

## Pec Direzione

---

**Da:** protocollo@pec.comune.poncarale.brescia.it  
**Inviato:** giovedì 6 novembre 2014 12:44  
**A:** dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it; stm@pec.mit.gov.it; mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it; mbac-dr-lom@mailcert.beniculturali.it; imp.pci.segreteria@pec.sviluppoeconomico.gov.it; imp.pic.segreteria@pec.sviluppoeconomico.gov.it; consorziocepavdue@pec.eni.it; segreteriacda@pec.rfi.it; presidenza@pec.regione.lombardia.it; protocollo@pec.provincia.bs.it  
**Oggetto:** Prot.N.0005998/2014 - OSSERVAZIONI ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.165, ART.167 (COM  
**Allegati:** Segnatura.xml; Osservazioni VAS.pdf



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

E,prot DVA-2014-0036725 del 10/11/2014





**COMUNE DI PONCARALE**  
**PROVINCIA DI BRESCIA**  
Piazza Caduti n.1 -25020 Poncarale (BS)  
Tel. 030/2640184 - Fax 030/2540202 - C.F. 80018630170 -  
P. IVA 01806080170  
e-mail [protocollo@pec.comune.poncarale.brescia.it](mailto:protocollo@pec.comune.poncarale.brescia.it)

Prot. n. 5998

Poncarale, 06 novembre 2014

**Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare**

Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 Roma

[pec: dgsalvanguardia.ambientale@pec.miniambiente.it](mailto:dgsalvanguardia.ambientale@pec.miniambiente.it)

**Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Struttura Tecnica di Missione**

Via Nomentana, 2  
00161 Roma

[pec: stm@pec.mit.gov.it](mailto:stm@pec.mit.gov.it)

**Al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del  
Turismo**

Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti,  
l'Architettura e l'arte contemporanee  
Via di S. Michele, 22

00153 Roma

[pec: mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it)

**Al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del  
Turismo**

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici  
della Lombardia

Palazzo Litta  
Corso Magenta, 24

20123 Milano

[pec: mbac-dr-lom@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dr-lom@mailcert.beniculturali.it)

**Al Ministero dello Sviluppo Economico**

Via Vittorio Veneto, 3  
00187 Roma

[pec: imp.pci.segreteria@pec.sviluppoeconomico.gov.it](mailto:imp.pci.segreteria@pec.sviluppoeconomico.gov.it)

[pec: imp.pic.segreteria@pec.sviluppoeconomico.gov.it](mailto:imp.pic.segreteria@pec.sviluppoeconomico.gov.it)

**Al Consorzio CEPA DUE**

Via Sorbella, 30  
25125 Brescia

[pec: consorziocepavdue@pec.eni.it](mailto:consorziocepavdue@pec.eni.it)

**Alla R.F.I. S.p.A.**  
Piazza della Croce Rossa, 1  
00161 Roma  
*pec: segreteriaacda@pec.rfi.it*

**Alla ITALFERR S.p.A.**  
Via Torcello, 2  
20126 Milano  
e-mail: itaferr@italferr.it  
*e-mail: r.delmaschio@italferr.it*

**Alla REGIONE LOMBARDIA**  
Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità  
Piazza Citta di Lombardia, 1  
20124 Milano  
*pec: presidenza@pec.regione.lombardia.it*

**Alla PROVINCIA DI BRESCIA**  
Piazza Paolo VI, 29 (Palazzo Broletto)  
25121 Brescia  
*pec: protocollo@pec.provincia.bs.it*  
*e-mail: presidenza@provincia.brescia.it*

**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 Poncarale.

**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.

**PREMESSA**

Le presenti osservazioni sono relative alla "riconfigurazione del piano di cantierizzazione" del Lotto Funzionale Brescia – Verona, ed in particolare alla procedura di VIA che fa seguito alle modifiche introdotte in seguito alle 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.

**CONSIDERATO che:**

Il territorio del Comune di PONCARALE è interessato dal tracciato della linea A.V./A.C. e in particolare da un tratto di circa 1,7 km della linea A.V./A.C. (indicativamente dalla progressiva km 83+600 alla km 85+300) e da un cantiere di armamento (Gardesana) oltre alle aree di stoccaggio adiacenti la linea.

**CONSIDERATO che:**

sono stati sottoposti a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale statale le opere di cantierizzazione, inclusa la viabilità di cantiere, interessanti anche il comune, 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 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 Dicembre 2001, n. 443, 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;

**CONSIDERATO che:**

Sono presenti a poca distanza dalla linea A.C./A.V. un cantiere BREBEMI, che risulta essere in fase di esaurimento dell'attività, e il "Raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari", ultimato da Azzano Mella fino a Castenedolo;

**SI FORMULANO LE SEGUENTI OSSERVAZIONI**

**0 - OSSERVAZIONE di carattere generale**

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

Si chiede pertanto il rifacimento completo della procedura di VIA sull'intero lotto funzionale.

Sempre a carattere generale, ed a supporto della tesi sopraesposta, si osserva inoltre che:

Le descrizioni delle aree di intervento risultano burocraticamente sommarie e di poca utilità al riconoscimento dei caratteri, dei valori e dei disvalori.

Non risulta, perché non viene data una descrizione neppure sommaria, che siano state valutate alternative alle localizzazioni proposte per le varie tipologie di insediamento come risulta previsto dall'art. 27, co. 5, let. d) del D.lgs. 152/2006.

Non si è tenuto in alcun conto il tema del consumo di suolo che, anche se considerato 'temporaneo' e al di là degli indennizzi monetari, costituisce pur sempre un elemento di forte impatto ambientale per la modificazione degli equilibri ecologici, per l'impovertimento del sistema agricolo e per la riduzione di produttività del suolo ripristinato.

È sorprendente che il tema dell'impatto paesaggistico venga affrontato semplicemente come occultamento degli elementi distonici e contrastanti come quelli introdotti dalle aree di cantiere. A pag. 21 della Relazione dello Studio di Impatto Ambientale si legge *"dove sono previste dune perimetrali realizzate con il terreno di scotico. [...] costituirà, [...] un elemento di attenuazione dell'impatto paesaggistico, che potrà essere integrato con interventi di inarbustimento a lato delle dune stesse."* Tale affermazione sembra non considerare il carattere distintivo del paesaggio agrario attraversato dal tracciato che, almeno fino a Montichiari, è completamente pianeggiante e privo di 'dune' che costituirebbero una anomalia morfologica e pertanto una evidente intrusione paesaggistica.

Lo Studio di Impatto Ambientale prende in considerazione quali aree di potenziale criticità paesaggistica situate nella provincia di Brescia solo l'imbocco est galleria Lonato - progressiva km. 110, il sistema Frassino - Baccolto - Mincio, dalla progressiva km. 122,3 alla progressiva km. 125,2. Dimentica però di evidenziare e pertanto di valutare tutta la fascia ai piedi del Montenetto attraversata dall'infrastruttura e sede di diverse aree di cantiere. Si ricorda al riguardo che il Montenetto è Parco Regionale ed è classificato dal PPR fra gli elementi identificativi del paesaggio regionale.

Lo Studio di Impatto Ambientale non effettua alcuna valutazione in relazione all'andamento altimetrico della TAV/AC in relazione a quello della già realizzata SP19. Al riguardo, parrebbe (non esistono sezioni o profili che contemplino entrambe le infrastrutture) che il profilo altimetrico della TAV/AC non coincida con quello della SP19 ma si posizioni ad una quota superiore aumentando l'interferenza/occlusione visiva da nord verso sud proprio in direzione del Montenetto e che al riguardo non siano descritti gli interventi di mitigazione impiegati.

Non è previsto alcun progetto di ripristino delle aree utilizzate per la cantierizzazione, una volta esaurita la loro funzione, che consenta una qualsiasi valutazione.

Si rimarca anche l'attenzione al cronoprogramma degli interventi mitigativi e delle opere accessorie alla cantierizzazione, con l'indispensabilità dell'adeguamento delle sedi viarie utilizzate per i cantieri, per evitare l'utilizzo di tracciati alternativi, anche temporaneamente.

Si considera infine imprescindibile prevedere:

- Il ripristino dei luoghi e di recupero ambientale a fine cantiere con le garanzie adeguate in termini fidejussori;
- Il ripristino ambientale delle aree dedicate alle piste di cantiere;
- la realizzazione di adeguate opere mitigative lungo il tratto ferroviario la cui altezza superi di 0,50 ml. il piano di campagna.

## 1. OSSERVAZIONE

La viabilità del cantiere Gardesana presenta un palese criticità relativamente alla nuova rotatoria prevista sulla SP45bis. Essa infatti risulta a una distanza di circa 50 m da una rotatoria già esistente che serve per smistare il traffico diretto verso il casello della autostrada A21 (Brescia Sud). La rotatoria già esistente sulla SP45bis funge già da collegamento con la strada che porta alla cascina Malfatto, individuata parzialmente come viabilità di cantiere, e anche con la strada in sinistra idrografica al canale del Naviglio (già utilizzata anch'essa per il cantiere di Centro Padane e individuata come viabilità di cantiere da Cepav Due).

Si chiede quindi che la rotatoria prevista da progetto venga eliminata dato che è già possibile connettersi alla viabilità esclusiva del cantiere attraverso la rotatoria esistente sulla SP45bis (Figura 1).



Figura 1 - In alto: estratto della tavola IN0500DE2P5CA00000200 che mostra le due rotonde allineate in direzione Nord-Sud estremamente ravvicinate e la viabilità di cantiere. Si nota anche la terza rotatoria d'ingresso alla A21 spostata verso Est. In basso: la situazione attuale con le due rotonde e la connessione alla viabilità che potrà essere utilizzata per il cantiere verso Est ed Ovest.

## 2. OSSERVAZIONE

Il progetto della viabilità del cantiere Gardesana presenta un collegamento alla viabilità ordinaria esistente per l'accesso da parte di mezzi d'opera, automezzi e autoveicoli per il personale addetto al cantiere. Questa connessione è prevista attraverso il parziale utilizzo di viabilità già esistenti ed in parte da realizzare.

Si precisa a tal riguardo che:

- a) un tratto della SP24 che si vuole utilizzare è dismesso da anni e risulta attualmente impraticabile, essendo stata spostata l'intersezione tra la SP24 e la SP45bis più a Sud, mentre nel progetto risulta indicato come tratto di strada che porta al cantiere;
- b) si prevede di utilizzare come strada di comunicazione tra la viabilità principale e il cantiere la strada ponderale già utilizzata da Centro Padane all'epoca della realizzazione del raccordo per il casello autostradale. Tale strada è attualmente di proprietà privata e in uso al proprietario e risulta unica via d'accesso alla cascina Francesca. Essendo terminato il cantiere di Centro Padane la stessa ha perso le autorizzazioni di utilizzo della via come strada di cantiere.
- c) Viene indicata quale uscita principale di tale strada ponderale la via A. Gallo, strada comunale di collegamento tra il centro abitato e l'area artigianale, che oltrepassa i binari dell'Olmeneta attraverso un passaggio a livello stretto e poco praticabile soprattutto per mezzi pesanti. L'utilizzo di questo sistema stradale risulterebbe quindi difficoltoso oltre che a gravare sul normale traffico comunale.

Per questi motivi si chiede di sfruttare la viabilità di cantiere già utilizzata da Centro Padane (che aveva un cantiere nella stessa posizione del cantiere Gardesana di Cepav Due) (Figura 2). Tale viabilità metterebbe in collegamento l'accesso al cantiere direttamente con l'intersezione tra la SP24 e la SP45bis attraverso un nuovo collegamento tra via A. Gallo e via G. Marconi. Tale collegamento è in via di realizzazione da parte di Centro Padane (Le aree sono state già espropriate ed in via di frazionamento per l'acquisizione da parte del comune. Il progetto esecutivo è stato già acquisito e approvato dal comune). Lo stesso inoltre prevede già più di un accesso da strade vicinali già evidenziate sul progetto come vie utilizzabili. È importante sottolineare che questa soluzione contribuisce ad alleggerire ogni interferenza sulla viabilità comunale. Si chiede quindi di rivedere la viabilità di cantiere utilizzando la soluzione sopracitata.

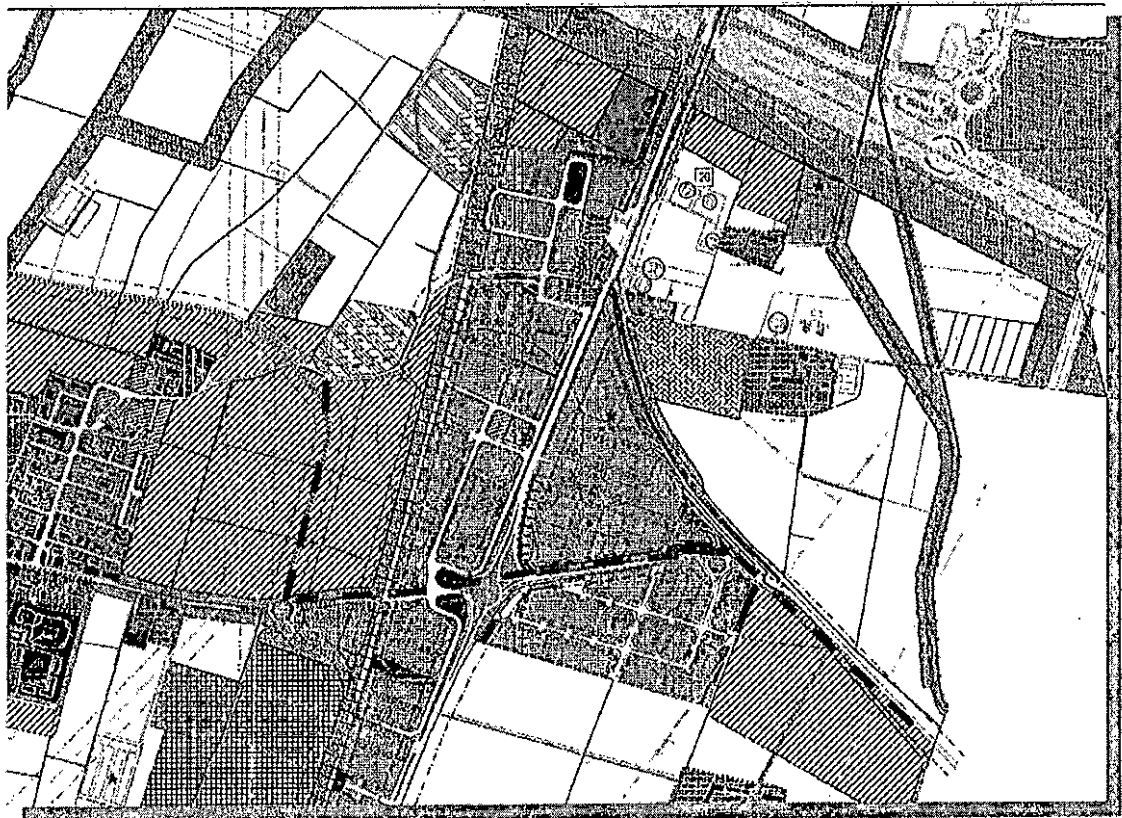
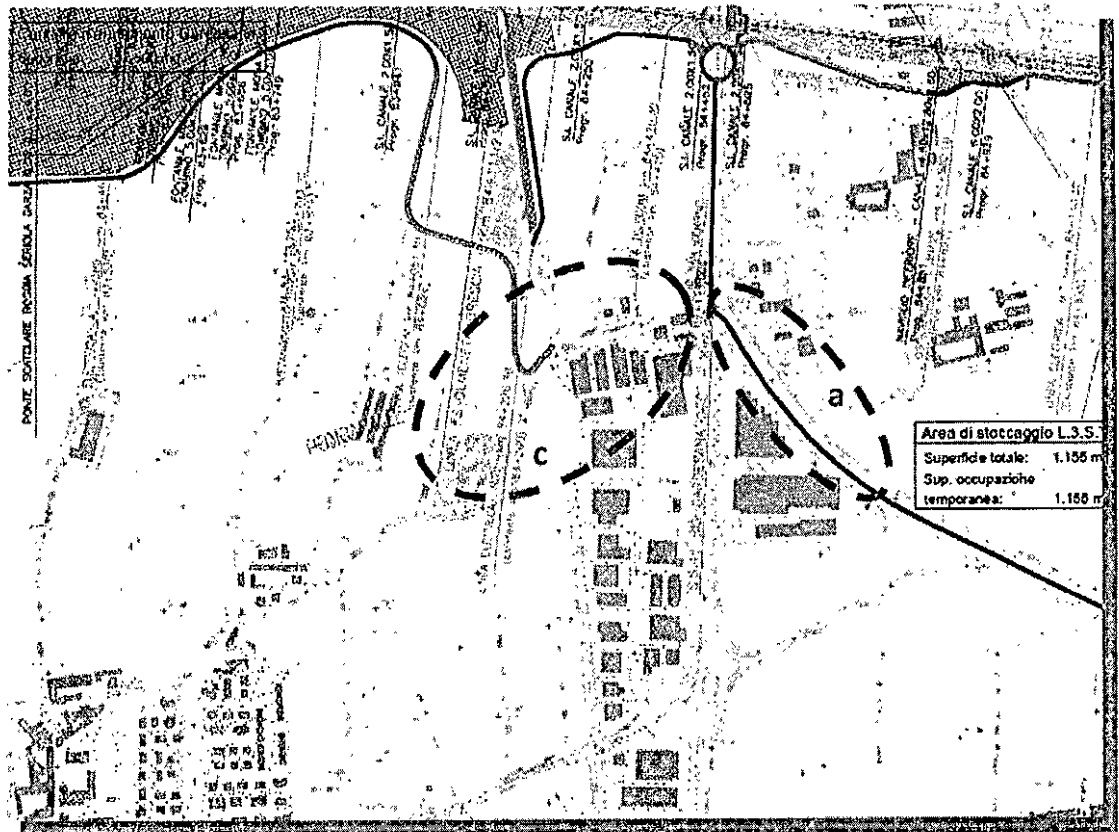


Figura 2 – In alto: estratto della tavola IN0500DE2P5CA000002D0 che mostra le problematiche riscontrate nella viabilità di cantiere per i punti a) e b). In basso: estratto della tavola del PGT di Poncarale (Piano delle Regole, Tav. 1 – Rappresentazione cartografica uso del suolo, variante 2012 ) che mostra la viabilità alternativa proposta.



### 3. OSSERVAZIONE

Per quanto riguarda il cantiere Gardesana di circa 130.000 m<sup>2</sup> si esprimono alcune osservazioni relative anche agli impatti ambientali ed in particolare a quelli idraulici.

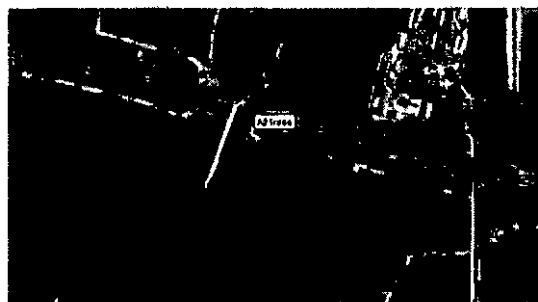
Per le aree agricole della Bassa Bresciana è estremamente importante la gestione delle acque attraverso il reticolo idrico minore. Oltre agli aspetti paesaggistici legati alla presenza di rogge e fontanili, vi sono anche aspetti connessi all'agricoltura e all'assetto idrogeologico – visto il ruolo rilevante di rogge e canali quale elemento per lo smaltimento delle acque meteoriche in caso di eventi intensi – che non possono essere trascurati. Si osserva quindi la necessità di verificare la continuità del reticolo minore lungo tutta la linea, affinché venga mantenuta la possibilità di irrigazione di tutte le aree agricole adiacenti alla linea, sia in fase di realizzazione dell'opera che dopo la chiusura del cantiere. In questo modo verrà garantita una maggiore sicurezza sotto il profilo idrogeologico.

Per quanto riguarda il cantiere Gardesana l'ipotesi di tombinatura può creare problemi sotto diversi punti di vista:

- i corsi d'acqua sono alimentati anche da fontanili la cui chiusura eliminerebbe un'area di interesse ambientale importante;
- lungo il corso d'acqua prossimo al cantiere Gardesana sono presenti degli antichi ponti di attraversamento in mattoni che verrebbero distrutti, compromettendo il valore archeologico e storico dei luoghi;
- nell'area del cantiere esiste un pozzo privato utilizzato per l'irrigazione quindi è evidente che l'azienda agricola che lo utilizza deve essere messa in condizione di poter continuare a la sua attività prevedendo la realizzazione di un altro pozzo in un luogo raggiungibile;
- sono presenti nell'area occupata dal cantiere una serie di fossi di derivazione che servono per l'irrigazione che devono essere mantenuti per garantire l'utilizzo dei fondi agricoli senza l'"indennizzo ad incolto".

Per i motivi sopra descritti si chiede che vengano valutate soluzioni diverse e che vengano salvaguardati gli aspetti naturalistico ambientali e tutti i manufatti esistenti (Figura 3).

Si ribadisce inoltre che alla fine dell'utilizzo dell'area di cantiere ogni corso d'acqua dovrà essere ripristinato comprese le rive con le specie arboree ora esistenti.



*Figura 3 – Immagine che documento lo stato lo stato attuale dei luoghi nella futura area del cantiere Gardesana a Poncarale (31.10.2014)*

#### 4. OSSERVAZIONE

Sempre relativamente al cantiere Gardesana, un altro aspetto problematico risulta essere quello delle mitigazioni e della restituzione dei terreni agricoli alle condizioni *ante-operam*. Si sollevano perplessità sul fatto che lo scotico di 40 cm effettuato nelle aree di cantiere - e poi restituito a fine lavori - sia sufficiente a garantire una produttività agricola paragonabile a quella esistente e analogamente si ritiene critico che lo stoccaggio di materiali e le lavorazioni del cantiere non costituiscano un inquinamento nei confronti del suolo che li ospita.

Si chiede pertanto che le aree agricole interessate dal cantiere e dalla relativa viabilità vengano restituite alla comunità con condizioni di produttività agricola paragonabili a quelle *ante-operam* e che le strade utilizzate per la viabilità di cantiere vengano ri-asfaltate o restituite in condizioni paragonabili a quelle di inizio lavori.

Si chiede inoltre che venga prevista una polizza fideiussoria legata al ripristino.

#### 5. OSSERVAZIONE

Si evidenzia la potenziale problematicità derivante agli edifici prossimi al viadotto ferroviario per quanto riguarda le vibrazioni prodotte dal passaggio dei convogli ferroviari. Tale problema si manifesta anche nei confronti delle attività produttive nella zona industriale.

Non paiono compiutamente analizzati tali impatti ambientali che dovranno obbligatoriamente essere presi in considerazione in sede di VIA, con dimostrazione delle vibrazioni prevedibili e proposta di mitigazioni.

#### 6. OSSERVAZIONE

Si evidenzia la potenziale problematicità derivante agli edifici prossimi al viadotto ferroviario ed alla linea in generale per quanto riguarda l'impatto elettromagnetico prodotto dall'elettificazione della linea.

Non paiono compiutamente analizzati tali impatti ambientali che dovranno obbligatoriamente essere presi in considerazione in sede di VIA, con dimostrazione dei campi magnetici prevedibili e proposta di mitigazioni.

#### SINTESI DELLA OSSERVAZIONI (1-4)

Si riporta di seguito la sintesi delle Osservazioni e relativi impatti ambientali divisi per componente.

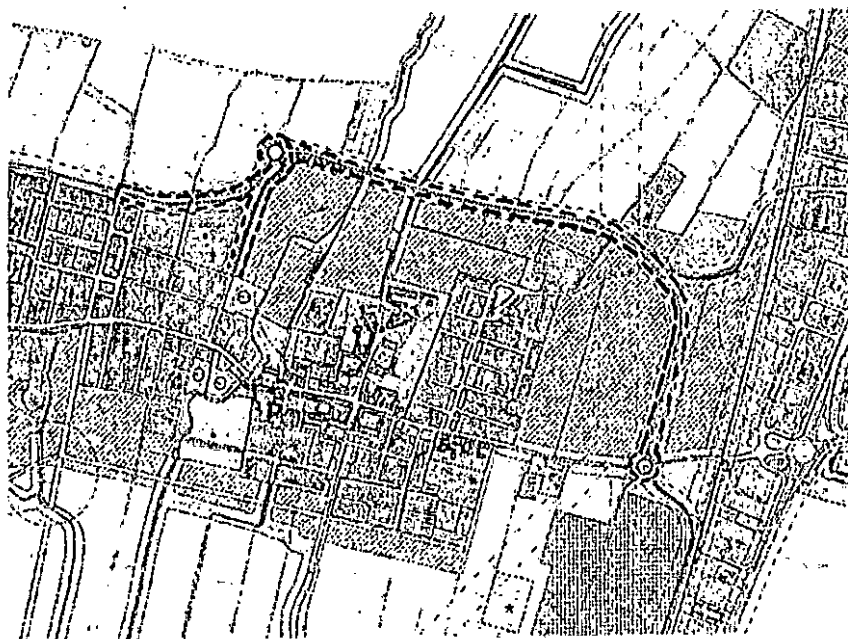
| Componente ambientale            | Osservazione 1   | Osservazione 2  |
|----------------------------------|--|---|
| Acque superficiali e sotterranee | L'eliminazione della rotatoria sulla SP45bis permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente. | L'utilizzo della viabilità proposta permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente. |
| Uso del suolo                    | L'eliminazione della rotatoria sulla   | L'utilizzo della viabilità proposta   |

|                               |  |  |
|-------------------------------|--|--|
|                               | SP45bis permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente.                                      | permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente.  |
| Vegetazione                   | L'eliminazione della rotatoria sulla SP45bis permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente. | L'utilizzo della viabilità proposta permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente.  |
| Unità faunistico territoriali | L'eliminazione della rotatoria sulla SP45bis permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente. | L'utilizzo della viabilità proposta permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente.  |
| Ecosistemi                    | L'eliminazione della rotatoria sulla SP45bis permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente. | L'utilizzo della viabilità proposta permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente.  |
| Rumore                        | L'eliminazione della rotatoria sulla SP45bis permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente. | L'utilizzo della viabilità proposta permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente.  |
| Vibrazioni                    | L'eliminazione della rotatoria sulla SP45bis permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente. | L'utilizzo della viabilità proposta permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente.  |
| Atmosfera – qualità dell'aria | L'eliminazione della rotatoria sulla SP45bis permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente. | L'utilizzo della viabilità proposta permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente ed in particolare il traffico indotto sarebbe effettuato su un percorso adeguato. |
| Paesaggio                     | L'eliminazione della rotatoria sulla SP45bis permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente. | L'utilizzo della viabilità proposta permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente ed in particolare il traffico indotto sarebbe effettuato su un percorso adeguato. |
| Archeologia                   | L'eliminazione della rotatoria sulla SP45bis permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente. | L'utilizzo della viabilità proposta permetterebbe di utilizzare aree già impattate preservando questa componente ed in particolare il traffico indotto sarebbe effettuato su un percorso adeguato. |

| <b>Componente ambientale</b>     | <b>Osservazione 3</b>   | <b>Osservazione 4</b>  |
|----------------------------------|---|--|
| Acque superficiali e sotterranee | Le richieste di attenzione avrebbero effetti positivi principalmente su questa componente riverberandosi poi a quelle ad essa connesse. | Le richieste proposte avrebbero effetti positivi su questa componente.   |
| Uso del suolo                    | Le richieste di attenzione avrebbero certamente effetti positivi sulla componente agricola dei terreni.                                 | Le richieste proposte avrebbero effetti positivi principalmente su questa componente riverberandosi poi a quelle ad essa connesse. |
| Vegetazione                      | Gli effetti positivi sulle acque e sui suoli avrebbero effetti positivi anche su questa componente.                                     | Le richieste proposte avrebbero effetti positivi su questa componente.   |
| Unità faunistico territoriali    | Gli effetti positivi sulle acque e sui suoli avrebbero effetti positivi anche su questa componente.                                     | Le richieste proposte avrebbero effetti positivi su questa componente.   |
| Ecosistemi                       | Gli effetti positivi sulle acque e sui suoli avrebbero effetti positivi anche su questa componente.                                     | Le richieste proposte avrebbero effetti positivi su questa componente.   |
| Rumore                           |   |  |
| Vibrazioni                       |   |  |
| Atmosfera – qualità dell'aria    | Gli effetti positivi sulle acque, sui suoli e sulla vegetazione avrebbero effetti positivi anche su questa componente.                  | Le richieste proposte avrebbero effetti positivi su questa componente.   |
| Paesaggio                        | Gli effetti positivi sulle acque e sui suoli avrebbero effetti positivi anche su questa componente.                                     | Le richieste proposte avrebbero effetti positivi su questa componente.   |
| Archeologia                      | Le richieste di attenzione avrebbero effetti positivi nel preservare emergenze archeologiche.   | Le richieste proposte avrebbero effetti positivi su questa componente.   |

## OPERE COMPENSATIVE RICHIESTE

Anche alla luce del risparmio dovuto alla ragionevole proposta di eliminare la rotatoria sulla ex SP45bis si chiede che si proceda alla realizzazione del tratto di strada di collegamento tra via G. Marconi e via A. Gallo e alla sua successiva cessione al comune di Poncarale (proprietario delle medesime aree). Si chiede inoltre che tale intervento venga concluso attraverso il prolungamento della stessa fino a Via XXV Aprile con relativo collegamento alla quella esistente in modo da costituire un unico lotto funzionale (Figura 4).



*Figura 4 - Estratto della tavola del PGT di Poncarale (Piano delle Regole, Tav. 1 - Rappresentazione cartografica uso del suolo, variante 2012) evidenziato in colore blu il tratteggio della strada da realizzare*

Distinti saluti.



Il Sindaco  
Migliorati Giuseppe