

FASCICOLO 06. 10/ 77 del 2016
-------------------------------

(citare obbligatoriamente in ogni comunicazione)

**Al Ministero dell'Ambiente e  
della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione  
generale per le valutazioni ambientali  
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale**  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 Roma  
PEC: MATTM@pec.minambiente.it

e p.c.

**Alla Provincia di Verona**  
*Area programmazione e sviluppo del territorio*  
PEC: [sviluppoterritorio.provincia.vr@pecveneto.it](mailto:sviluppoterritorio.provincia.vr@pecveneto.it)

**Alla Regione Veneto**  
Dipartimento Ambiente  
Sezione Coord. Attività Operative  
Settore Valutazione Impatto Ambientale  
PEC: [protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)

**Spett.le  
Prefettura di Verona**

PEC: [protocollo.prefvr@pec.interno.it](mailto:protocollo.prefvr@pec.interno.it)  
[protcivile.prefvr@pec.interno.it](mailto:protcivile.prefvr@pec.interno.it)

**All'Area Gestione del Territorio**

**all'Assessore all'Ambiente  
avv. Enrico Toffali**

SEDE

**OGGETTO:** Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 183 comma 4 del D.Lgs. 163/2006, come modificato dall'art. 34, comma 4, legge 221 del 2012 "Progetto Definitivo della linea AV/AC Verona-Padova"

**Proponente:** Consorzio Iricav DUE

In riferimento alla procedura in oggetto, con la presente si trasmette la proposta di delibera 494, approvata dalla Giunta Comunale in data 01 marzo 2016, e i relativi allegati.

Distinti saluti

Il Dirigente del Coordinamento Ambiente  
Ing. Andrea Bombieri

## **RELAZIONE TECNICA**

***Osservazioni nell'ambito della procedura di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 183 comma 4 del D.Lgs. 163/2006, come modificato dall'art. 34, comma 4, legge 221 del 2012, relativamente al Progetto Definitivo della linea AV/AC Verona-Padova,  
Proponente: Consorzio Iricav DUE***

Il Consorzio IRICAV-DUE ha trasmesso alla scrivente Direzione in data 04 febbraio 2016 P.G. n. 37079 la documentazione inerente la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 183 comma 4 del D.Lgs. 163/2006, come modificato dall'art. 34, comma 4, legge 221 del 2012 e s.m.i. relativa al "Progetto Definitivo della linea AV/AC Verona-Padova".

La procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale del Progetto Definitivo della linea AV/AC Verona-Padova prevede:

- la realizzazione di una nuova piattaforma ferroviaria dedicata per la linea AV/AC;
- la realizzazione di bacini di laminazione e altre opere complementari;
- la realizzazione di cantieri e campi base sul territorio per tutta la durata dei lavori;
- la realizzazione di strade di cantiere e l'utilizzo di cave sul territorio comunale.

In data 30 gennaio 2016, il Consorzio IRICAV DUE ha pubblicato l'avviso del progetto sottoposto a procedure di V.I.A. sui quotidiani l'Arena, Corriere della Sera e La Repubblica;

Visto che ai sensi dell'art. 183 comma 4 del D.Lgs. 163/2006, come modificato dall'art. 34, comma 4, legge 221 del 2012, entro un termine di 30 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso (scadenza 04/03/2016), chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare in forma scritta proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, indirizzandoli al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare,

Il Comune di Verona è interessato dal sublotto 1 Verona-Montebello Vicentino dal tratto ferroviario compreso dal km 0+000 (stazione di Porta Vescovo) al km 4+047 (confine Comunale).

Il tracciato, per la parte ricadente nel nostro territorio, si sviluppa partendo dalla stazione di Porta Vescovo per proseguire verso est in affiancamento alla linea storica sino in loc. La Cercola quindi, su nuovo tracciato ferroviario, si porta in stretto affiancamento, lato sud, della bretella di raccordo tra il casello autostradale di Verona Est, sulla A4 e sulla ex SS11 ora via Unità d'Italia, per poi proseguire verso est, confermando di fatto quanto previsto dal progetto preliminare approvato dal CIPE con delibera n. 94/2006.

Con nota asseverata al P.G. n. 38225 del 05/02/2015, la Direzione Ambiente ha convocato alla conferenza intersettoriale decisoria fissata per il giorno 18/02/2016, per l'espressione di osservazioni in merito al progetto di cui all'oggetto, le Direzioni Pianificazione Territoriale, Progettazione Urbanistica e Qualità Urbana, Mobilità e Traffico, Strade, Estimo, Patrimonio, Lavori Pubblici, lo S.U.A.P., il Consiglio della VII Circoscrizione, il proponente ed i progettisti.

Alla conferenza intersettoriale decisoria del 18/02/2016 hanno partecipato la Direzione Ambiente, la 7<sup>a</sup> Circoscrizione, la Direzione Pianificazione Territoriale, la Direzione Mobilità e traffico, la Direzione Estimo, la Direzione Strade e Giardini, i progettisti e i redattori del S.I.A.

Assenti o non hanno fatto pervenire il parere: Direzioni SUAP, Patrimonio, Lavori Pubblici, Unità amministrativo-urbanistica PEEP.

La scrivente Direzione Ambiente ha esaminato la documentazione depositata; di seguito viene riportata sinteticamente la descrizione del progetto:

### ***Ubicazione e Finalità dell'intervento***

L'area di intervento è localizzata nel Comune di Verona, dalla stazione di Porta Vescovo di Verona fino al confine comunale con San Martino Buon Albergo.

Scopo del progetto la realizzazione della nuova piattaforma ferroviaria per la linea Alta velocità/Alta Capacità (AV/AC).



*Fig.1 – Immagine satellitare con individuazione dell'area di intervento.*

### ***Descrizione delle opere***

I lavori prevedono la realizzazione di una nuova piattaforma ferroviaria principalmente posta in vicinanza della linea storica. Verranno realizzate anche cantieri di armamento e campi base (a Verona solo un Campo Base) per la durata degli interventi per la realizzazione dell'opera (previsti 72 mesi), oltre ad opere temporanee come strade di cantiere e opere connesse al tratto ferroviario, come barriere fonoassorbenti, impianti/strutture per la gestione delle acque meteoriche.

Elenco delle opere ricadenti nel territorio del Comune di Verona

<b>0+000,00</b>	<b>Inizio I° Lotto funzionale</b>
<b>0+174,45</b>	Prolungamento Sottovia dim. 14,50x5,50 L=15,56m
<b>1+873,81</b>	Inizio Prima Variante Linea Storica Km 0+000,00
<b>1+875,47</b>	Prolungamento Sottovia Pedonale
<b>2+196,00</b>	Prolungamento Sottovia dim. 2x(6,00x4,50) L=34,50m
<b>3+451,77</b>	Fine Prima Variante Linea Storica Km 1+564,02
<b>3+700,00</b>	Piazzale PT
<b>3+800,00</b>	Elettrodotto per Approvvigionamento S.S.E.

L'attraversamento della città di Verona risulta coerente con quanto previsto con il Progetto Preliminare del Nodo di Verona, con gli attuali impianti ferroviari.

Il tracciato in uscita lato est dalla stazione di Verona Porta Vescovo, corre in stretto affiancamento alla LS per c.a. 4 km. (dal km 1+873,81 al km 3+451,77, è prevista la 1° variante della LS per consentire l'inserimento della nuova linea AV/AC sul sedime ferroviario attuale).

Dal km 0+775.00 al km 2+220.00 la nuova linea AV/AC è più bassa rispetto alla linea storica, allo scopo di minimizzare gli impatti sul contesto territoriale urbanizzato.

### ***Le procedure in materia ambientale***

Il Progetto Preliminare è stato oggetto di alcuni interventi per l'introduzione di variazioni sostanziali e di ottimizzazioni per la normativa sopravvenuta.

I nuovi elementi progettuali, inquadrati come "varianti progettuali sostanziali", sono formalmente proposti nello Studio di Impatto Ambientale, e risultano:

- **la variante San Bonifacio** (dal km 12+725 al km 29+482.31) nel 1° sub-lotto Verona – Montebello Vicentino;
- **il nuovo tracciato** all'interno del corridoio indicato dalla Delibera CIPE 94/2006, nel 2° sub-lotto Montebello Vicentino - Bivio Vicenza;
- **la realizzazione di n. 3 elettrodotti aerei "entra – esce" e di n. 1 cavidotto;**
- **la cantierizzazione;**
- **i siti di produzione inerti e recupero ambientale:** Cava Apri-Chiudi La Gualda, Cava Apri-Chiudi di Zevio loc. Sabbionaras, Cava con restituzione a Cassa di Espansione di Zevio loc. Diga.

I comuni interessati all'opera sono: Verona, San Martino Buon Albergo, Zevio, Belfiore, San Bonifacio, Arcole, Monteforte d'Alpone, Lonigo, Montebello Vicentino, Brendola, Montecchio Maggiore, Caldiero, Altavilla Vicentina, Vicenza (campo base CB.1).

### **Verifica di ottemperanza**

La Relazione di Ottemperanza - ex art. 166 c.1 D.Lgs n. 163/2006 - recepisce le prescrizioni al Progetto Preliminare nel tratto Verona - Montebello Vicentino (1° sublotto) dal km 0+000,00 al km 12+725,00 e dal km 29+482,31 (corrispondente al km 28+837,94 del P.P.) al km 32+525,00 (corrispondente al km 32+460,00 del PP).

### **Lo studio di impatto ambientale**

Lo Studio di Impatto Ambientale nasce principalmente dalle seguenti esigenze:

- la VARIANTE SAN BONIFACIO dal km 12+725 al km 29+482.31 recepisce le richieste da parte degli Enti territoriali interessati, finalizzate a ridurre e/o eliminare le forti interferenze durante la fase di costruzione dell'opera;
- il NUOVO TRACCIATO: rispetto dal km 32+525.00 al km 44+250.03 all'interno del corridoio individuato dal CIPE con Delibera n. 94/2006);
- REALIZZAZIONE DI NUOVE LINEE ELETTRICHE: I tracciati degli elettrodotti aerei e dei cavidotti del Progetto Preliminare sono modificati per effetto della mutata alimentazione della T.E. (da 25 kV c.a. a 3 kV c.c) e della diversa antropizzazione del territorio intervenuta dalla stesura del Progetto Preliminare ad oggi;
- ADEGUAMENTO DEL SISTEMA DELLA CANTIERIZZAZIONE: Il progetto della cantierizzazione, in ottemperanza alle richieste e agli indirizzi contenuti nella Delibera CIPE n.94/2006, è stato rivisto al fine di definire un corretto processo di cantierizzazione che da un lato tenesse conto delle esigenze realizzative della linea ferroviaria e dall'altro salvaguardasse i caratteri ambientali del contesto territoriale interessato dai lavori. Inoltre il passaggio progettuale dalla fase preliminare a quella definitiva dell'opera ha comportato una revisione generale del progetto di cantierizzazione con riferimento alla localizzazione e dimensione delle aree di lavorazione, sia per i tratti di linea non variati che per il nuovo tracciato;
- NUOVI SITI DI PRODUZIONE INERTI E RECUPERO AMBIENTALE: n. 2 cave apri e chiudi (Cava La Gualda e Cava Zevio loc. Sabbionara) e n. 1 cava con parziale ritombamento e sistemazione finale a cassa di espansione (Cava Zevio loc. Diga).

E' stato inoltre redatto lo studio di Incidenza ambientale, rispondente al quadro normativo vigente di riferimento a livello comunitario, nazionale e regionale e ad una specifica prescrizione della Delibera CIPE n. 94/2006 ,

A corredo del Progetto Definitivo è stata predisposta (DPCM 12.12.2005) la Relazione Paesaggistica.

Lo Studio di Impatto Ambientale è redatto ai sensi del DPCM 27.12.1988 e si articola in 3 quadri:

- Quadro Progettuale: descrive il progetto, le soluzioni adottate a seguito degli studi effettuati e l'inquadramento nel territorio inteso sia come sito che come area vasta;
- Quadro Programmatico: contiene gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale con particolare attenzione agli strumenti di programmazione e pianificazione direttamente attinenti al progetto;
- Quadro Ambientale: sviluppato secondo criteri descrittivi, analitici e previsionali, considera le componenti naturalistiche e antropiche interessate (Atmosfera, Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo, Vegetazione, Flora e Fauna, Ecosistemi, Rumore, Vibrazioni, Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, Salute pubblica, Paesaggio), le interazioni tra queste e il sistema ambientale nella sua globalità.

Nel **Quadro Progettuale** sono descritti i nuovi **elementi progettuali** inquadrati come varianti progettuali sostanziali sono formalmente proposti nello Studio di Impatto Ambientale oggetto di procedura ex art. 167 c. 5 e 6 del D. Lgs 163/2006 e s.m.i., in particolare da **Verona a Montebello Vicentino tra il km 0+000,00 e il km 32+525 (1° sub lotto)**:

- la variante S. Bonifacio che permette di evitare l'attraversamento del centro abitato di San Bonifacio passando a sud;
- la **REALIZZAZIONE** di n. 3 **ELETTRODOTTI** aerei "entra – esce" di alimentazione delle sottostazioni AV/AC di **SAN MARTINO BUON ALBERGO**, Belfiore e Locara e di un cavidotto di collegamento tra la sottostazione TERNA di Dugale e la sottostazione AV/AC di Locara;
- **LA CANTIERIZZAZIONE** in ottemperanza alle richieste e agli indirizzi contenuti nella Delibera CIPE n.94/2006;
- i siti di produzione inerti e recupero ambientale: Cava Apri-Chiudi La Gualda, Cava Apri -Chiudi di Zevio loc. Via Sabbionara, Cava di prestito di Zevio Loc. Via Diga con sistemazione finale a Cassa di Espansione.

Il quadro progettuale descrive inoltre le caratteristiche funzionali, geometriche, tecniche e strutturali del progetto, nonché le azioni prodotte, durante le fasi di costruzione e di esercizio. Presenta una struttura espositiva la cui articolazione consente di operare funzionalmente in modo organico ed integrato, con la metodologia applicata al processo di valutazione preventiva delle implicazioni ambientali indotte dall'opera.

Il Quadro di Riferimento Progettuale è articolato nelle seguenti principali sezioni di lavoro:

- Evoluzione storica del progetto
- Sintesi del modello di esercizio
- Caratteristiche tecniche e fisiche del progetto
- Cantierizzazione dell'opera
- Siti di produzione inerti e recupero ambientale
- Bilancio materie
- Problematiche ambientali e mitigazioni in corso d'opera
- Interventi di mitigazione in fase di esercizio
- Fattori antropici sinergici indipendenti dal progetto (ante operam)
- Stabilimenti e/o industrie a rischio di incidente rilevante
- Siti Potenzialmente Contaminati

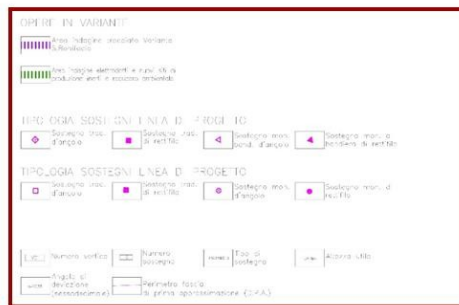
Si riporta in seguito un'estrapolato relativo all'elettrodotto ricadente sul territorio del comune di Verona:



INTERVENTO	LUNGHEZZA	COMUNI
ELETTRODOTTO a 132 kV per alimentazione SSE di <u>S.Martino BuonAlbergo</u>	2605 m ca.	Verona S. Martino B.

Per la realizzazione dell' elettrodotto "entra – esce" S.Martino BuonAlbergo, di alimentazione della sottostazioni AV/AC di S.M. Buonalbergo, si prevede l'impiego del progetto unificato RFI Elettrodotti A.T. 132 – 150 kV equipaggiato con sostegni monostelo in lamiera pressopiegata a sezione poligonale e con conduttore di fase in alluminio acciaio Ø 22,8 per i pali di linea, mentre per i pali terminali e di forte angolo sono impiegati i sostegni dell'unificazione RFI Elettrodotti A.T. – 150kV del tipo a traliccio di tipo piramidale sempre con conduttore in alluminio acciaio Ø 22,8.

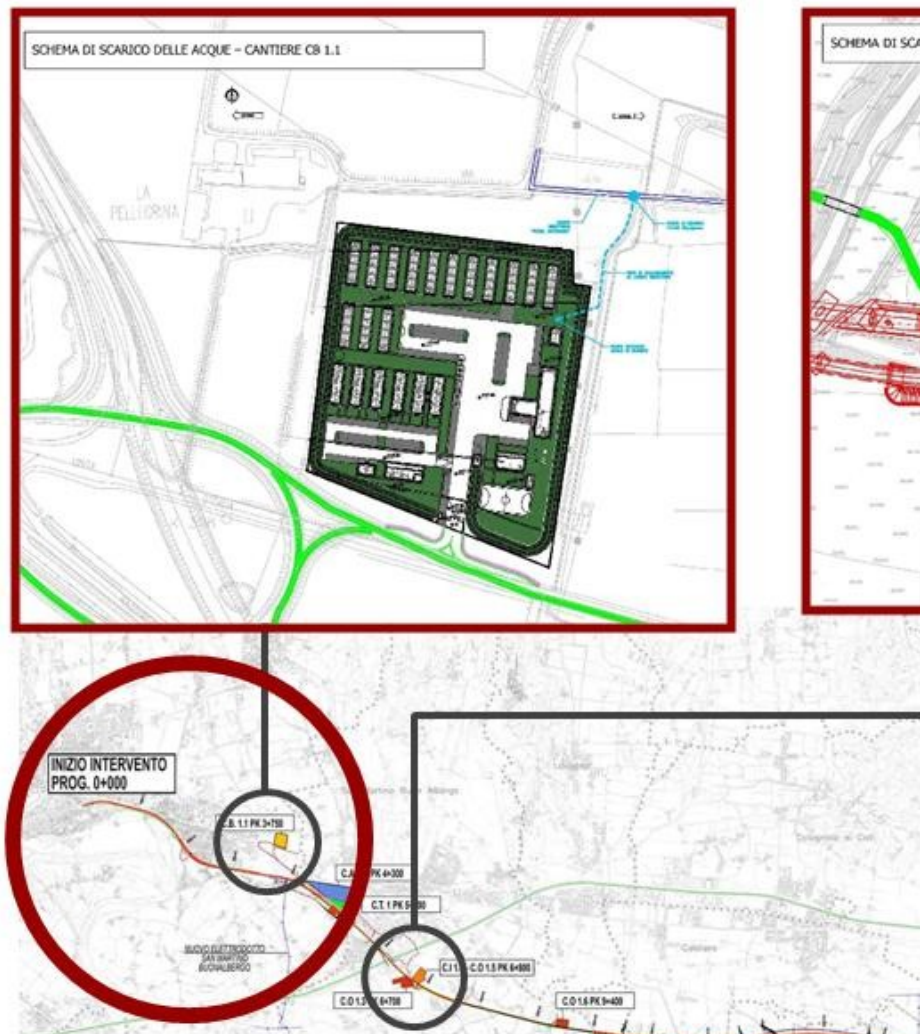
L'elettrodotto è realizzato in doppia palificata, semplice Terna, l'una affiancata all'altra. Per l'altezza dei conduttori da terra, distanze di rispetto per i conduttori, distanze di rispetto dai fabbricati e distanze di rispetto per i sostegni sono state stabilite in accordo al D.M.LL.PP n°449 e alla norma CEI 11-4.



La costruzione di ogni singolo sostegno è paragonabile ad un "micro -cantiere" le cui attività si svolgono in due fasi distinte:

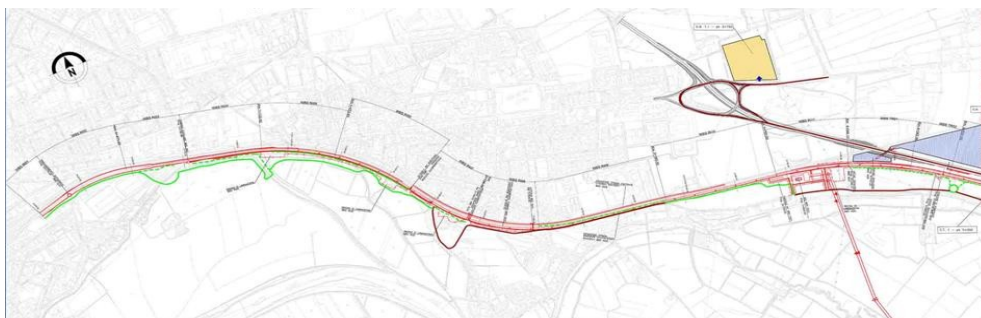
- la prima comprende le operazioni di scavo, montaggio base, getto delle fondazioni, rinterro, e montaggio sostegno, (durata media di circa 21 giorni lavorativi per 20-22 sostegni affiancati);
- la seconda, rappresentata dallo stendimento e tesatura dei conduttori di energia e delle funi di guardia, si esegue per tratte interessanti un numero maggiore di sostegni, la cui durata dipende dal numero di sostegni e dall'orografia del territorio interessato (circa 45 giorni per tratte di 20÷22 sostegni affiancati).

Si riporta in seguito un'estrapolato relativo al cantiere campo base presente sul territorio del comune di Verona:

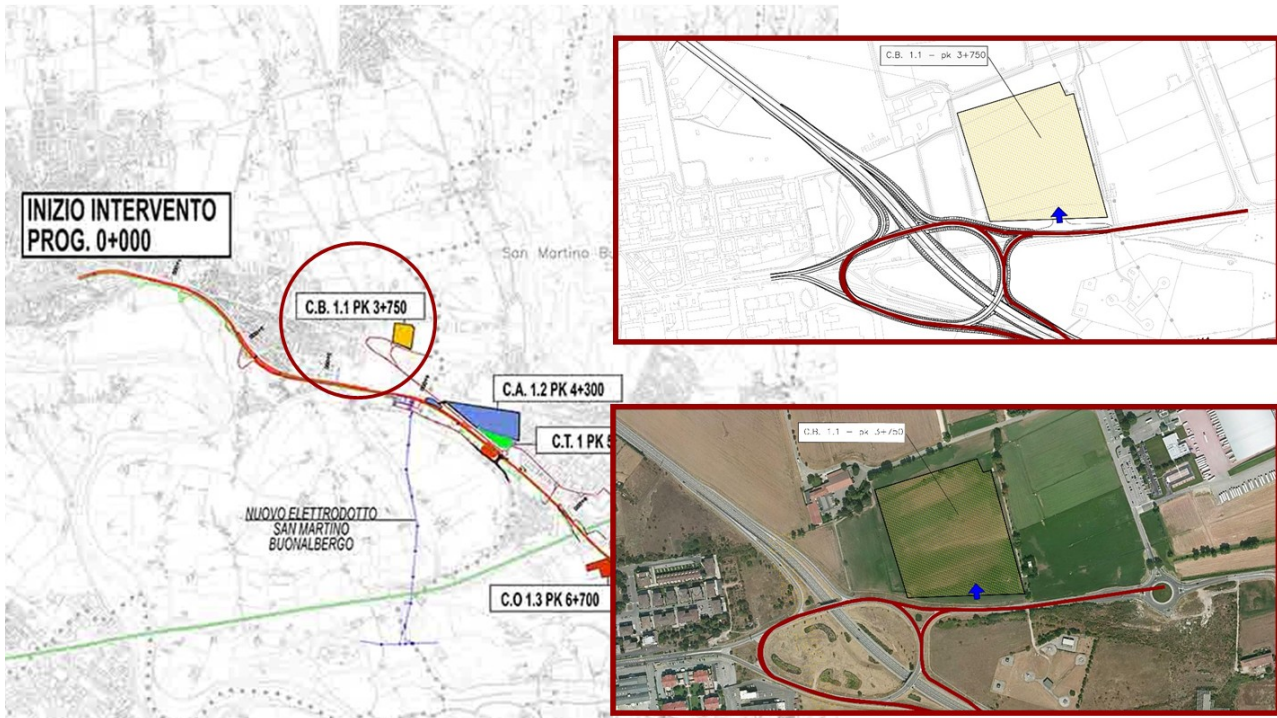


**VIABILITÀ DI CANTIERE:** Il trasporto dei materiali da scavo avverrà all'occorrenza su brevi tratti di viabilità ordinaria e prevalentemente su pista di cantiere (pista lungo linea) che si sviluppa, per quanto possibile, in affiancamento alla linea ferroviaria di progetto.

Per gran parte del suo tracciato, la pista lungolinea utilizzerà per il suo sedime la viabilità prevista dal progetto per la manutenzione della stessa opera (L = 3,00m) ed una fascia di ulteriori 3,00 m sfruttando ove possibile aree già previste in esproprio per le mitigazioni ambientali, ovvero prevedendo un'occupazione temporanea qualora non previsto l'esproprio.







### ***Valutazione degli impatti ambientali***

Lo Studio di Impatto Ambientale ha lo scopo di descrivere gli eventuali impatti generati dall'impianto in argomento sull'ambiente, rivolgendo l'attenzione alle fasi di cantiere, esercizio e dismissione dell'impianto.

In particolare, trattandosi di un progetto approvato dal CIPE e dal Ministero nel 2006 (progetto preliminare), in questa fase la valutazione di impatto ambientale prevede l'analisi solamente delle opere in variante/modificate o nuove inserite nel progetto definitivo. Gli elaborati presentati sono gli stessi del progetto definitivo già esaminati, ma raggruppati secondo le specifiche del Ministero dell'Ambiente.

### ***Misure di compensazione***

Il progetto prevede principalmente, quale intervento di compensazione delle modifiche ambientali attese a seguito della realizzazione dell'impianto, in particolare la realizzazione di barriere fonoassorbenti, sistemi di captazione e trattamento delle acque meteoriche, e il ripristino delle aree utilizzate per campo base, strada di cantiere, ecc.

# OSSERVAZIONI UFFICI

## DIREZIONE AMBIENTE

### INQUINAMENTO ACUSTICO

Pur prendendo atto che il censimento dei recettori è stato aggiornato rispetto ai dati risalenti al 2004 (141 nuovi recettori rispetto ai 686 del 2004), si evidenzia che non risultano essere stati inseriti negli scenari a medio e lungo termine i recettori residenziali riferiti a P.U.A. approvati (PUA DOLOMITI S:N. 454) o in corso di approvazione (P.U.A. Cercola S.N. 402). Si ritiene infatti che tali recettori debbano essere considerati, essendo peraltro ricadenti nelle fasce di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria come definite dal DPR 459/1998.



Nel tratto iniziale, in uscita lato est dalla stazione di Verona Porta Vescovo, la nuova linea si mantiene in stretto affiancamento alla linea storica per circa 4 km.

Planimetricamente, dal km 1+900 al km 3+400 circa, è previsto uno spostamento della linea storica verso nord, tale da consentire l'inserimento della nuova linea AV/AC sul sedime ferroviario esistente, essendo tale zona caratterizzata da una densità edilizia molto elevata con prevalenza di palazzine a 3 – 5 piani. In questi primi 4 km che interessano il Comune di Verona, ed in particolare l'abitato di San Michele Extra, le caratteristiche geometriche di tracciato ricalcano quelle della linea esistente e la velocità di progetto si mantiene non superiore a 130 km/h.

Gli interventi di mitigazione previsti in questo tratto (barriere nuove ed esistenti) consentono un miglioramento del clima acustico, tuttavia permangono in facciata agli edifici i superamenti rispetto ai limiti di legge (cd. conflitti). Per tutte queste situazioni si è provveduto, nella valutazione previsionale d'impatto acustico, a stimare il livello atteso internamente agli edifici stessi, ipotizzando un livello cautelativo di abbattimento delle pareti pari a 18dB(A).

Per i recettori per i quali si è stimato anche il superamento del limite interno, nonostante gli interventi di bonifica acustica alla sorgente, si sono prospettati interventi diretti (117 edifici per il Comune di Verona).

Si segnala in proposito che ai sensi dell'art. 4 comma 4 del DPR 459/1998 gli interventi diretti sui recettori (vedi comma 3) dovranno essere attuati *"... sulla base della valutazione di una commissione istituita con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dei trasporti e della navigazione e della sanità, che dovrà esprimersi, di intesa con le regioni e le province autonome interessate, entro quarantacinque giorni dalla presentazione del progetto."*

Inoltre, data la vicinanza della nuova linea con le abitazioni, le barriere proposte *potrebbero verosimilmente determinare l'inagibilità di alcuni locali*, in particolare quelli posti ai piani inferiori degli edifici prospicienti alle barriere stesse, in quanto potrebbero venir meno gli standard minimi di aero - illuminazione dei locali.

Alla luce di quanto sopra, vista la necessità di sostituire tratti di barriere esistenti, di installarne di nuove, potenziale inagibilità di locali prospicienti le barriere, provvedere ad interventi diretti sui recettori, si ritiene necessario valutare tecnicamente, economicamente e in termini di efficacia l'opportunità di installare una barriera a copertura totale o tunnel almeno nel tratto che va dal recettore R1107 a R1551, come del resto indicato anche dalla Commissione Speciale VIA nel parere (codice elaborato 33-CSVIA-PRR-VIA del 06/12/2005) pag. 8 laddove viene indicato *"... Inoltre è da valutare, secondo il Gruppo Istruttore, se la realizzazione dell'ecotunnel nell'abitato di San Michele (Comune di Verona) consente la migliore mitigazione ambientale per quanto riguarda l'inquinamento da rumore e l'impatto sul paesaggio."* e pag. 17 prescrizione n. 8 *"... valutare, fornendo adeguati approfondimenti progettuali e relativa giustificazione della scelta adottata, quale delle seguenti alternative consente la migliore mitigazione degli impatti che l'opera induce in corrispondenza dell'attraversamento dell'abitato urbano in località San Michele tra le progressive dal km 1+00 al km 3+500: realizzazione dell'ecotunnel, rilevante abbassamento dei binari..."*

L'art. 3 del D.P.C.M. 14 novembre 1997 prevede inoltre che all'esterno delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura, la sorgente ferroviaria, in questo caso specifico, concorre comunque al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione in riferimento alla zonizzazione acustica comunale, approvata con delibera di Consiglio Comunale del 13 novembre 1998 n. 108.

In proposito si segnala che gli elaborati, in particolare relativi alle mappe di isolivello, non risultano essere stati estese oltre la mera fascia di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria, per essere confrontate con la zonizzazione acustica comunale, al fine di verificare che il contributo della sorgente ferroviaria non determini post operam il superamento dei limiti acustici assoluti di immissione previsti dalla zonizzazione stessa.

Si evidenzia inoltre che con Deliberazione di Consiglio Comunale del 30 Luglio 2008 N. 46 è stata individuata l'area di proprietà comunale e demaniale ai fini dell'istituzione del Parco dell'Adige – area naturale protetta di interesse locale – L.R. 16 agosto 1984 n. 40 art. 27", come evidenziato nell'estratto al P.I. sotto riportato.

L'area a parco pubblico rientra CLASSE I del D.P.C.M. 14/11/1997, aree particolarmente protette: rientrano in questa classe, infatti, le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione. La valutazione d'impatto acustico, non ha considerato tale elemento.

Si chiede di verificare la rispondenza dei contenuti del piano di monitoraggio, con le "Linee guida per il controllo e il monitoraggio acustici ai fini delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni VIA", dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), approvato dal

Consiglio Federale nella seduta del 20 ottobre 2012 – DOC. n. 25/12 e in particolare nella parte II “protocollo per la verifica dell’efficacia delle mitigazioni previste nei pareri di compatibilità ambientale delle infrastrutture ferroviarie” e parte III “protocollo per la verifica dell’efficacia delle mitigazioni previste nei pareri di compatibilità ambientale di grandi opere”.

Nel Comune di Verona è previsto solo il cantiere base C.B. 1.1 nel quale non sono previste lavorazioni rumorose trattandosi in particolare di alloggi del personale e servizi. Per questo cantiere base è prevista come opera di mitigazione una duna perimetrale di altezza pari a 2 m.

Si prescrive, in linea generale, con riferimento alle attività del cantiere lungo il tracciato quanto segue, anche in riferimento all’art. 18 del vigente Regolamento Comunale per la Disciplina delle Attività Rumorose, approvato con D.C.C. n. 53 del 08/10/2015:

- a) dovrà essere adottata ogni possibile misura organizzativa per ricondurre le attività più disturbanti sotto il profilo acustico alle seguenti fasce orarie: dalle ore 08:00 alle ore 12:30 e dalle ore 14:00 alle ore 19:00;
- b) dovranno essere avvertiti i recettori più disturbati dall’attività del cantiere mediante avvisi e/o l’apposizione di cartelli ben visibili sulla recinzione del cantiere, con l’indicazione dei giorni in cui saranno effettuate le lavorazioni più rumorose ed i rispettivi orari, al fine di informare preventivamente del disagio temporaneamente arrecato;
- c) dovrà essere preventivamente nominato un Responsabile della Gestione Acustica del cantiere, che dovrà essere sempre reperibile e che si occuperà di attuare tutti gli accorgimenti tecnici e comportamentali, economicamente fattibili, al fine di minimizzare il disagio per la popolazione esposta e fungerà da tramite con gli organi di controllo; il nome ed i recapiti del Responsabile della Gestione Acustica del cantiere dovranno essere indicati anche sul cartello di cantiere;
- d) gli avvisatori acustici saranno utilizzati solo se non sostituibili con altri di tipo luminoso e nel rispetto delle vigenti norme antinfortunistiche;
- e) tutte le macchine del cantiere dovranno essere conformi al D.Lgs. 04/09/2002 n. 262 e mantenute in efficienza.

## **ELETTROMAGNETISMO**

Le fasce di rispetto degli elettrodotti e delle cabine di trasformazione dell’energia elettrica (planimetricamente definite dalla D.P.A.) sono caratterizzate da un’induzione magnetica di intensità maggiore o uguale all’obiettivo di qualità. A tal proposito si evidenzia che sulla G.U. del 5 luglio 2008 n. 156 è stato pubblicato il Decreto 29 maggio 2008. Tale decreto approva una metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto pertinenti alle linee elettriche aeree ed interrate, esistenti e di progetto e alle cabine elettriche. Dagli elaborati depositati emerge che è stata calcolata, per l’intero tratto di elettrodotto che interessa il Comune di Verona, la DPA (Distanza di Prima Approssimazione). Si rammenta che all’interno delle fasce di rispetto (art. 4, comma 1, lett. h, della legge 36/2001) non è consentita alcuna destinazione di edifici a uso residenziale, ovvero che comporti una permanenza superiore a quattro ore.

Relativamente alla S.S.E. “San Martino B.A.” che ricade nel territorio comunale del Comune di Verona non risulta indicata una D.P.A. al fine di valutare il rispetto dei limiti di campo elettromagnetico (obiettivo di qualità) presso le abitazioni prospicienti in Via Pontara Sandri.

Si richiede inoltre di valutare dal punto di vista tecnico - economico la fattibilità dell’interramento della linea elettrica prevista sul territorio comunale del Comune di Verona, al posto della linea

aerea, sia per limitare l'esposizione ai campi elettromagnetici della popolazione e per evitare di vincolare parti di territorio attraversate dalla linea aerea.

Si fa presente inoltre che il cantiere base denominato C.B. 1.1, risulta in prossimità di una linea di alta tensione in gestione di AGSM, è opportuno che sia valutata la citata DPA Decreto 29 maggio 2008, come già descritto in precedenza si ricorda infatti che all'interno delle fasce di rispetto (art. 4, comma 1, lett. h, della legge 36/2001) non è consentita alcuna destinazione di edifici a uso residenziale, ovvero che comporti una permanenza superiore a quattro ore

## **RISPARMIO ENERGETICO**

In linea con le politiche di risparmio energetico che il Comune di Verona sta predisponendo, si chiede di applicare i pannelli fotovoltaici sul tunnel proposto precedentemente (nel tratto che va dal recettore R1107 a R1551), devolvendo i proventi della gestione energetica al Comune di Verona.

## **ARIA**

### *Modello previsionale*

Si prende atto della modellazione utilizzata, che si ritiene adeguata in quanto a strumentazione software e modellazione delle emissioni. Per quanto riguarda i dati utilizzati, si osserva che:

- la stazione meteo ARPAV di Roverchiara rispecchia le condizioni della pianura, mentre l'infrastruttura corre lungo la pedemontana, per la quale è più rappresentativa la stazione meteo di Buttapietra o Illasi;
- la simulazione della dispersione degli inquinanti ha utilizzato i dati meteo del 2014, annualità caratterizzata da una anomala piovosità. E' più adeguata una simulazione su un anno tipo ricavato dalle misurazioni di almeno 10 anni.

### *Mitigazioni*

Si prende atto delle mitigazioni previste, si chiede tuttavia di implementare anche le seguenti misure per un più efficace contenimento delle emissioni:

- compattazione delle piste di cantiere;
- utilizzo di irroratori per limitare il sollevamento delle polveri;
- copertura di tutti i carichi di materiali polvirulenti e dei depositi di materiali polvirulenti poco movimentati;
- limitare per quanto possibile le altezze di getto dei materiali;
- privilegiare per quanto possibile l'impiego di mastice d'asfalto e di bitumi a caldo con bassa tendenza di esalazione di fumo
- privilegiare l'uso di carburanti a basso tenore di zolfo e usare veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE Fase IIIB o, in alternativa, veicoli muniti di filtri antiparticolato con certificazione VERT ;
- eseguire la manutenzione periodica dei macchinari come previsto dalle case fornitrici;
- informare le maestranze di come comportarsi per ridurre le emissioni di cantiere.

- limitare l'uso di gruppi elettrogeni all'interno dei cantieri, predisponendo adeguati allacciamenti elettrici possibilmente con un contratto che preveda la fornitura di energia prodotta da fonti energetiche rinnovabili (FER).

### *Monitoraggio*

Si prende atto delle attività di monitoraggio della qualità dell'aria previste, che si ritengono adeguate come posizione, tipologia di misurazione e frequenza. Si chiede tuttavia che sia garantito l'accesso in diretta ai dati misurati ovvero sia fornita una relazione dei risultati entro 30gg dal termine di ciascun periodo continuativo di misure, per ogni postazione.

### *Informazione al pubblico*

Data l'estrema vicinanza del futuro fronte di avanzamento dei lavori alle residenze del quartiere San Michele, si chiede la disponibilità ad un incontro con la popolazione relativa a emissioni, mitigazione e monitoraggio.

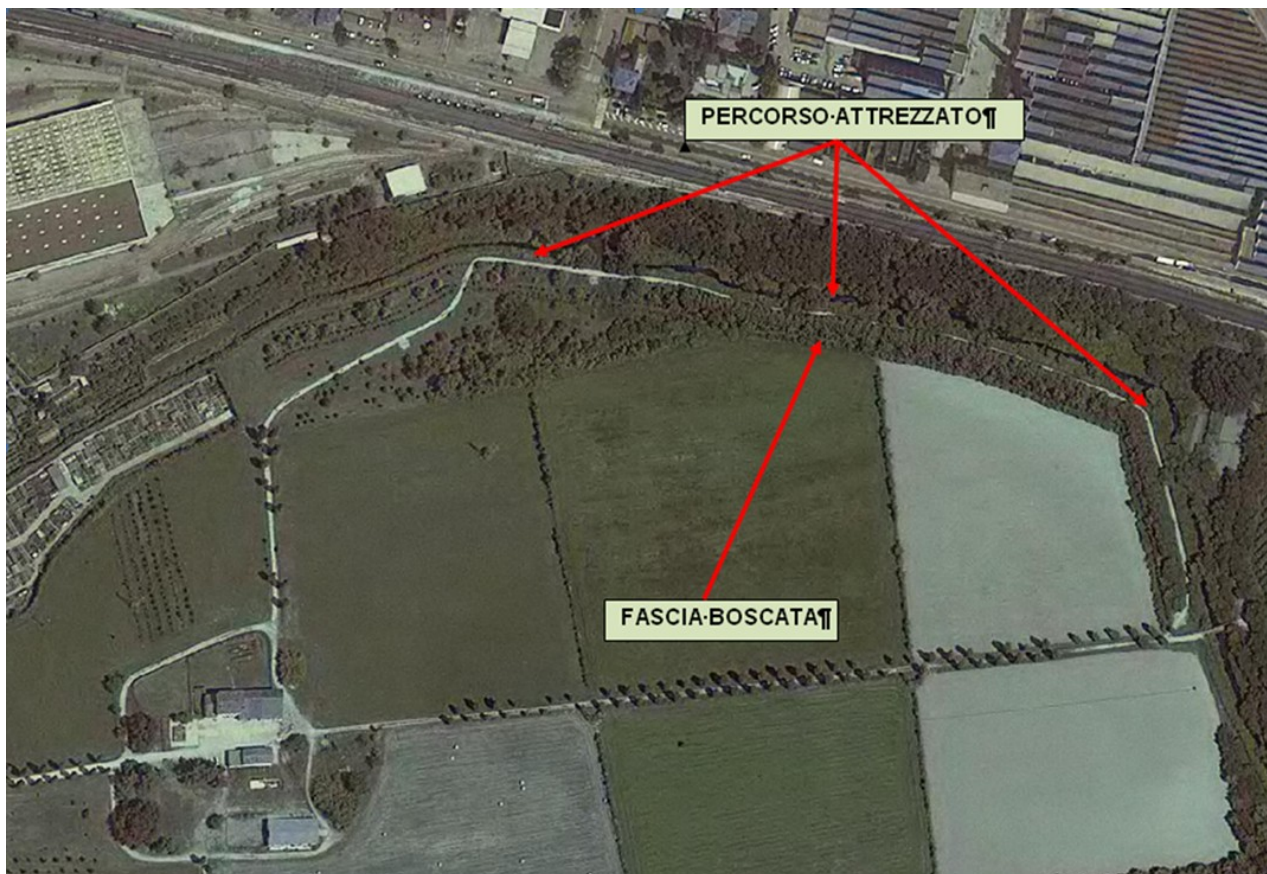
## **AREA DEL GIAROL GRANDE**

Con riferimento al tracciato della nuova pista di cantiere insistente nell'area del Giarol Grande, lungo la fossa Morandina – Torrente Valpantena, si evidenzia che tale tracciato interseca e si sovrappone al percorso pedonale attrezzato e alla fascia boscata ripariale realizzati dal Comune di Verona.

Si ritiene opportuno, vista la notevole valenza ambientale della rete ecologica realizzata, che vengano adottate adeguate misure per la sua salvaguardia tramite opportune azioni quali mitigazioni specifiche, la previsione di un ripristino, ovvero lo spostamento del tratto di pista di cantiere a sud della fascia boscata lungo l'area agricola esistente, etc.

### **TRATTO FOSSA MORANDINA – TORRENTE VALPANTENA**





## **TUTELA DEL SUOLO**

Si rileva che il tracciato della infrastruttura proposta si sviluppa interamente all'interno dell'area di ricarica degli acquiferi come definita dall'articolo 52 delle norme tecniche di attuazione del Piano d'area Quadrante Europa (PAQE).

Relativamente alle problematiche idrogeologiche, si osserva quanto segue:

- il tracciato proposto si trova, relativamente ai pozzi denominati Basse di San Michele, siti in Via Dietro Campagnole, al di fuori della fascia di rispetto ma a monte e, pressoché perpendicolare alla direzione del deflusso della falda freatica; pertanto si ritiene che il dilavamento delle acque meteoriche del tracciato medesimo comporterà una possibile criticità che potrebbe interessare le acque di falda che vengono intercettate dai medesimi pozzi;
- eventuali strutture geotecniche (pali di fondazione, paratie, ecc.) previste lungo il tracciato non dovranno in alcun modo intercettare la superficie freatica né tantomeno interferire con la stessa;
- i materiali utilizzati per le fondazioni del tracciato, dovranno assicurare il rispetto dei limiti indicati dalla normativa vigente per le cessioni di sostanze che potrebbero inquinare la falda o il terreno.

Si chiede inoltre di mantenere sia durante la cantieristica, sia durante la fase d'esercizio dell'opera, il regime idraulico dei corsi d'acqua denominati fossa Morandina, torrente Fiumicello.

**ACQUE e SCARICHI****Scarichi reflui**

Sul territorio comunale di Verona, viene individuato un campo base in loc. "Pellegrina", al confine con il comune di San Martino Buon Albergo, dove verrà realizzata una struttura composta di strutture ricettive/ricreative e uffici per il personale che verrà impiegato nella realizzazione dell'opera in oggetto.

Nello specifico, viene indicata la permanenza di 220 operai e 60 impiegati, e viene stimato uno scarico di reflui pari a 17.000 litri/giorno.

Dalla documentazione allegata (rif. IN0D00DI2SHSA000G002C – cantieri e campi base), si evince che tali scarichi reflui verranno scaricati nel corpo recettore "fossa Mattarana", evidenziando che la stessa non è assolutamente idonea a ricevere scarichi reflui, trattandosi infatti di un canale irriguo del Consorzio di Bonifica.

Si evidenzia inoltre che, a pochi metri a sud dal campo base, vi è un campo pozzi per l'alimentazione dell'acquedotto comunale.

Si segnala che il campo base proposto è ubicato nell'area di tutela del pozzo ad utilizzo idropotabile, dove si applicano le norme di tutela e salvaguardia previste dall'art. 94 del D. Lg.vo 152/2006, dal Piano Regionale di Tutela delle Acque e dagli atti di indirizzo regionali di applicazione del Piano. In particolare quanto previsto dagli artt. 15 e 16 delle NTA del Piano di Tutela delle Acque (Deliberaz. Cons. Reg. n. 107 del 05/11/2009, modificata con D.G.R. n. 842 del 15/05/2012).

L'art. 16 delle NTA del Piano di Tutela delle Acque specifica che *"Nella zona di rispetto sono vietati l'insediamento dei seguenti centri di pericolo e lo svolgimento delle seguenti attività:*

*a) dispersione di fanghi e acque reflue, anche se depurate;*

...

*d) dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade;*

...

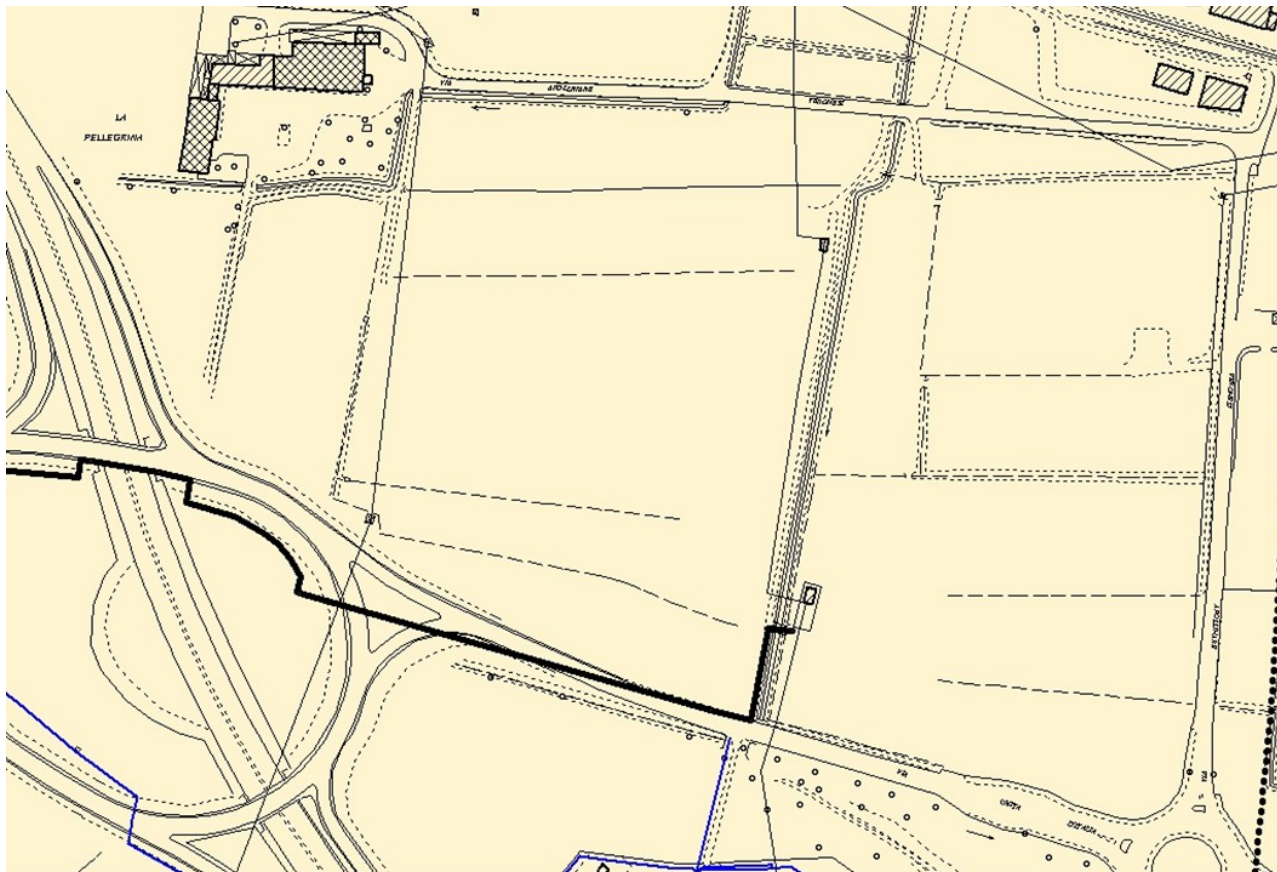
*k) pozzi perdenti".*

Pertanto, non potendo scaricare nella fossa Mattarana, ed essendo vietato lo scarico al suolo di acque reflue e fanghi, anche se depurati, in riferimento alle acque reflue assimilabili alle domestiche derivanti dall'intervento in oggetto, **si prescrive** che siano opportunamente scaricate in fognatura dinamica comunale, secondo le specifiche tecniche dettate dall'ente gestore Acque Veronesi Scarl, poiché dalla documentazione in possesso dello Scrivente, risulta che il cantiere base 1 di cui sopra sia raggiunto dalla fognatura comunale.

A tale proposito si ricorda quanto previsto dall'art. 10 del 'Regolamento del Servizio di Fognatura e Depurazione nell'ATO Veronese':

*"Quando l'utenza viene allacciata alla fognatura dotata di impianto di depurazione terminale, è vietato l'uso di pozzi neri, fosse biologiche e vasche Imhoff, che comportino la sosta prolungata delle acque reflue, nonché ogni sistema di dispersione. Pertanto tali manufatti dovranno essere opportunamente esclusi dalle nuove opere di scarico e messi fuori servizio previo svuotamento, pulizia, disinfezione e demolizione ovvero riempiendoli con idoneo materiale inerte costipato."*





———— Fognatura comunale

### Acque meteoriche

#### *Campo Base "PELLEGRINA"*

Dalla documentazione progettuale non risulta presente alcuna trattazione della gestione delle acque meteoriche.

Nel ricordare che le acque meteoriche provenienti dalla copertura devono essere smaltite all'interno della proprietà, al fine di garantire un maggior risparmio delle risorse naturali, e come indicato nell'Allegato A alla D.G.R.V. 80/2011, è auspicabile che le acque meteoriche di dilavamento provenienti dai tetti, che non rientrano tra le superfici sulle quali possano essere presenti sostanze pericolose o pregiudizievoli per l'ambiente, siano riutilizzate per l'irrigazione di aree verdi, per uso antincendio o per lo sciacquone dei servizi igienici.

**Si prescrive** che la quota di posa dei pozzi perdenti per la dispersione delle acque meteoriche sia scelta dopo un'opportuna valutazione atta a definire l'estensione dello strato superficiale del sottosuolo idoneo a ricevere le acque meteoriche di dilavamento, al fine di garantire un'adeguata protezione delle acque sotterranee, come previsto nel Piano di Tutela delle Acque ed in particolare come specificato dalle Linee Guida pubblicate con D.G.R.V. 80/2011, stante l'ubicazione del campo pozzi idropotabili.

Si prescrive che le acque meteoriche vengano smaltite in suolo all'interno della proprietà per mezzo di pozzo perdente, onde evitare ristagni e problematiche igieniche in generale.

Parcheggio

Si ricorda che, come previsto dal comma 5 dell'art. 39 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque (D.C.R. n. 107 del 05/11/2009, come modificata dalla D.C.R. n. 842 del 15/05/2012), *“il recapito potrà avvenire anche negli strati superficiali del sottosuolo, purché sia preceduto da un idoneo trattamento in continuo di sedimentazione e, se del caso, di disoleazione delle acque ivi convogliate”*.

Si ricorda che la gestione delle acque meteoriche ricadenti sul piazzale deve essere conforme a quanto previsto dall'art. 39 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque (D.C.R. n. 107 del 05/11/2009, come modificata dalla D.C.R. n. 842 del 15/05/2012).

Smaltimento acque meteoriche da piattaforma

Nella relazione specialistica per le acque superficiali (all. IN0D00DI2RHAC0000001C), a pag. 36 viene affermato quanto segue:

*“Durante la fase di esercizio, tutte le sostanze e/o materiali che giungono sulla piattaforma ferroviaria (frammenti di metalli, polveri, perdite di liquidi, etc.) verranno dilavate dalle acque di prima pioggia per le quali sono state predisposte delle vasche di raccolta delle acque di prima pioggia, che serviranno a prevenire la dispersione di tali inquinanti nell'ambiente circostante. In particolare lungo il tracciato si realizzeranno opere di drenaggio della piattaforma ferroviaria necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche. Esse consistono nella realizzazione dei seguenti elementi principali:*

*canalette di drenaggio della piattaforma;*

*impianti di trattamento delle acque di prima pioggia;*

*fossi di guardia e di invaso ai lati della linea;*

*bacini di laminazione;*

*manufatti di regolazione della portata scaricata nei recettori finali.*

*Nel complesso tali opere di drenaggio dovranno garantire che le aliquote meteoriche provenienti dalla piattaforma ferroviaria vengano opportunamente trattate (ai sensi della normativa vigente - Piano di Tutela delle Acque) prima di essere restituite ai corpi recettori.”*

Si sono presi in esame gli elaborati IN0D00DI2SZID0002002B, IN0D00DI2SZID0002005A, IN0D00DI2SZID0002006B e i 6 elaborati inerenti la planimetria e profilo di smaltimento delle acque meteoriche per la tratta di competenza del Comune di Verona, senza tuttavia reperire nelle planimetrie alcuna indicazione relativa all'inserimento nella rete di captazione delle acque meteoriche di pozzetti, vasche prima/seconda pioggia, ecc, ma solamente regolatori di portata, bacini di laminazione, canalette, tubi di adduzione, fossi di guardia.

Si ritiene fondamentale individuare tali sistemi di trattamento delle acque, in considerazione delle superfici coinvolte e della tipologia di sostanze/elementi presenti sulle piattaforme (frammenti di metalli, polveri, perdite di liquidi, etc).

Si prende atto del dimensionamento delle canalette e dei bacini di laminazione su un tempo di ritorno calcolato di 100 anni.

## SITI CONTAMINATI

### *Sito ferroviario porta vescovo*

Viene evidenziato un superamento colonna B nel primo metro superficiale per il parametro Idrocarburi Pesanti C>12 nel sondaggio R3c, e vi sono 4 superamenti del test di cessione fra quota campagna e -2 metri, nei sondaggi R3a R3b R3c per i parametri CR VI, TDS, IPA.

Tutti i superamenti sono all'interno di area ferroviaria e viene proposta la rimozione degli hot spot di contaminazione. Si ritiene necessario approfondire le indagini anche alle aree limitrofe al fine di stabilire l'estensione della contaminazione, e indagare la falda a valle idrogeologica rispetto all'area oggetto d'indagine.



### *Area di rispetto ferroviario in zona Bernini Buri*

In questa area verrà realizzato il nuovo rilevato con piattaforma. Sono stati rilevati due superamenti per la colonna B, nel sondaggio R6bis ad una profondità compresa fra -1 e -2m da p.c. per i parametri mercurio e rame. Il test di cessione evidenzia inoltre 6 superamenti per i parametri fluoruri e idrocarburi pesanti.

Viene proposta la rimozione degli hot spot e smaltimento a discarica, si ritiene necessario approfondire le indagini anche alle aree limitrofe al fine di stabilire l'estensione della contaminazione, e indagare la falda a valle idrogeologica rispetto all'area oggetto d'indagine.



### *Area privata fra Via Campagnole e linea ferroviaria*

In questa area privata e abbandonata, sulla quale verrà realizzato il rilevato con piattaforma, sono presenti alcuni superamenti della colonna A per gli IPA nel sondaggio R7 ad una profondità compresa fra -1 e -2m da p.c.

Dovrà essere verificata la destinazione d'uso del terreno, in quanto allo stato attuale risultano esservi dei superamenti della colonna A in un sito attualmente oggetto di deposito materiali/rifiuti, che dovranno essere rimossi mediante l'eventuale presentazione di un programma di smaltimento rifiuti ai sensi della DGRV 3560/99.

Viene proposta la rimozione del primo strato superficiale con smaltimento a discarica, a tal proposito si dovrà produrre idonea documentazione come sopra indicato, con la caratterizzazione del rifiuto e delle sorgenti di contaminazione. Si ritiene necessario approfondire le indagini anche alle aree limitrofe al fine di stabilire l'estensione della contaminazione, e indagare la falda a valle idrogeologica rispetto all'area oggetto d'indagine.



## **VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE**

In riferimento all'intervento in oggetto, non ricadente all'interno dell'area SIC IT 3210042 "Fiume Adige tra Verona Est e Badia Polesine", si prende atto della relazione di screening, redatta secondo le linee guida dettate dalla DGRV n.3173/2006 e della valutazione riassuntiva di non probabile verificarsi di effetti significativi negativi sul Sito Natura 2000 per l'intervento in oggetto.

Si evidenzia tuttavia che la relazione di screening dovrà essere aggiornata secondo le linee guida previste dalla nuova DGRV 2299/2014, presentando inoltre la relativa modulistica regionale compilata e firmata da parte di professionista in possesso di comprovate effettive competenze in campo naturalistico - ambientale.

Si evidenzia fin d'ora, comunque, che dovranno essere attuate le seguenti misure di mitigazione:

- concentrare le fasi di cantiere a maggior impatto rumoroso nel periodo ottobre - marzo, ovvero al di fuori dei mesi che comprendono i periodi riproduttivi dell'avifauna presente;

- utilizzare macchine operatrici silenziate, conformi al D.Lgs. 262/2002 e, ove possibile, barriere acustiche mobili.

### **RIFIUTI DA DEMOLIZIONE**

Si ricorda che i rifiuti derivanti dalle demolizioni dovranno essere trattati in base a quanto previsto nella Parte Quarta del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.

In particolare, per quanto riguarda il deposito temporaneo si dovranno rispettare i termini previsti nell'art. 183, comma 1, punto bb).

### **TERRE E ROCCE DA SCAVO**

Eventuali materiali oggetto di scavo devono essere gestiti secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia.

Se gestiti come rifiuto, tali materiali sono sottoposti alla disciplina di cui alla parte IV del D.Lgs 152/2006.

Per i cantieri in procedura di VIA/AIA, con volumi di scavo superiori ai 6000 mc, si rimanda al DM 161 del 06 ottobre 2012, ovvero Piano di Utilizzo.

Per tutti gli altri casi, si rammenta che in data 20.08.2013 sulla Gazzetta Ufficiale n. 194 è stata pubblicata la legge di conversione 98/2013 relativa al Decreto del Fare (DL 69/2013), con riferimento agli art. 41 e 41 bis, per la gestione delle terre e rocce da scavo.

### **SUAP/SUEP – Autorizzazioni Paesaggistiche**

Con nota asseverata al Pg n. 28702 del 27/01/2016 la Direzione Sportello Unico Edilizia Privata e Attività Produttive, comunica che, per gli aspetti di competenza, non si rilevano motivi ostativi.

### **Direzione Estimo e Beni Pubblici (parere espresso in conferenza dei servizi)**

Per quanto di competenza esprime il proprio nulla osta alla realizzazione.

### **Direzione Strade e Giardini (parere espresso in conferenza dei servizi)**

Per quanto di competenza esprime il proprio nulla osta alla realizzazione.

### **Direzione Pianificazione Territoriale (Parere PG 50302 del 16/02/2016)**

In riferimento alla Convocazione alla CdS del 18 febbraio, convocata con nota del 04.02.2016 P.G. 38225 inerente l'oggetto si fa presente quanto segue.

Con nota prot. n. 332931 del 13 novembre 2015 il consorzio Iricav Due, in nome e per conto di RFI spa, ha trasmesso al Comune di Verona gli elaborati relativi al progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario Linea AV/AC Verona – Padova – 1° lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza in previsione della convocazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e trasporti della convocazione ai sensi e per gli effetti degli artt. 166 e ss. del D.lgs. 163/2006.

Successivamente, Italferr SpA, il 28 novembre 2015, ha dato avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 166 del D.LGS. 163/2006 e s.m.i., nonché dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio con contestuale dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 167, comma 5 del D.LGS. 163/2006 e s.m.i..

Considerato che ai sensi dell'art. 166 del d.lgs. 163/2006 le Amministrazioni Pubbliche possono presentare motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto definitivo, il 18.12.2015 si è svolta Conferenza di Servizi per al fine di acquisire pareri, nulla osta od assensi, necessari e utili, per l'espressione del parere sul progetto definitivo in oggetto.

Tenuto conto delle risultanze della Conferenza dei Servizi, dei pareri ed osservazioni pervenute, l'Amministrazione Comunale, ha ritenuto di esprimere il proprio parere con specifiche osservazioni di adeguamento e richieste di prescrizioni così come formulate nella delibera del Consiglio Comunale n. 3 del 04 febbraio 2016.

Premesso quanto sopra si ritiene necessario ed opportuno, riproporre, anche nell'ambito della procedura VIA del progetto definitivo in esame, i contenuti della delibera Consiliare n. 3/2016 che si intendono integralmente riportati. Sotto il profilo urbanistico si ribadiscono, in particolare, le seguenti richieste di modifica e/o adeguamento del progetto:

- *per mantenere un sufficiente livello di servizio dato dall'attuale viabilità, si chiede che la percorrenza di via Serenelli sia mantenuta con il doppio senso di marcia interessando, se necessario, le proprietà prospicienti e salvaguardando nel contempo l'edificio di Villa Morandina, oggetto di vincolo della Soprintendenza e catalogato come "Villa Veneta" dall'Istituto Regionale delle Ville Venete. In fase di cantierizzazione andrà mantenuta l'accessibilità all'Istituto Religioso. L'eventuale espropriazione delle aree e degli edifici dovrà essere garantito da un indennizzo pari al valore venale dei beni espropriati e/o dalla realizzazione di opere alternative da concordare con la ditta espropriata.*
- *individuare le fasce di rispetto delle nuove infrastrutture ferroviarie al fine di consentire al Comune di definire con precisione il limite di interventi edilizi ed urbanistici delle aree limitrofi.*
- *lo spostamento della rete del gas metano di competenza SNAM, previsto ad est della nuova SSE in Comune di Verona, sia realizzato in modo da essere compatibile con i previsti interventi del Piano Urbanistico Attuativo denominato "Cercola".*

#### **Direzione Mobilità e Traffico (PG 55086 del 19/02/2016)**

Con riferimento all'oggetto, preso inoltre atto della Delibera di Consiglio 3 del 04/02/2016, si ribadisce la necessità del mantenimento viabilistico di via Serenelli a doppio senso di marcia e nel contempo ci si riserva di valutare successivamente l'accesso alla nuova area definita "campo base", in sede di presentazione degli specifici elaborati progettuali.

#### **CONCLUSIONI**

Per quanto precede, si ritiene vengano trasmesse all'autorità competente le osservazioni sopra esposte.

Verona, 25 febbraio 2016

f.to Il Dirigente Direzione Ambiente  
Ing. Andrea Bombieri