad essa attigui.

Si consideri che, da informazioni assunte, è emerso che taluni agricoltori necessitano di accedere al reticolo idrico posto a Nord del tracciato per finalità di regolazione irrigua; necessità che verrebbero frustrate dall'eliminazione di un punto di collegamento.

Il collegamento esistente verrebbe sostituito, secondo l'ipotesi progettuale, da un sottopasso carrai (osservazione 2), che però non avrebbe gli stessi vantaggi dell'attuale collegamento.

Per ovviare a tale problema si chiede, in ordine di priorità:

- di evitare il salto del montone, che crea notevoli problematiche realizzando al suo posto una interconnessione a raso;
- di creare un sottopasso a confine con il Comune di Calcinato, sfruttando l'esistenza di una piccola strada ad uso agricolo, posta a ridosso della cabina elettrica di proprietà F.S (Figura in calce), realizzandolo per il solo transito ciclo-pedonale e dei mezzi agricoli.



- riposizionare le aree di stoccaggio, come da soluzione approfondita riportata alla successiva osservazione n. 5.

4. OSSERVAZIONE: altra ipotesi progettuale

Al fine di dare maggiore concretezza alle osservazioni in questa sede formulate, si ritiene opportuno suggerire una diversa modalità realizzativa del cosiddetto "Salto del Montone".

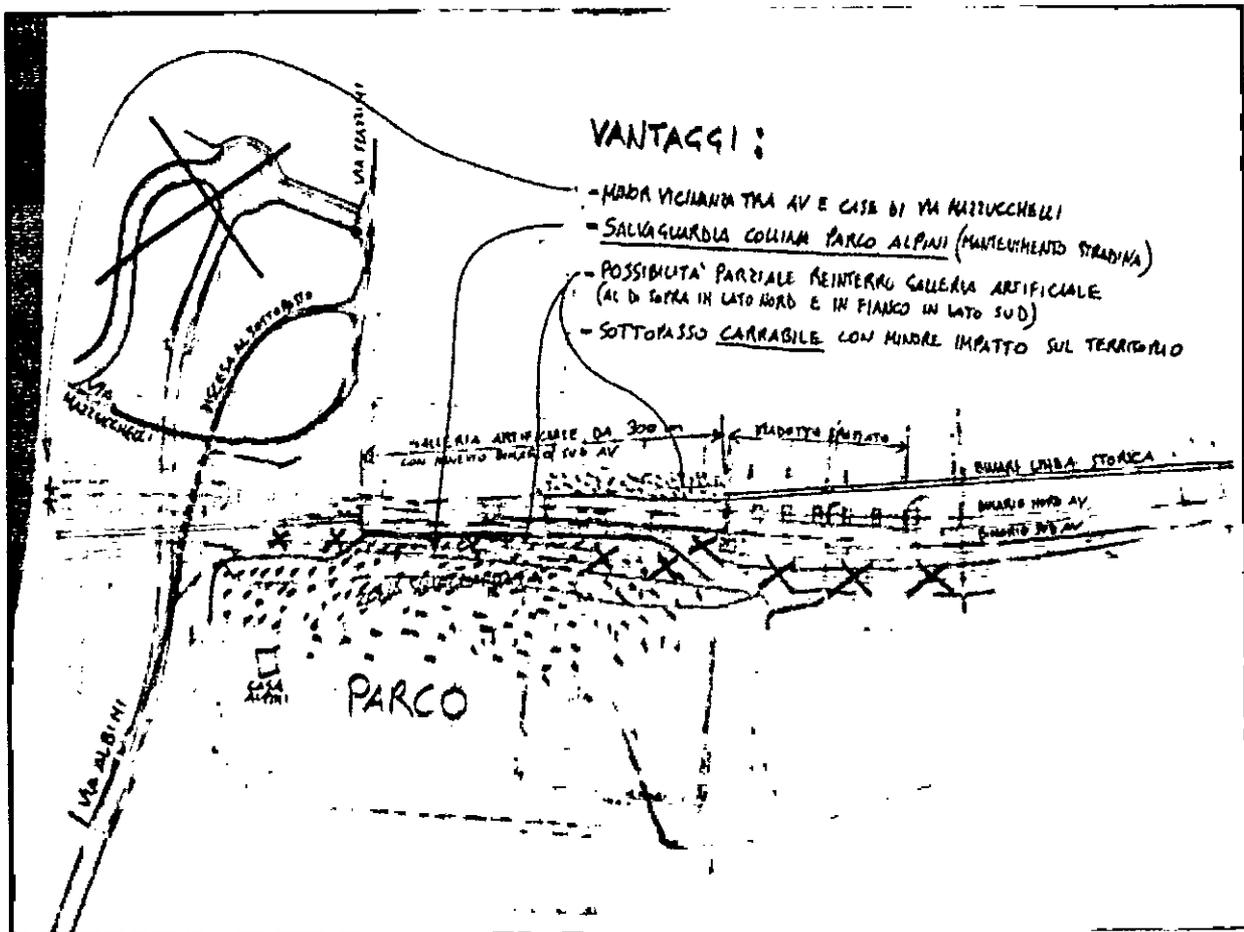
Si propone di realizzare gli innesti dei nuovi binari di AV sulla linea storica in modo da evitare la realizzazione di gravosissime opere di scavo in corrispondenza della collina denominata "Monte Spazzini" caratterizzata da elevato valore paesaggistico e ambientale (sul cui versante a sud della ferrovia è peraltro presente un parco pubblico con strutture atte a valorizzarne e a sfruttarne le valenze offerte). In particolare si propone di realizzare l'innesto del binario sud (denominato nei profili "BP") sulla linea storica evitando di staccarsi da questa prima della galleria artificiale, ma entrando anch'esso nella medesima e uscendo dopo il superamento della collina, evitando così la necessità di procedere allo sbancamento dell'intera collina superiore, oltre a consentire il ritombamento di terreno sul fianco sud della galleria e ottenere di fatto una sistemazione finale decisamente di minore impatto visivo e materiale. Tale Soluzione, illustrata nella figura di seguito riportata, dovrebbe comportare la realizzazione di una galleria artificiale più lunga e conformata in modo da far uscire il binario di AV citato indipendentemente dai binari ferroviari della linea

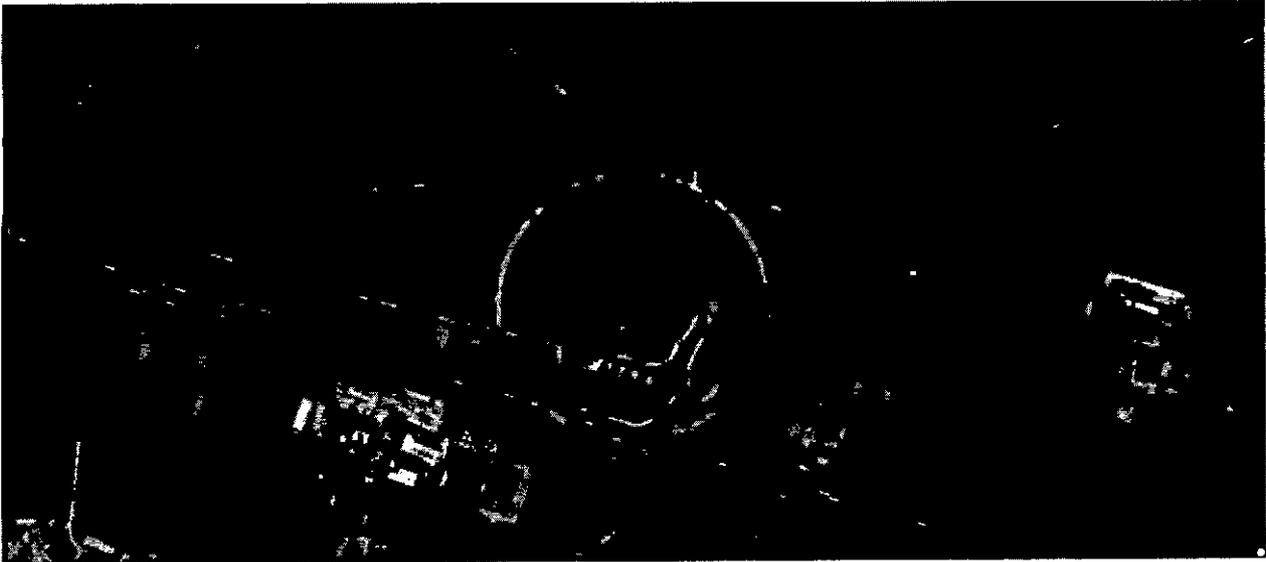
storica. La soluzione, oltre alla sostanziale salvaguardia della collina del parco citata, porterebbe ad ulteriori benefici sull'impatto generale dell'opera:

- Possibilità di ritombare lateralmente e superiormente anche il versante nord della collina, ripristinando così in buona parte l'andamento orografico originario;
- Possibilità di realizzare l'attraversamento sopraelevato del binario nord di AV (denominato nei profili "BD") con un ridotto angolo di incidenza planimetrico rispetto alla linea storica inferiore (ciò è ottenuto grazie alla maggiore lunghezza della galleria): portando così alla possibilità di un minor spostamento dal questa sui due lati estremi dei rilevati, e conseguente allontanamento dagli abitati presenti sul finire della via Mazzucchelli, altrimenti gravemente coinvolti dall'intervento.

Il realizzazione invece dell'innesto del binario sud di AV al di fuori della galleria, e quindi a cielo aperto, e ad una quota pari a quella della linea storica (quindi molto bassa), comporta la creazione di una voragine che sostanzialmente elimina la collina esistente a delimitazione e a sfondo naturale e paesaggistico del parco.

Ad ogni modo, si precisa che la soluzione della realizzazione del sottopasso carrabile viene proposta in via subordinata rispetto alla soluzione che prevede il sottopasso ciclopedonale





6. OSSERVAZIONE: riduzione e riposizionamento dei locali tecnici

I locali tecnici di notevoli dimensioni identificati dal nominativo CAB. ENEL MT/BT al km 5+364.500 P e PJ2 BRESCIA EST al km 5+300 P sono molto vicini alle abitazioni, fra cui anche la villa di importanza storica Mazzucchelli.

Si propone quindi di valutare una riduzione della loro dimensione ed una ricollocazione in altra più idonea sede, tenuto anche conto del fatto che l'accesso a tale edificio sarebbe assicurato tramite una strada privata.

7. OSSERVAZIONE: viabilità di cantiere e vincolo paesaggistico

Il progetto, la cantieristica e la viabilità relativa interferiscono con il vincolo paesaggistico della Villa Mazzucchelli, che insiste sull'edificio e sul parco del museo. La viabilità di cantiere a nord della linea ricade, infatti, proprio all'interno di tale vincolo paesaggistico.

Si propone quindi di eliminare la viabilità di cantiere ricadente all'interno del vincolo paesaggistico, rivedendo l'organizzazione delle aree di cantiere stesse ed eventualmente il punto di spiccato del tracciato ferroviario di interconnessione.

8. OSSERVAZIONE: avvicinamento della linea alle abitazioni

Il notevole impatto ambientale dell'opera sull'abitato di Via Mazzucchelli e via Albini, derivante dall'innalzamento del binario per poter sovrappassare la linea storica, produrrà anche un avvicinamento della linea stessa alle abitazioni passando dagli attuali 100 m a 40 - 50 m, oltre che avere come conseguenza numerosi espropri di aree di proprietà di cittadini residenti in zona. Da sottolineare inoltre che l'edilizia di tale zona rientra fra quella classificata come "nuclei di antica formazione", come riporta la tavola "Vincoli e Limitazioni" del Documento di Piano (Variante 2012 con adeguamento al P.T.R.) del Piano di Governo del Territorio del Comune di Mazzano approvato

con delibera C. C. n. 37 del 9 Luglio 2008 e, pertanto, caratterizzati da notevole interesse storico e paesistico (Figura in calce).



9. OSSERVAZIONE: dimensioni della viabilità di cantiere

La viabilità asfaltata di cantiere, prevista parallelamente alla linea ferroviaria, è di notevoli dimensioni ed inadeguata agli spazi reali.

Si propone di limitare l'estensione della viabilità di cantiere e di prevedere il ripristino a fine lavori.

ooo ooo ooo

Sempre nella denegata ipotesi in cui il tracciato rimanga immutato rispetto all'attuale previsione progettuale, si formula la seguente richiesta di

COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI

Nel caso di realizzazione dell'interconnessione, oltre alle mitigazioni già previste dal progetto, a quelle richieste nelle osservazioni su esposte ed a quelle che potranno manifestarsi necessarie in sede di progetto esecutivo, si chiede che il progetto preveda:

1. **Realizzazione o comunque compartecipazione ai lavori di riqualificazione della cessata discarica di Ciliverghe**

A pochissima distanza dal tracciato dell'interconnessione insiste una cessata discarica di RSU, che l'Amministrazione Comunale di Mazzano, in accordo con gli enti competenti, in primis con Regione

Lombardia, ha in animo di riqualificare. Considerato che parte dell'abitato della frazione di Ciliverghe, ossia la via Albini, si colloca fisicamente proprio tra il tracciato ed il corpo discarica, si chiede che dei lavori di riqualificazione si faccia carico il general contractor, ovvero comunque che sia assicurata una compartecipazione finanziaria alla relativa realizzazione.

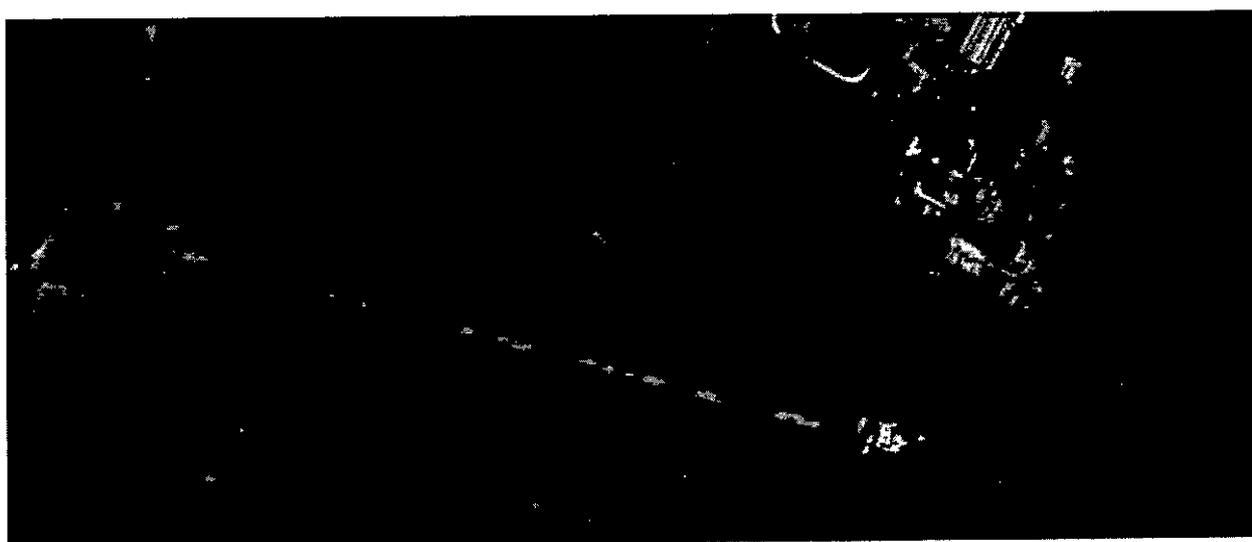
2. Risoluzione delle problematiche legate al dilavamento della collina prospiciente alla via Mazzucchelli

Nel luogo in cui, secondo lo schema progettuale in argomento, dovrebbe essere realizzata la nuova viabilità, con relativa rotatoria, asservita al previsto sottopassaggio carraio, soprattutto nel caso di forti piogge si manifesta un fenomeno di dilavamento, in forza del quale fango e ghiaia vengono trasportati dalla prospiciente collina sul sedime stradale.

Si chiede pertanto che tale inconveniente sia risolto con la previsione, progettazione e realizzazione di un idoneo canale adiacente la viabilità esistente o realizzanda.

3. Spostamento del depuratore attualmente adiacente alla via Albini

Con riferimento al precedente punto 1., già si è rilevato come una delle zone maggiormente interessate dall'opera sia la via Albini, collocata tra il tracciato di progetto e la cessata discarica di RSU. In tale contesto territoriale, a poca distanza dalle abitazioni, trovasi inoltre un depuratore (figura in calce), peraltro da tempo in sofferenza. Si chiede pertanto che il general contractor si faccia carico dello spostamento del medesimo, peraltro destinato a divenire nel prossimo futuro mera centrale di pompaggio, in modo da allontanarlo dalle abitazioni.



4. Alberature e barriere fonoassorbenti

Per quanto già non previsto in sede progettuale, si raccomanda la realizzazione di adeguate piantumazioni con alberi d'alto fusto e realizzazione di barriere fonoassorbenti, a tutela dei residenti in luogo prossimo al tracciato.

5. Eventuale realizzazione del sottopassaggio

Nella denegata ipotesi in cui il sottopassaggio carraio, in luogo di quello solamente ciclopedonale, in prossimità del "salto del montone" venga comunque realizzato, si chiede di contenere al massimo lo spazio di cantiere ed il nuovo tracciato viabilistico, in modo da ridurre al minimo il consumo di suolo.

6. Parcheggio asservito al Parco extraurbano

Si chiede la realizzazione di un parcheggio asservito al parco extraurbano, da fruire a cura della popolazione che intenderà recarsi al parco stesso in automobile, percorrendo Via Albini, posto che chi si recherà al parco in bicicletta potrà, in alternativa, sfruttare il sottopassaggio ciclopedonale protetto di cui si è chiesta la realizzazione.

7. Valorizzazione del Parco extraurbano

Considerata l'importanza del parco quale polmone verde a disposizione della cittadinanza, all'interno del quale si colloca la sede del Gruppo Alpini, si chiede di contribuire alla sua valorizzazione mediante compartecipazione al relativo costo, includendo la riqualificazione e miglioramento dei laghetti esistenti e la dotazione di strutture adeguate (zone picnic, cestini rifiuti, area gioco per bambini, nonché asfaltatura del vialetto di ingresso della sede degli Alpini stessa).

8. Riqualificazione Via Spazzini e Via Conciliazione

Le Vie Spazzini e Conciliazione si collocano in prossimità della Via Mazzucchelli e nelle immediate vicinanze dell'area sottoposta ad intervento. Si chiede pertanto che il tratto di Via Spazzini – Via Conciliazione di cui all'allegata figura sia riqualificato mediante asfaltatura del sedime stradale, rifacimento dei marciapiedi e posizionamento di illuminazione pubblica laddove mancante.

9. Riqualificazione Via Mazzucchelli

Si chiede, in aderenza a varie richieste pervenute da cittadini residenti, la realizzazione di dossi per la limitazione della velocità, tenuto conto in particolare del fatto che la viabilità ipotizzata in sede progettuale avrebbe l'effetto di un incremento del traffico in zona.

Pec Direzione

Da: comune.mazzano@pec.it
Inviato: giovedì 6 novembre 2014 11:33
A: MATTM@pec.minambiente.it; DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; stm@pec.mit.gov.it; mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it; mbac-dr-lom@mailcert.beniculturali.it; mbac-dr-ven@mailcert.beniculturali.it; segr.min@pecmise.gov.it; consorziocepavdue@pec.eni.it; segreteriacda@pec.rfi.it; italferr@legalmail.it; infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it; ambiente@pec.regione.lombardia.it; protocollo@pec.provincia.bs.it; italferr@italferr.it
Oggetto: Prot.N.0020910/2014 - TRASMISSIONE OSSERVAZIONI D.C.C. N.73/2014 RELATIVE PROGETTO DEFINITIVO LINEA AV/AC
Allegati: Segnatura.xml; mazzano.pdf; Osservazioni TAV .pdf