

Spett. Ministero Ambiente e della tutela
del Territorio e del Mare

Direzione Generale V.I.A

via Cristoforo Colombo,44

00147 Roma

pec DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

p.c. REGIONE VENETO

Unità Complessa Valutazione Impatto
Ambientale (V.I.A.)

Palazzo Linetti, Canareggio,99

30121 Venezia

pec : dip.ambiente@regione.veneto.it

p.c. PROVINCIA di VERONA

Palazzo Capuleti

37100 Verona

pec : ambiente.provincia.vr@pecveneto.it

p.c. COMUNE di VERONA

Direzione Ambiente

via Pallone, 9

37121 Verona

pec : ambiente@pec.comune.verona.it

Oggetto : avviso di avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale Progetto definitivo della linea AV/AC Verona-Padova- 1 Lotto funzionale Verona-bivio Vicenza

OSSERVAZIONI IMPATTO AMBIENTALE ACUSTICO/INTERVENTI DI MITIGAZIONE

PRESENTATE DA : CORSINI CHIARA, NATA A ISOLA DELLA SCALA IL 05/10/1966, DOMICILIATA A VERONA, VIA C. CAPPELLI,3, C.F. CRSCHR66R45E349W

Il documento “Sintesi non tecnica” relativo agli elaborati di progetto a nome “Linea AV/AC Verona - Padova, sub tratta Verona-Vicenza, 1° lotto Verona-Montebello Vicentino” allegato allo Studio di Impatto Ambientale, riporta un’analisi non tecnica delle pressioni ambientali e non con cui l’opera incide sul territorio e sulla popolazione esposta.

Per quanto attiene al livello di pressione ambientale legato alla matrice “inquinamento acustico” al capitolo 8.1.8 si riporta una tabella nella quale, per ogni specifica tratta, si espongono:

- Fattore di pressione
- Livello di impatto ambientale
- Mitigabilità
- Livello di impatto ambientale residuale

Non è chiaro sulla base di quali elementi vengano esposti i giudizi relativamente ad ogni singolo descrittore.

Ad esempio, nella tratta compresa da Km 0+000 a Km 4+0000, si evince:

- livello di impatto ambientale “elevato”
- Mitigabilità “parzialmente mitigabile”
- Livello di impatto ambientale residuale “Importante”.

Sembra di capire che in quel tratto la matrice “inquinamento acustico” abbia un impatto elevato, gli interventi di mitigazione sono realizzabili solo in parte e come logica conseguenza di ciò si ha che l’impatto ambientale finale, anche dopo le opere di mitigazione, sia ancora importante.

Su questo punto si ritiene opportuno un approfondimento e chiedere un chiarimento.

In analogia a quanto sopra esposto e relativamente alla matrice “Vibrazioni”, sarebbe interessante poter disporre dei valori delle accelerazioni espresse in m/s^2 sugli assi x, y e z attesi all’interno e all’esterno delle abitazioni di maggiore esposizione.

In altro documento, da titolo “LINEA AV/AC VERONA - PADOVA. SUB TRATTA VERONA-VICENZA. 1° SUB LOTTO VERONA-MONTEBELLO VICENTINO” sono riportati in forma tabellare (foglio excel) i livelli di rumore attesi nelle condizioni ante-operam e i livelli attesi nelle condizioni post-operam, dopo interventi di mitigazione.

In coerenza con quanto disposto dal DPR 459/1998, i livelli sonori esposti sono calcolati come LAeq da riferire al tempo di riferimento diurno e notturno. Ovvero:

- LAeq 6-22 dB
- LAeq 22-6 dB

Le tabelle (divise tra medio e lungo periodo) riportano le seguenti informazioni:

- Individuazione del ricettore
- Destinazione d’uso dell’edificio ricettore
- Numero dei piani
- Livelli sonori di riferimento
- Livelli sonori attesi con linea in funzione (condizione ante-operam). In questo caso i livelli sonori attesi sono ottenuti dall’applicazione di modelli previsionali
- Indicazione dei superamenti dei livelli sonori di legge
- Livelli sonori attesi con linea in funzione e interventi di mitigazione (condizione post-operam). Anche in questo caso i livelli sonori sono ottenuti attraverso l’applicazione di un modello previsionale di calcolo
- Superamenti dei livelli sonori di riferimento anche dopo intervento di mitigazione

Dai dati esposti nelle tabelle, soprattutto in periodo notturno, si può osservare che in molti casi il livello sonoro, anche dopo gli interventi di mitigazione, supera i valori di riferimento. In questi casi pare siano previsti interventi di protezione da realizzare direttamente sugli edifici. Con ciò si può immaginare interventi mirati ad aumentare le prestazioni di isolamento acustico di facciata.

Se così fosse (aspetto da confermare) si avrebbe una riduzione delle immissioni solo nella condizione in cui l’edificio rimanga sempre in condizioni di finestre chiuse. Non appena si aprono le finestre la riduzione delle immissioni non esiste più. In altre parole il rumore immesso, superiore ai valori di riferimento, genera di fatto una limitazione nell’utilizzo e nel godimento del bene immobile (casa).

Inoltre è appena il caso di ricordare che le previsioni dei dati di “output” ottenuti con l’impiego di modello di calcolo sono, naturalmente, affette da errori che in alcuni casi possono anche essere di oltre 3 dB. Ciò vuol dire che le previsioni prospettate nelle condizioni post-mitigazione potrebbero non essere reali e quindi sottostimate in quanto affette da errore.

In altre parole se, ad esempio, il modello di calcolo stima, presso il recettore “x”, un superamento del valore di norma di +6 dB tale superamento potrebbe essere ben più consistente (9 dB?) per effetto del margine di approssimazione/errore contenuto nello stesso modello di calcolo.

Sulla base di quanto sopra esposto si richiedono maggiori e più dettagliate informazioni relativamente a:

- Individuazioni e rappresentazione grafica dei punti di controllo
- Numero di transiti previsto per il periodo diurno e il periodo notturno
- Livello sonoro associato ad ogni singolo transito di convoglio ferroviario espresso come SEL e LAF_{max}
- Time history del livello sonoro di ogni singolo transito espressa come LAF_{100ms}
- Spettro sonoro di ogni singolo transito
- Livello sonoro del rumore in ogni singolo punto di controllo nelle condizioni ante-operam (senza rumore della specifica sorgente)
- Natura e tipologia degli interventi di mitigazione e capacità di attenuazione del rumore in funzione della frequenza
- Natura e tipologia degli interventi da realizzare sugli edifici

La disponibilità di tali informazioni, al momento non note, consentirebbe una più attenta valutazione dei fenomeni di impatto ambientale ai fini della migliore compatibilità tra l'opera di progetto e il territorio in cui la stessa si inserisce.

Verona, 3 marzo 2016

Corsini Chiara

pec : corsini.chiara@pec.andi.it