



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*

**Commissione Speciale di Valutazione
dell'Impatto Ambientale**

Protocollo N. CSVIA (2004/0001/288)

Pratica N. CSVIA-VP 2004/0036

Ref. Attento:

protocollo n.

del

trabeca

e p.c.

Raccomandata A.R.
Anticipata Via Fax

RFI Rete Ferroviaria Italiana
c/o ITALFERR S.p.A.
Via Marsala, 53/67
00185 Roma

c.a. Arch. Pietro Romani
Fax: 06.49752437-2116

Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III

Dott. Raffaele Ventresca
SEDE

**OGGETTO: Progetto: "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona. Richiesta
Integrazioni.**

A seguito dell'esame del SIA prodotto dal Proponente, il Gruppo Istruttore costituito dal Dott. Vittorio Amadio (Referente), Ing. Pietro Berna, Arch. Eduardo Bruno e dal Dott. Ing. Roberto Casarin (Rappresentante della Regione Veneto), ha ritenuto necessario richiedere di:

1. Integrare lo SIA nelle tratte dove la pressione acustica provoca, in numerosi ricettori, il superamento dei limiti di norma del rumore pur in presenza di interventi di mitigazione, e anche in considerazione dell'interferenza percettiva della linea a seguito della ipotizzata realizzazione delle barriere. In particolare:

- Nella tratta compresa tra i Km 144 e 146, in corrispondenza del passaggio della linea in prossimità del nucleo residenziale S. Lucia, si studi la fattibilità di soluzioni alternative di tracciato, che prevedano l'allontanamento della linea verso nord, all'interno dell'attuale area ferroviaria, liberando e recuperando nel contempo, a fini urbanistici, la parte di area ferroviaria non interessata. Lo studio delle alternative dovrà altresì comprendere il confronto fra le varie soluzioni in termini di impatto ambientale e di livello di servizio dell'opera.
- Nella tratta compresa tra i Km 147 e 147,5 in corrispondenza di un ambito urbano di rilevante significato storico-testimoniale (ville Liberty), e tra i Km 149 e 150,3 in corrispondenza del nucleo residenziale Porta S. Pancrazio, dove la linea AV è molto prossima al tessuto urbano circostante, per cui si rende necessario, per non sconfinare dalle aree ferroviarie, ricorrere a muri

in qualche caso di notevole altezza, e conseguentemente di notevole impatto visivo, individuare più efficaci sistemi di contenimento della pressione acustica integrati con lo studio di soluzioni architettonico-paesistiche di inserimento, anche in considerazione della qualità delle preesistenze.

- Nella tratta compresa tra i Km 149 e 150,3 si chiede inoltre di valutare, compatibilmente con le esigenze geometriche del piano del ferro, l'ipotesi di abbassare i binari della linea AV, portandoli in un terrazzamento a quota inferiore rispetto al piano della Linea Storica, gradonando l'insieme del corpo ferroviario.
- Con riferimento ai punti precedenti si chiede di voler produrre delle fotosimulazioni con i relativi riferimenti delle visuali e l'inserimento delle opere da realizzare.

2. Realizzare mappe con la rappresentazione delle curve isolivello di pressione acustica ante opera e post opera.

3. Individuare una ubicazione alternativa alle aree dove è prevista l'installazione del cantiere operativo C6, considerato che le aree di cui sopra coincidono con un ambito naturale di particolare sensibilità e di maggior interesse naturalistico, costituito dalle fasce di vegetazione igrofila ripariale lungo le sponde del fiume Adige, e sono prossime all'habitat fluviale in corrispondenza dell'ansa del corso d'acqua medesimo, presso cui è prevista la realizzazione del nuovo ponte in affiancamento a quello esistente.

4. Verificare la possibilità di procedere con soluzioni alternative alle colmate provvisorie, per la realizzazione delle pile in alveo del viadotto "Adige", che riducano l'incidenza delle lavorazioni sulla sezione di deflusso. Verificare inoltre gli effetti idraulici della disposizione delle pile nell'alveo e lo studio di eventuali diverse soluzioni che tengano però conto del valore architettonico testimoniale del ponte esistente. Valutare infine la possibilità di realizzare un vero e proprio paramento lapideo con lo stesso materiale della muratura del viadotto esistente in luogo dei previsti pannelli prefabbricati in calcestruzzo.

5. Valutare la possibilità di riqualificazione ambientale, mediante appropriata rinaturazione, delle aree intercluse all'interno del tracciato ferroviario (area d'interconnessione con la linea Brennero - Bologna), delle aree interne all'ampia ansa del fiume Adige nel tratto di tracciato compreso tra il nuovo ponte in progetto e la stazione di Verona Porta Vescovo e delle aree incolte comprese tra la stazione suddetta e il fiume Adige. Considerato che non viene formulata alcuna ipotesi di realizzazione di possibili interventi di compensazione che prevedano la

riqualificazione, mediante rinaturazione, di altre aree particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale, oppure sottoposte a degrado ma con un potenziale ruolo chiave di interconnessione ecologica.

6. Puntualizzare i dati sul bilancio dei materiali, completandoli altresì con il fabbisogno di terre vegetali per la sistemazione delle scarpate, in quanto i dati numerici relativi al bilancio scavi/fabbisogni, seppure relativi a quantità non rilevanti, ed espressione di un'opera che si sviluppa in gran parte al piano di campagna o su sedime esistente, risultano contrastanti, anche all'interno dello stesso SIA.

7. Completare lo SIA con la valutazione dell'incremento del TGM dovuto al transito dei mezzi di cantiere sulle principali strade impegnate, evidenziando altresì eventuali situazioni di particolare criticità, in considerazione anche della particolare sensibilità del contesto viario, relativo ad un ambito urbano.

Con la presente si comunicano le modalità di trasmissione delle integrazioni da parte della società proponente:

- a) 1 copia delle integrazioni in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione VIA, Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma;
- b) 2 copie delle integrazioni in formato cartaceo devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 – 00147 Roma;
- c) 4 copie in formato elettronico, secondo le specifiche tecniche già inviateVi, devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 – 00147 Roma.

IL PRESIDENTE DELLA
COMMISSIONE SPECIALE VIA
(Ing. Bruno Agricola)

