

Circoscrizione 7^a

San Michele Extra
Porto San Pancrazio



Comune
di Verona

Decentramento

PROT. 86366 del 17.3.2016

Verona, li

17 MAR. 2016

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

DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

e p.c. Alla Direzione Ambiente

All'Ufficio Tecnico Circ. 7^a

LORO SEDI

OGGETTO: Linea AV/AC Verona – Padova – 1 Sub lotto Verona – Montebello Vicentino – Studio
di Impatto Ambientale – opere in variante – **osservazioni** .

In relazione all'oggetto si comunica che il Consiglio della 7^a Circoscrizione, nella
seduta del 10 marzo 2016 ha **APPROVATO** le allegate **18 OSSERVAZIONI**.

Distinti saluti.

VISTO:

Il Presidente

Francesco Carcangiu

Il Responsabile

Amministrativo Circoscrizionale

Maria Cristina Lonardelli

Comune di Verona

Decentramento

Circoscrizione 7^a

Piazza del Popolo n. 15 – 37132 Verona -

Tel. 045 8951211 Fax 045 8951222

E-Mail: circoscrizione7@comune.verona.it

Casella PEC: decentramento@pec.comune.verona.it

www.comune.verona.it

Codice fiscale e Partita IVA 00215150236

CODICE UNIVOCO UFFICIO **MWDPVZ**

S:\SEGRETERIA\CONSIGLIO\PARERI\2016\6 cartella del 10 marzo\LINEA AV AC - VR PD 1 Sub lotto Verona – Montebello
Vicentino OSSERVAZIONI bis.doc

OGGETTO: Procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale-Opere in Variante ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al “Progetto definitivo della linea AV/AC Verona-Padova, Sublotto 1 Verona-Montebello”.

Osservazione n° 1: OSSERVAZIONE GENERALE

In premessa, si ritiene, per quanto compatibili al procedimento di valutazione di impatto ambientale in corso, di confermare le osservazioni già approvate dal Consiglio di Circoscrizione in data 7 gennaio 2016, relative al progetto definitivo LINEA AV/AC VERONA PADOVA presentato dal Consorzio IRICAV DUE ed alla viabilità alternativa a Via Serenelli elaborata dagli uffici comunali denominata “soluzione concordata”. Richiesta di parere del Comune di Verona – Progettazione Urbanistica Qualità Urbana pr. N. 359710 del 09/12/2015 che si allegano in copia.

ed inoltre

La progettazione deve tener conto di soluzioni di mitigazione degli impatti in particolare per quanto riguarda i rimodellamenti morfologici, le barriere antirumore, le dotazioni a verde attraverso una progettazione architettonica e ambientale.

Per la mobilità dei mezzi di cantiere si chiede che le piste vengano opportunamente pavimentate e umidificate per evitare il sollevamento della polvere e che stesse vengano realizzate il più possibile in aderenza alla linea per evitare spreco di suolo agricolo.

Al fine di assicurare la protezione delle risorse ed il loro uso razionale, per la realizzazione dei rilevati venga dovranno essere preliminarmente utilizzate materie prime secondarie in alternativa agli inerti naturali.

Si dovrà anticipare nel programma lavori la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla cantierizzazione e al completamento della infrastruttura.

Oltre al rumore generato dall’esercizio ferroviario esiste quello generato dalle attività costruttive presso i cantieri, prodotto dalla movimentazione dei mezzi e macchine operatrici.

Inoltre il rumore emesso dal treno non si propaga uniformemente nello spazio ma presenta piani di emissioni preferenziali laterali e si propaga verso l’alto interessando una vasta fascia di abitazioni per cui dovrà essere valutato puntualmente il disturbo verso i ricettori ubicati entro i 250 dalla linea.

Nel comune di Verona è previsto un cantiere base e lavorazioni importanti lungo la linea per le quali deve essere rispettato il regolamento comunale che disciplina le attività rumorose:

- Dovranno esser adottate misure organizzative per ricondurre le attività di disturbo sotto il profilo acustico nelle fasce orarie diurne; eventuali lavori in fasce orarie notturne dovranno essere autorizzati/concordati con il Comune di Verona.
- Dovranno essere informati i ricettori più disturbati dalle attività del cantiere mediante avvisi ben visibili con l’indicazione dei giorni in cui saranno effettuate le lavorazioni più rumorose e i rispettivi orari, al fine di informare del disagio;
- Dovrà essere nominato un responsabile della gestione acustica per l’attuazione di tutti gli accorgimenti tecnici e comportamentali al fine di minimizzare il disagio per la popolazione esposta;
- Gli avvisatori acustici delle attrezzature di cantiere dovranno essere utilizzati solo se non sostituibili con altri di tipo luminoso e nel rispetto delle leggi antinfortunistiche.

Date le dimensioni dei cantieri e i movimenti di terra previsti, dovranno essere adottate le migliori tecniche disponibili per evitare le emissioni di particolato nella fase di lavorazione, come previsto dall’allegato V^ “Emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico, scarico o stoccaggio di materiali polverulenti” alla parte quinta del Dlgs n. 152/2006 ed inoltre essere adottate le seguenti precauzioni:

- compattazione delle piste di cantiere;
- limitare l’altezza di caduta dei materiali;
- privilegiare l’impiego di mastice d’asfalto e bitumi a caldo a bassa temperatura e con tendenza a minori esalazione di fumi;
- eseguire la manutenzione periodica dei macchinari e informare le maestranze sui comportamenti da adottarsi per ridurre le emissioni di cantiere;

- limitare l'uso di gruppi elettrogeni preferendo allacciamenti elettrici.

Dovranno essere quantificate le aree arboree/arbustive che verranno eliminate per la realizzazione del progetto e eseguiti gli interventi di nuovi impianti compensativi. Si chiede una verifica dello stato attuale dei luoghi per garantire che le aree boschive interessate al passaggio della linea AV/AC vengano compensate in modo corretto. Dovranno essere identificati siepi e filari arborei da sopprimere temporaneamente in fase di cantierizzazione e, a lavori terminati, il proponente dovrà farsi carico della loro ricostruzione, rispettando le ubicazioni originarie. Venga garantito il ripristino allo stato originale delle aree di cantiere e quelle occupate o impegnate a vario titolo. Il ripristino dei luoghi deve rappresentare l'occasione per un'ampia qualificazione degli ambiti interessati dall'infrastruttura, da perseguire anche mediante recupero, ove possibile, delle aree di cantiere e il riutilizzo delle piste di cantiere e riqualificazione della viabilità esistente di concerto con il Comune e la Circoscrizione.

Come prescritto dal PTCP della Provincia di Verona, i progetti di nuova costruzione di infrastrutture di interesse pubblico (strade, ferrovie, edifici, impianti, ecc.) dovranno prevedere interventi di compensazione ambientale idonea a mantenere costante o migliorare l'indice di equilibrio ecologico esistente, quantificati con metodi analitici.

Dovranno essere garantiti nel periodo di cantiere sia la continuità della viabilità podereale sia l'accesso ai fondi, dovranno essere previsti passaggi di adeguate dimensioni integrati nella stessa infrastruttura per favorire la continuità dell'attività agricola.

Non è consentito il transito dei mezzi pesanti nei centri abitati, e quindi dovrà essere prevista la realizzazione di piste operative per la viabilità di cantiere parallele al tracciato.

OGGETTO: Procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale-Opere in Variante ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al “Progetto definitivo della linea AV/AC Verona-Padova, Sublotto 1 Verona-Montebello”.

Osservazione n° 2: CAMPO BASE in COMUNE di VERONA

Nella documentazione viene individuato in Comune di Verona un campo base vicino alla tangenziale est che, secondo le indicazioni progettuali, dovrebbe essere posizionato su un terreno a destinazione funzionale “verde per l’agricoltura” e in vicinanza del quartiere di San Michele Extra - Comune di Verona.

In realtà, l’area scelta, di oltre 40.000 mq, rientra nell’ambito del piano urbanistico attuativo (PUA) n. 7140650 con convenzione urbanistica sottoscritta in data 30 giugno 2009 tra azienda proprietaria AIA S.p.A e Comune di Verona .

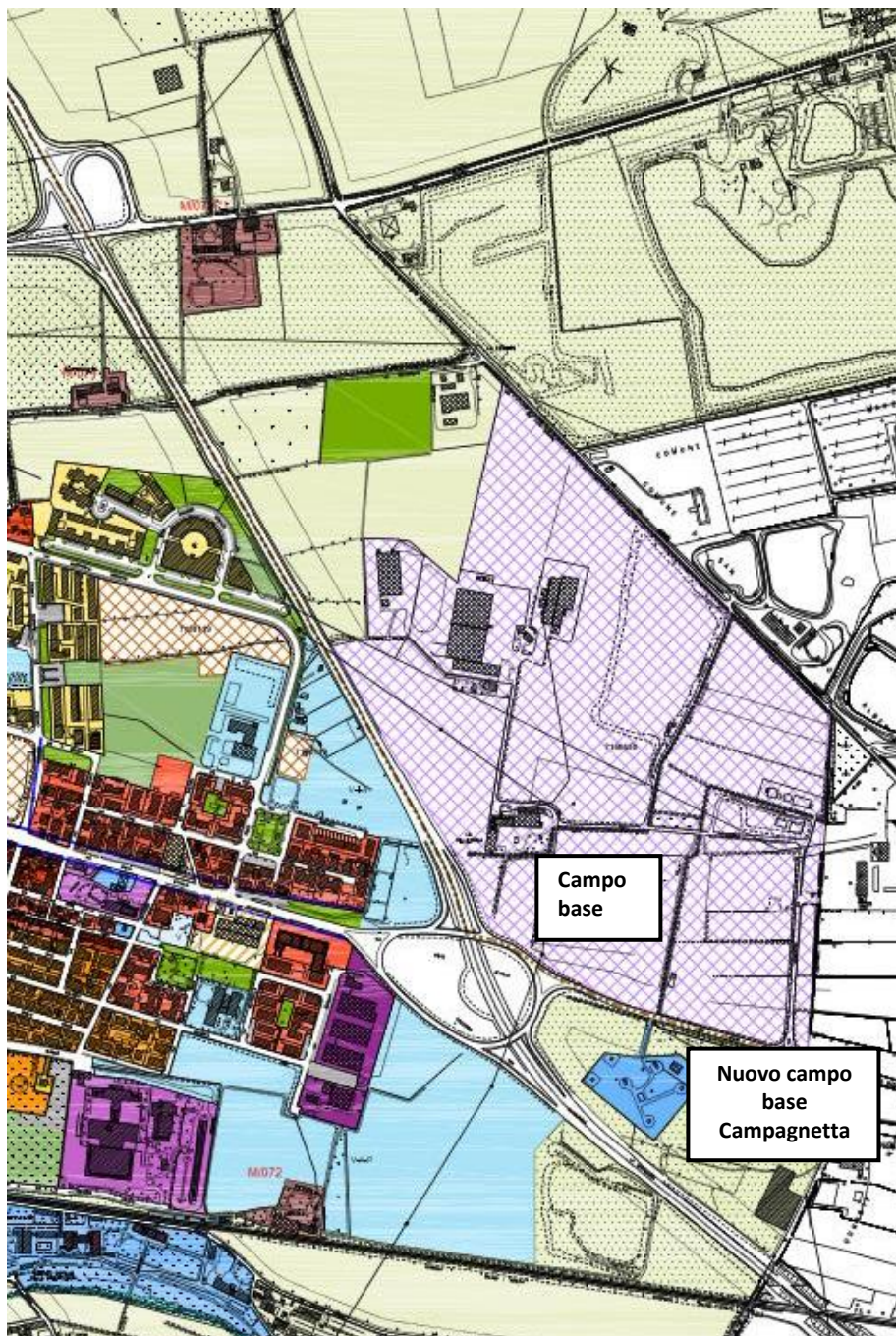
La convenzione prevede, in affiancamento alla tangenziale est di Verona, la realizzazione a cura dell’azienda AIA s.p.A. di una pista ciclabile per consentire il collegamento tra i quartieri est di Verona e l’insediamento produttivo di alta specializzazione agroalimentare oltre ad interventi di verde di arredo.

L’area individuata per il campo base non tiene conto del PUA, della convenzione e degli accordi sottoscritti tra le parti.

Osservazione:

1. venga valutata la compatibilità della realizzazione del campo base con il PUA n. 7140650, di cui alla convenzione urbanistica sottoscritta in data 30 giugno 2009 tra azienda AIA S.p.A e Comune di Verona, sotto il profilo urbanistico, tempi di esecuzione dei lavori e delle opere previste che comprendono viabilità interna, pista ciclabile e verde di mitigazione
2. si individua quale area idonea per il campo base quella compresa tra la statale n. 11 e la tangenziale est di Verona (nota come area Campagnetta – vedi allegato) attualmente inutilizzata e non oggetto di interventi pianificatori nel Piano degli Interventi di Verona e già collegata alla statale n. 11 con una rotonda posta di fronte all’ingresso dello stabilimento AIA. Venga garantito il ripristino allo stato originale dei luoghi al termine dei lavori.
3. nel caso sia individuato un altro sito diverso da quello del punto 2, sia comunque previsto il collegamento diretto con la tangenziale est mediante la realizzazione delle necessarie infrastrutture viabilistiche.

Tavola PI n. 11 Regolativo



OGGETTO: Procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale-Opere in Variante ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al “Progetto definitivo della linea AV/AC Verona-Padova, Sublotto 1 Verona-Montebello”.

Osservazioni n° 3: RUMORE E INTERVENTI ACUASTICI DIRETTI

Nello specifico elaborato tecnico relativo all’impatto acustico sono illustrati gli interventi diretti di mitigazione presso i ricettori previsti nell’ambito del progetto della linea AV/AC Verona Padova lotto 1 da Porta Vescovo a Montebello Vicentino.

In particolare, gli interventi di mitigazione diretti consistono nella sostituzione degli infissi con nuovi infissi aventi caratteristiche adeguate di fonoisolamento, prevista per tutti i ricettori di tipo residenziale ove i limiti normativi di impatto acustico sono superati nonostante l’inserimento delle barriere fonoisolanti, in modo da riportare i livelli acustici all’interno dei fabbricati entro i limiti previsti dalla normativa vigente.

In Comune di Verona ricadono la maggior parte ed in numero considerevole gli interventi diretti presso le abitazioni.

Se da un lato la sostituzione degli infissi con maggiore potere fonoisolante è certamente un intervento doveroso, d’altro canto è noto come l’adozione di infissi antirumore modifichi le condizioni di confort abitativo degli alloggi per i seguenti motivi:

- non può essere garantita all’interno dell’edificio una corretta ventilazione che in qualche modo può essere risolta con sistemi di ventilazione naturale o forzata mediante l’installazione di aeratori la cui descrizione è ritenuta non dettagliata;
- il potere fonoisolante dell’infisso può essere esercitato solo ad infisso chiuso, ne consegue che, soprattutto in estate, tale condizione è fortemente penalizzante per gli abitanti degli edifici e non garantisce le condizioni di confort adeguate.

Osservazione

Si prescrive vengano definiti nel dettaglio gli accorgimenti costruttivi previsti per i sistemi di ventilazione sia naturale che forzata tali da garantire un efficace potere fonoisolante.

Si prescrive inoltre, per risolvere le criticità evidenziate, di dotare tutti gli edifici ove sono o saranno previsti interventi diretti di sostituzione degli infissi di adeguati sistemi di climatizzazione estiva.

Si prescrive che le barriere antirumore nel tratto con la linea più prossima agli edifici residenziali, dovranno essere realizzate con adeguati materiali trasparenti.

Si prescrive di prevedere il monitoraggio acustico postoperam da effettuarsi entro tre mesi dall’entrata in esercizio dell’infrastruttura al fine di verificare il rispetto dei limiti di rumore e consentire di individuare e dimensionare eventuali misure di mitigazione acustica che fossero necessarie. Le misure di post operam) vanno eseguite con il sistema ferroviario a regime. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta un relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l’indicazione delle eventuali misure di mitigazione acustica che fossero necessarie nonché dei tempi della loro attuazione.

OGGETTO: Procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale-Opere in Variante ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al “Progetto definitivo della linea AV/AC Verona-Padova, Sublotto 1 Verona-Montebello”.

Osservazione n° 4: EMISIONI IN ATMOSFERA

Nell’elaborato – Relazione specialistica atmosfera - viene riportato lo studio che riguarda la potenziale variazione dello stato di qualità dell’aria determinato dalla realizzazione del tratto di linea ferroviaria AV/AC Verona Padova lotto 1 da Porta Vescovo a Montebello Vicentino.

Per ciascuna lavorazione (piste lungo la linea, fronte avanzamento e cantiere puntuale) sono state considerate le sorgenti di particolato tra cui gas di scarico dei mezzi d’opera, polvere sollevata nei movimenti terra e materiali utilizzando le relazioni suggerite dall’Agenzia per la Protezione dell’Ambiente statunitense.

Si evidenziano impatti significativi sulle concentrazioni giornaliere di PM10 pur tenendo conto del carattere temporaneo delle emissioni diffuse e delle assunzioni cautelative adottate nelle simulazioni modellistiche

Osservazione

Risulta importante vengano attentamente utilizzate tutte le misure per il contenimento delle emissioni che consentono di ridurre significativamente i valori di concentrazione delle polveri, ed in particolare:

- attenersi al programma di umidificazione delle piste e della viabilità utilizzata all’interno dei cantieri, mentre per la viabilità ordinaria dovrà essere prevista una adeguata pulizia del manto stradale; le piste di cantiere devono essere opportunamente pavimentate e umidificate per evitare il sollevamento della polvere e che stesse vengano realizzate il più possibile in aderenza alla linea per evitare spreco di suolo agricolo.
- limitare la velocità dei mezzi sotto il limite di 20 km/ora, pari alla velocità con cui sono state fatte le simulazioni di emissione in atmosfera;
- si dovrà prevedere l’anticipazione delle fasi di recupero a verde delle superfici al fine di limitare il risollevamento delle polveri nei giorni di vento;
- gli impianti di betonaggio e i silos siano dotati di sistemi destinati al controllo delle polveri;
- durante l’esecuzione dei lavori dovranno essere preventivamente poste barriere antipolvere presso i ricettori per ridurre la produzione ed il sollevamento della polvere in analogia ai parametri utilizzati per la stima delle emissioni in atmosfera dovranno essere utilizzati mezzi di cantiere EURO 6, oltre che una loro puntuale ed accurata manutenzione.
- i camion di trasporto materiali polverulenti in entrata e uscita dall’area di cantiere dovranno essere sempre dotati di copertura dei cassoni.
- rispettare inoltre, per quanto compatibili, le prescrizioni per quanto riguarda le emissioni di inquinanti in atmosfera previste nel piano d’azione della qualità dell’aria approvato con Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 108 del 27 novembre 2012.
- si chiede che l’esecuzione dei lavori che interessano la viabilità della rete stradale ordinaria sia programmata in modo tale da arrecare le minime interferenze possibili al traffico, prevedendo le interruzioni o le limitazioni secondo modalità e tempistiche concordate con il Com.Une/Circoscrizione e condividendo il programma e i percorsi alternativi.
- Nel caso fossero segnalate lamentele nel corso dei lavori o in base ad eventuali criticità risultanti dalle misure di monitoraggio, si dovrà tempestivamente intervenire per ridurre le emissioni, anche ricorrendo a una intensificazione delle misure mitigative, quali ad esempio le barriere antipolvere, e la frequenza della bagnatura delle aree non asfaltate.

OGGETTO: Procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale-Opere in Variante ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al “Progetto definitivo della linea AV/AC Verona-Padova, Sublotto 1 Verona-Montebello”.

Osservazione n° 5: VIBRAZIONI

Nell’elaborato – Relazione studio vibrazioni – viene riportato lo studio relativo all’impatto vibrazionale prodotto dalla realizzazione del progetto del tratto di linea ferroviaria AV/AC Verona Padova lotto 1 da Porta Vescovo a Montebello Vicentino indicando come in fase di esercizio le cause di tali vibrazioni sono da ricondursi all’interazione del sistema veicolo/armamento/struttura di sostegno.

Nello stesso documento viene giustamente sottolineato come le vibrazioni sono in grado di determinare effetti indesiderati sulla popolazione esposta e sugli edifici. In particolare gli effetti sulle persone possono essere ricondotti genericamente ad un aumento dello stress e insorgenza di malattie ipertensive in particolare dove la linea risulta a distanza ravvicinata a molti edifici a destinazione residenziale come nel caso del territorio della Circoscrizione.

Osservazione

Al fine di valutare e migliorare l’impatto ambientale in termini di contenimento delle vibrazioni si richiede un accurato studio vibrazionale alle diverse velocità dei treni per valutare nel dettaglio gli aspetti che intervengono a produrre disturbo vibrazionale negli edifici rispetto al comportamento del corpo ferroviario. La struttura ferroviaria, armamento/struttura di sostegno/barriere antirumore, dovrà essere progettata e realizzata applicando le migliori tecnologie per il contenimento, l’abbattimento e la diffusione delle vibrazioni verso gli edifici ed in particolare per le abitazioni destinate a residenza.

Per quanto riguarda gli aspetti relativi al disturbo da vibrazioni per gli occupanti gli edifici, il criterio fondamentale da considerare per un adeguata protezione dei residenti è quello della soglia di percezione che non deve essere superata in occasione di nessun passaggio di treni. Si prescrive l’adozione di adeguate misure di contenimento delle vibrazioni che andranno realizzate per evitare di superare la soglia di percezione. Dovrà essere effettuata una costante manutenzione dell’armamento al fine di evitare che fenomeni di usura e degrado producano incrementi significativi delle vibrazioni ai recettori con superamenti delle soglie di percezione.

OGGETTO: Procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale-Opere in Variante ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al “Progetto definitivo della linea AV/AC Verona-Padova, Sublotto 1 Verona-Montebello”.

Osservazione n° 6: TUTELA DEL SOTTOSUOLO E DELLA FALDA

Il tracciato delle nuove linea AV/AC del tratto di linea ferroviaria AV/AC Verona Padova lotto 1 da Porta Vescovo a Montebello Vicentino verrà realizzato interamente in area definita dalla pianificazione del Comune di Verona e dagli altri strumenti urbanistici provinciali e regionali come zona di ricarica degli acquiferi.

Le opere previste potrebbero interessare la falda freatica e sicuramente i corsi d’acqua dei comuni di Verona e San Martino Buon Albergo.

La linea ferroviaria e quindi i lavori per la sua realizzazione sono a nord dei pozzi di prelievo acqua per uso potabile e per uso irriguo.

La falda freatica ha un deflusso pressoché perpendicolare alla linea ferroviaria in direzione verso le Basse di San Michele – Campagnole dove si trova i punti di emungimento. L’intercettazione della falda con strutture geotecniche o deviazioni della stessa può influenzare la portata di prelievo ed inoltre eventuali cessioni di sostanze inquinanti potrebbero interessare la qualità delle acque sotterranee.

Osservazione

Si chiede che le strutture geotecniche non interferiscano con il regolare deflusso della falda sotterranea e mantenuto il regime idraulico dei corsi d’acqua.

OGGETTO: Procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale-Opere in Variante ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al “Progetto definitivo della linea AV/AC Verona-Padova, Sublotto 1 Verona-Montebello”.

Osservazione n. 7: ELETTRODOTTO – VINCOLI PAESAGGISTICI AMBIENTALI

Tra le parti in variante del Progetto Definitivo, per le quali è stato attivato il SIA, è prevista la realizzazione di un nuovo elettrodotto di alimentazione della sottostazione AV/AC di “*San Martino B.A.*” SSE 3kV che sarà alimentata in “entra-esce” dalla linea RFI 132 kV (Verona S.L. – Caldiero VR 031).

Tale area, secondo il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Verona - estratto tavola n. 3 “Sistema Ambientale”, richiamato nella Relazione del Quadro di Riferimento Ambientale (pag 86), ricade nell’ambito del “*corridoio ecologico*”.

Il tracciato dell’elettrodotto “*San Martino B.A.*”, a meno dei sostegni nn. 5-6 e 7-7, si attesta in una “*area di notevole interesse paesaggistico-pubblico, art 136 del D. Lgs 42/2004*”.

Inoltre il tratto compreso tra i sostegni nn. 1-2 e 15-16 ricade all’interno della fascia dei corsi d’acqua riconosciuta con “*vincolo paesaggistico dei corsi d’acqua – D.Lgs. 42/2004 art 142 lettera c*” derivante dalla presenza del Fiume Antanello. Il vincolo di tutela dei corsi d’acqua prevede di tener conto della fascia di rispetto di 150 metri per entrambe le rive.

Nella Relazione paesaggistica viene riportato che l’elettrodotto “*San Martino B.A.*” ricade in area critica, identificata come “*Nodo 1.3*” per l’interferenza dell’opera con i vincoli di carattere paesaggistico-ambientale sopra citati. Viene riportato inoltre che sono previste opere di mitigazione del nodo 1.3 e che hanno come obiettivo il ripristino della situazione attuale nel rigenerare la macchia arbustiva lungo il tracciato.

I tralici di sostegno e le campate dell’elettrodotto hanno una rilevante altezza rispetto al piano campagna per cui si avrà un rilevante impatto sul territorio già attraversato da altre linee elettriche aeree.

Elettrodotti e cabine di trasformazione di energia elettrica sono caratterizzati da un’induzione magnetica le cui fasce di rispetto devono tener conto degli effetti cumulativi dovuti alle intersezioni con altri elettrodotti.

OSSERVAZIONE

Considerati i vincoli ambientali a cui è soggetta la zona attraversata, per la realizzazione dell’elettrodotto di alimentazione della sottostazione AV/AC “*San Martino B.A.*”, deve essere privilegiata la realizzazione con condotta sotterranea in considerazione del notevole impatto che avrebbe la linea aerea sul territorio. In tal caso dovrà essere eseguita mitigazione ambientale con il completo ripristino della attuale situazione.

Se tale soluzione non fosse realizzabile si chiede che venga prodotta, prima della realizzazione dell’opera, una dettagliata relazione con le motivazioni tecniche riscontrate. Qualora le motivazioni prodotte evidenziassero come unica possibilità la realizzazione della linea aerea dell’elettrodotto si chiede che, ai fini della mitigazione ambientale, oltre al ripristino della situazione attuale, vengano rinforzati i caratteri ambientali e paesaggistici con l’obiettivo di ricucire e rafforzare il sistema dell’area soggetta a vincoli con l’introduzione di fasce di macchie boscate. Lungo il Fiume Antanello, oltre al rispetto della fascia di tutela di 150 metri, si chiede inoltre che vengano rinforzate le fasce boscate ripariali.

OGGETTO: Procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale-Opere in Variante ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al “Progetto definitivo della linea AV/AC Verona-Padova, Sublotto 1 Verona-Montebello”.

Osservazione n. 8: PROCEDURA TECNICO AMMINISTRATIVA - CODICE DEI CONTRATTI PUBBLICI RELATIVI AI LAVORI, SERVIZI E FORNITURE IN ATTUAZIONE DELLE DIRETTIVE 2004/17/CE e 2004/18/CE

L’ART. 167 comma 7 del Dlgs 163/2006 e s.m.i., - Norme generali sulla procedura di approvazione dei progetti – prevede che *“Ove il CIPE disponga una variazione di localizzazione dell'opera in ordine alla quale non siano state acquisite le valutazioni della competente commissione VIA o della regione competente in materia di VIA, e il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio o il Presidente della regione competente in materia di VIA ritenga la variante stessa di rilevante impatto ambientale, il CIPE, su conforme richiesta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio o del Presidente della regione competente, ovvero del Ministro per i beni e le attività culturali in caso di aree tutelate ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, dispone l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la rinnovazione della procedura di VIA sulla parte di opera la cui localizzazione sia variata e per le implicazioni progettuali conseguenti anche relative all'intera opera. La procedura di VIA è compiuta in sede di approvazione del progetto definitivo, salva la facoltà del soggetto aggiudicatore di chiedere la reiterazione della procedura, in sede di progetto preliminare, con successiva verifica sul progetto definitivo ai sensi dell'articolo 185, comma 4. Resta fermo il disposto di cui all'articolo 185, comma 5.*

L’art. 166, punto 5ter prevede che *“ La procedura prevista dal presente articolo (Progetto definitivo. Pubblica utilità dell'opera) può trovare applicazione anche con riguardo a più progetti definitivi parziali dell'opera, a condizione che tali progetti siano riferiti a lotti idonei a costituire parte funzionale, fattibile e fruibile dell'intera opera e siano dotati di copertura finanziaria; resta in ogni caso ferma la validità della valutazione di impatto ambientale effettuata con riguardo al progetto preliminare relativo all'intera opera”.*

Osservazione

Si chiede sia verificata la correttezza della procedura di approvazione del progetto e di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell’art. 167 punto 7 e art 166 punto 5ter del Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE.

Oggetto: Osservazioni allo Studio di Impatto ambientale elaborato da Iricav 2 quale general contractor del progetto av Vr/Pd, lotto Vr PV/Bivio Vicenza ai sensi del Dlgs 152/2006 e s.m.i.

Osservazioni n° 9:

Riferimento: pag. 18, 19, 20 del documento citato; “Il verde e il paesaggio”.

Le misure di compensazione e mitigazione proposte a compensazione del disboscamento previsto per la realizzazione della linea ferroviaria AV in zona San Michele/Verona Porta Vescovo risultano insufficienti e del tutto incoerenti con quanto prevede la normativa forestale attuale.

A fronte di un disboscamento di superficie pari a 27.083 mq il Progetto prevede interventi di compensazione/mitigazione pari a 27.642 mq (vedi pag. 18) realizzando aree boscate con nuove piantagioni sia arboree che arbustive.

Dal confronto tra le planimetrie di Progetto e la foto aerea dell'area interessata dagli interventi di mitigazione sotto riportate risulta evidente che il rimboschimento proposto coincide prevalentemente con un'area forestale già esistente, in parte di origine naturale e in parte realizzata con fondi comunali negli anni passati; anche il confronto tra la foto attuale e le foto simulazioni) conferma che la piantagione prevista per la mitigazione dell'opera coincide prevalentemente con quella già presente allo stato attuale.

Pertanto le piantagioni previste, coincidendo prevalentemente con il bosco esistente, risultano del tutto insufficienti come opere di compensazione e mitigazione, anche in coerenza con quanto previsto dalla Legge Forestale Regionale (comma 2 dell'art. 15 della Legge Forestale Regionale n° 52/78) che per il rilascio dell'autorizzazione al disboscamento prevede obbligatoriamente la compensazione delle aree disboscate a carico del Concessionario, con destinazione a bosco di una superficie pari almeno alla superficie di disboscamento, con presentazione di un dettagliato Progetto di rimboschimento; in accordo con la normativa forestale regionale il rimboschimento compensativo non può essere realizzato in aree già boscate e non possono essere conteggiate a compensazione le piantagioni di carattere arbustivo; è anche possibile prevedere migliorie boschive ma in questo caso la superficie di compensazione prevista deve essere almeno doppia rispetto a quella di disboscamento.

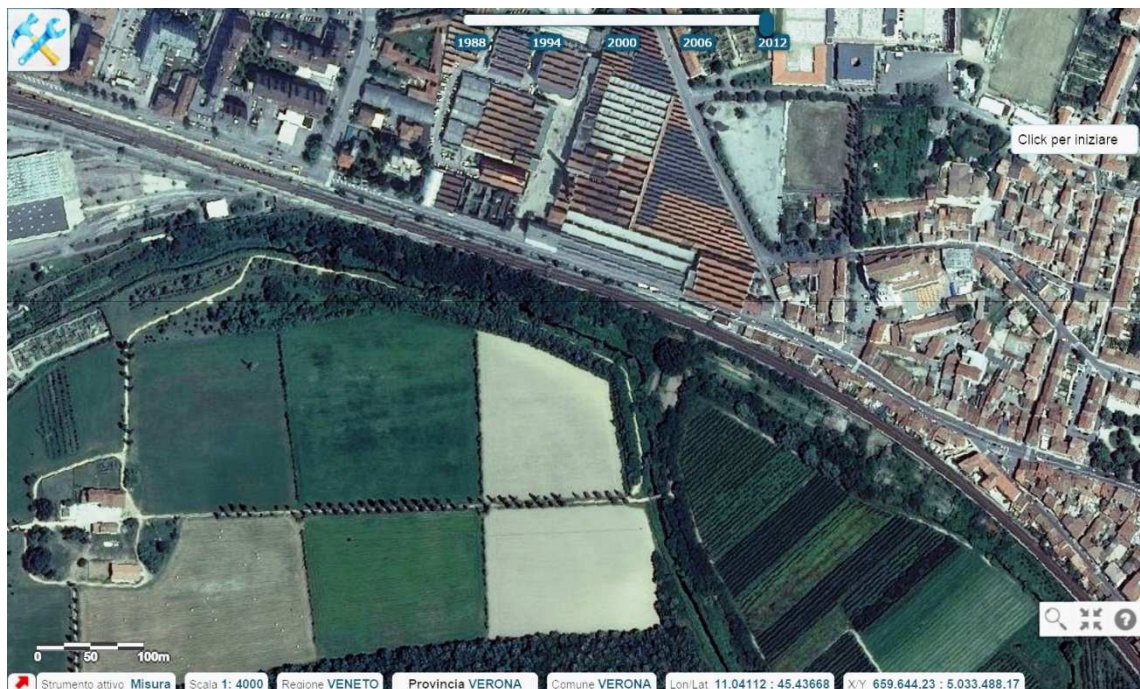
Si ritiene che nel Progetto di rimboschimento occorra vietare l'utilizzo di film plastici che spesso vengono utilizzati per migliorare l'attecchimento delle piantine forestali, questo per non aggravare l'attuale problema della plastica abbandonata derivante dal precedente rimboschimento “comunale” del Giarol, che ha lasciato in eredità almeno 15.000 metri quadrati di film plastico nero, attualmente abbandonato e seminterrato nell'area del rimboschimento; materiale che in parte rimarrà nel terreno agricolo e in parte finirà al mare per effetto delle esondazioni del fiume Adige.

Considerato che i boschi residuali di pianura, a causa della loro rarità, hanno senz'altro un valore superiore alla compensazione minima prevista dalla legge forestale (rimboschimento compensativo di pari superficie), sembra opportuno richiedere a compensazione e mitigazione interventi superiori al minimo di legge, prevedendo oltre al rimboschimento anche interventi di miglioria sulla rimanente parte boschiva limitrofa alla zona di cantiere, che costituisce un *continuum* ecologico e forestale con le superfici direttamente interessate dai lavori e che comunque verrà danneggiata dalla frammentazione di queste aree verdi.

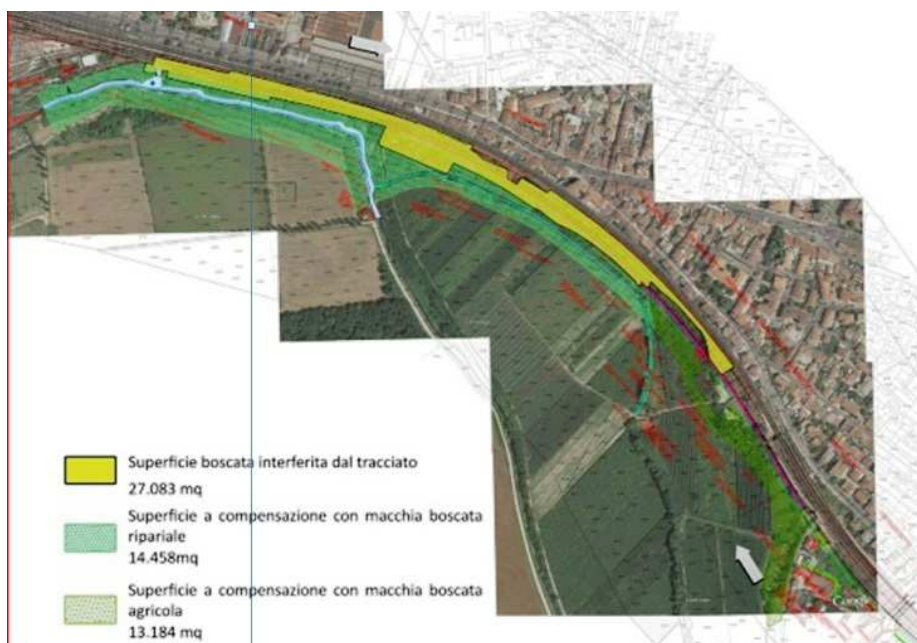
In questo senso appare logico ed opportuno richiedere come opere compensative e di mitigazione la realizzazione di rimboschimenti su superfici localizzate esternamente alle aree già boscate congiuntamente ad interventi di miglioramento boschivo consistenti nella bonifica del materiale plastico abbandonato all'interno del rimboschimento del Giarol, identificato nell'area forestale limitrofa alla zona di cantiere e costituente un importante corridoio ecologico.

Considerato che per l'autorizzazione al disboscamento dovrà essere presentata domanda all'Autorità Forestale Regionale corredata delle misure compensative, sembra opportuno che riguardo gli aspetti forestali del Progetto venga richiesto un parere preliminare alla competente Autorità Forestale Regionale.

Situazione Attuale



Situazione di progetto



Oggetto: Osservazioni allo Studio di Impatto ambientale elaborato da Iricav 2 quale general contractor del progetto av Vr/Pd, lotto Vr PV/Bivio Vicenza ai sensi del Dlgs 152/2006 e s.m.i.

Osservazioni n° 10:

Riferimento: pag. 18 del documento citato; “Il verde e il paesaggio”.

Da evidenziare all’interno della zona di cantiere dove è previsto il disboscamento (mappa di pag. 18) la presenza di una pianta di dimensioni eccezionali e di indubbio valore paesaggistico e ambientale, localizzata in prossimità della nuova linea.

Trattasi di un Pioppo nero con superficie di chioma di circa 900 mq e 25 m di altezza.

Senz’altro trattasi di un soggetto arboreo che per le dimensioni eccezionali rientra negli alberi monumentali tutelati secondo la legge n°10/2013, “Tutela degli spazi verdi urbani e degli alberi monumentali”.

Secondo quanto esposto dai funzionari IricAV in assemblea pubblica del 07 marzo 2016 e su richiesta del Comune di Verona, è intenzione del Concessionario salvaguardare questo elemento arboreo conformandosi a quanto richiesto dal Comune che ne ha richiesto la tutela.

Considerato che:

- il Pioppo nero è una specie non particolarmente longeva e questo esemplare appare maturo o stramaturato anche se in buono stato vegetativo;
- il fusto della pianta risulta localizzato esternamente al sedime della linea mentre le branche principali si espandono molto e necessariamente dovranno essere tagliate drasticamente, danneggiando fortemente l’aspetto complessivo dell’albero;
- le radici della pianta saranno inevitabilmente danneggiate dai lavori di scavo minando la stabilità della pianta;
- lo stesso Concessionario nella sezione di Progetto proposta a pag. 19, ai fini della sicurezza, non prevede alcuna piantagione nella fascia di scarpata prossima alla linea mantenendo una distanza tra le fasce di vegetazione arborea e la sede dei binari;
- volendo perseguire il mantenimento di questo soggetto arboreo, a fine lavori poco rimarrebbe della grandezza originaria dell’albero, che rimarrebbe con poca ramificazione, le radici danneggiate e probabilmente con il fusto parzialmente interrato.

Considerate queste premesse appare assai difficile conservare questo albero salvaguardando contemporaneamente le esigenze di sicurezza della linea.

In ogni caso si ritiene che le informazioni fornite siano insufficienti e questa situazione meriti ulteriori approfondimenti progettuali; in questo senso il Concessionario dovrà fornire ulteriori elementi conoscitivi decisionali, come ad esempio:

- indagini approfondite sulla pianta mirate a stabilire in via preliminare il grado di sicurezza di questo albero (caratteristiche dendrologiche della pianta, età, indagine fitosanitaria, studi di stabilità della pianta, etc.);
- nel caso si decida per il mantenimento di questo soggetto arboreo il Concessionario dovrà fornire in via preliminare un Progetto dettagliato corredato in particolare di studi di stabilità della pianta e foto simulazione di come apparirà la pianta dopo gli interventi di messa in sicurezza;
- sia nel caso di abbattimento che di potatura il Concessionario dovrà fornire in via preliminare una stima monetaria del valore paesaggistico-ambientale dell’albero integro e dell’albero “ridotto/danneggiato” a causa di eventuali interventi di potatura e/o di danni alle radici;
- in ogni caso il Concessionario deve proporre delle misure specifiche di mitigazione e compensazione per il danno paesaggistico causato, con riferimento alla stima del valore paesaggistico dell’albero.

**Oggetto: Osservazioni allo Studio di Impatto ambientale elaborato da Iricav 2
quale general contractor del progetto av Vr/Pd, lotto Vr PV/Bivio
Vicenza ai sensi del Dlgs 152/2006 e s.m.i.**

Osservazioni n° 11:

Considerato che le misure di mitigazione e compensazione previste dal Progetto sotto gli aspetti forestale, paesaggistico e ambientale, risultano insufficienti e in parte fuorvianti (rimboschimento su bosco già esistente, nessuna previsione/stima del danno paesaggistico causato dalla riduzione o abbattimento di albero monumentale), si ritiene che debbano essere integrate e/o rivisitate le procedure di Vinca e VIA.

Oggetto: Osservazioni allo Studio di Impatto ambientale elaborato da Iricav 2 quale general contractor del progetto av Vr/Pd, lotto Vr PV/Bivio Vicenza ai sensi del Dlgs 152/2006 e s.m.i.

Osservazione n.12

Siti inquinati

Il principio " chi inquina paga " del Trattato UE sembra essere estraneo in quest'anomala procedura approvativa. Il progetto Verona PV/Bivio Vicenza intercetta vari siti inquinati. Tra questi il sito ferroviario di Verona PV di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana risulta essere potenzialmente inquinato. Il decreto legislativo 152/2006 nel titolo V tratta di bonifica e siti inquinati. Un sito potenzialmente inquinato è quello dove è stata superata la CSC (concentrazione soglia di contaminazione) ovvero i limiti tabellari per suolo, sottosuolo, e acque sotterranee riportati nell'Allegato 5 al Titolo V. Considerata l'area molto antropizzata e l'obbligo superata la CSC è obbligatoria la caratterizzazione del sito e l'analisi di rischio specifica. L'intera procedura che coinvolge la Regione come autorità procedente e Rfi come proprietario dell'area è completamente assente. Nessuna procedura di messa in sicurezza ed eventuale bonifica ma nemmeno la messa in sicurezza operativa che ha lo scopo di garantire un adeguato livello di sicurezza per le persone e per l'ambiente in attesa degli interventi ulteriori. In quest'area sono previsti lavori di sbancamento e la successiva realizzazione della "sede stradale" che sostiene la massicciata in pietrisco che posa sullo strato di sub ballast in conglomerato bituminoso, adagiato sul terreno compattato (nel caso di Vr Pv potenzialmente inquinato), dello spessore di almeno 30 cm e supercompattato. Analoga situazione si riscontra lungo l'area di rispetto (30 metri ai sensi del DPR 753/1980 dalla faccia esterna di entrambe le rotaie estreme) lungo la via Bernini Buri e nell'area compresa tra la linea storica FS e via Campagnole. Emergono queste connesse a quanto disposto dal Dpcm 27/12/1988 QRA punto 5 lettera c) per la redazione del Sia .

Oggetto: Osservazioni allo Studio di Impatto ambientale elaborato da Iricav 2 quale general contractor del progetto av Vr/Pd, lotto Vr PV/Bivio Vicenza ai sensi del Dlgs 152/2006 e s.m.i.

Osservazione n.13

TERRE E ROCCE DA SCAVO

Relativamente alla normativa che disciplina le terre e rocce da scavo, rappresentata nella parte V del decreto legislativo 152 del 2006, nel DM 161 /2012 e nei correttivi a quest'ultimo, introdotti con il decreto "emergenze" (DL 43/2013), il decreto del "fare " (69/2013) e attualmente con il decreto " sbloccacantieri". (DL 133/2014) si rileva l'opportunità di fare anche riferimento a quanto stabilito dalla Circolare 5205 del 15 luglio 2005 del Ministero dell'Ambiente. La Circolare contiene le disposizioni operative per il settore ambientale. In particolare recita la disposizione "aggregato riciclato per la realizzazione di sottofondi stradali, ferroviari, aeroportuali secondo le indicazioni UNI-EN 13285:2004 ; UNI EN933-1; UNI EN 933-8; UNI EN1097/2; Norma Armonizzata UNI EN 13242/2004. La mancata conformità dei trattamenti alle norme UNI EN di riferimento rendono problematico considerare sottoprodotto il materiale scavato, venendo meno il vincolo della normalità della pratica industriale, che è il presupposto affinché il materiale di scavo non rientri nella normativa di disciplina dei rifiuti speciali.

Oggetto: **Osservazioni allo Studio di Impatto ambientale elaborato da Iricav 2 quale general contractor del progetto av Vr/Pd, lotto Vr PV/Bivio Vicenza ai sensi del Dlgs 152/2006 e s.m.i.**

Osservazione N.14

Analisi costi benefici

Nel quadro di riferimento progettuale non compare l'analisi economica costi benefici che evidenzia i valori unitari e il tasso di redditività interna dell'investimento come prescrive l'art 4 comma 3 DPCM 27 dicembre 1988.

Oggetto: Osservazioni allo Studio di Impatto ambientale elaborato da Iricav 2 quale general contractor del progetto av Vr/Pd, lotto Vr PV/Bivio Vicenza ai sensi del Dlgs 152/2006 e s.m.i.

Osservazione 15

Rischio Idraulico

Il 79% del primo sub-lotto è costituito da rilevati, il 15% da viadotti e il resto da gallerie. Tipologie costruttive che comunque turbano le condizioni idrogeologiche in un contesto territoriale fortemente antropizzato e con la falda a pochi metri dal p.c. Di certo saranno seri i problemi di interferenza con il rischio idraulico e al drenaggio delle falde proprio in corrispondenza della galleria di San Martino. Relativamente a questa vitale risorsa quale è l'acqua non risultano dati nella sintesi tecnica che costituisce il riferimento per una partecipazione attiva dei cittadini come la vigente legislazione prescrive che quantifichino il consumo complessivo di acqua per realizzare l'infrastruttura. L'acqua sarà utilizzata in quantità considerevoli. Poiché l'acqua è sottoposta a forti pressioni, sia di tipo qualitativo, sia quantitativo; la sintesi non tecnica, avrebbe dovuto fornire un bilancio materiale attendibile relativo all'acqua, specificando i quantitativi da usare e, soprattutto, quali fonti di approvvigionamento saranno oggetto di sfruttamento. Un forte prelievo da falda potrebbe contribuire a causare fenomeni indesiderati, come per esempio un aumento della subsidenza nel territorio. Preoccupazioni ulteriori riguardano le acque sotterranee. La preoccupazione si fonda sul rischio di interferenza quantitativa e qualitativa prodotto da scavi soprattutto per la realizzazione

della galleria. Tutte le operazioni di consolidamento, impermeabilizzazione e sostegno richiedono l'uso di materiali additivi che sono miscele quasi sempre inquinanti per le acque sotterranee. Il dlgs 152 del 1999 impone di non interferire con le aree di salvaguardia delle fonti d'acqua destinate al consumo umano ed elenca le opere che sono inibite tra le quali rientrano cave, discariche e gallerie. La ristrettezza delle risorse comunali irretite dai vincoli del patto di stabilità rendono legittima la richiesta di costituzione di un Fondo "fideiussorio" a cui attinge un eventuale Osservatorio per rimuovere quelle interferenze negative prodotte dalla cantierizzazione e che impatterebbero negativamente sulla economia locale costituita da turismo ed agricoltura di eccellenza. Nella Strategia sui Cambiamenti Climatici rappresentata dalle Linee Guida del Ministero dell'Ambiente e mai minimamente presa in considerazione; in questo progetto si riferisce che l'opzione preferenziale debba essere **l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove e grandi opere** e effettuando **una valutazione ponderata degli standard di efficienza delle infrastrutture e della loro vulnerabilità ai cambiamenti climatici rispetto alla loro funzionalità**. Questo consente, tra l'altro, di limitare il consumo di suolo non antropizzato. Nell'ultimo Rapporto di Ispra sul consumo di suolo il Veneto si colloca al secondo posto con un consumo pari all'11,1%. Il suolo consumato nelle province di Verona e Vicenza è pari a 61.000 ettari! Strettamente correlato alla Strategia di Adattamento ai Cambiamenti Climatici è il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni di cui alla direttiva 2007/60/CE. Valutazione e gestione del rischio normata nel dlgs 49/2010 che nella redazione delle mappe di rischio da alluvione tiene conto

dell'uso del territorio e quindi delle allocazioni e densità d'infrastrutture puntuali e lineari. Il Comitato Istituzionale del bacino idrografico delle Alpi Orientali che comprende i fiumi Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta, Bacchiglione e Adige ha adottato il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni che alla luce del V Rapporto IPCC, della 21 Cop di Parigi e della componente ambientale suolo, atmosfera e ambiente idrico sarebbe opportuno e auspicabile considerare nell'ambito della procedura di Via per opere ad elevato impatto ambientale.

Oggetto: **Osservazioni allo Studio di Impatto ambientale elaborato da Iricav 2 quale general contractor del progetto av Vr/Pd, lotto Vr PV/Bivio Vicenza ai sensi del Dlgs 152/2006 e s.m.i.**

Osservazione n 16

Particolato (PM10 E PM2,5)

La situazione di partenza per il particolato è già in sé problematica, considerata la morfologia del territorio, e le condizioni meteorologiche locali.

Il Rapporto Ispra sulla Qualità dell'Ambiente Urbano ne è fedele riscontro. Superamento della soglia sia per i PM10 che per i PM2,5. La **direttiva europea sulla qualità dell'aria 2008/50/CE** fissa a 25 µg/m³ il limite per i PM2,5 come media annuale. Il livello attuale nei territori interessati dal progetto potrebbe non essere lontano da questo limite. Bisogna però considerare che il rispetto della soglia non evita gli effetti nocivi: "La WHO, nella revisione delle Air Quality Guidelines del 2005, non ha ritenuto possibile proporre un valore limite di soglia per il PM a causa della presenza di effetti dannosi già a partire da livelli molto bassi (10 µg/m³) di PM10".

Nel documento è poi ipotizzato un rilevante impatto sulla salute pubblica derivante dall'incremento del particolato ("un incremento, in termini di curve di massima iso-concentrazione, pari a 10 µg/m³ per il PM2,5 e pari a 20µg/m³ di PM10"), soprattutto per la popolazione sensibile a patologie cardiache e respiratorie. L'altro elemento riportato delle concentrazioni è da intendersi come valore medio annuo o come picco di concentrazione. Nella stima dell'impatto spesso ci si riferisce agli effetti acuti, motivandola con la durata

temporanea dei cantieri. Posizione che appare errata perché la cantierizzazione soprattutto con la tecnica dei lotti costruttivi che è la soluzione scelta dal legislatore per il progetto av Vr/Pd avrà durata almeno decennale.

Altri inquinanti pericolosi per i territori delle province interessate dal progetto sono le sostanze perfluoroalchiliche (PFAS). Una Ricerca di tre anni fatta elaborata dall'istituto di Ricerca sulle Acque (IRSA) del CNR, ha riscontrato in tre campagne di monitoraggio nei corpi idrici superficiali alte concentrazioni di acido perfluorooctanico (PFOA) e acido perfluorooctansolfonico (PFOS). Si richiede alla Commissione di prescrivere nel parere di Via una valutazione d'impatto sanitario (VIS) secondo le recenti Linee Guida elaborate da Ispra. Nel 2014, la Regione Lombardia ha approvato con D.G.R. n. 1266 del 24/01/2014 le Linee Guida per la componente salute pubblica degli Studi di Impatto Ambientale (SIA), con il fine di assicurare un adeguato supporto tecnico-amministrativo alle Autorità competenti in materia di VIA. Sempre nel 2014, è stata approvata da un ramo del Parlamento Italiano, nell'ambito della Legge Sbocca Italia, una modifica al Dlgs 152/2006. Specificatamente, fermo restando quanto disposto dall'articolo 26, comma 4, e successive modificazioni, al medesimo DLgs 152/2006, è stato inserito il comma 5bis) in cui si richiede lo svolgimento nell'ambito della VIA - di una VIS, in conformità a linee guida definite dall'Istituto Superiore di Sanità (ISS). Vis limitata ad alcune tipologie di opere.

Oggetto: Osservazioni allo Studio di Impatto ambientale elaborato da Iricav 2 quale general contractor del progetto av Vr/Pd, lotto Vr PV/Bivio Vicenza ai sensi del Dlgs 152/2006 e s.m.i.

Osservazione n.17

Procedura di VIA

In data 30 novembre 2015 la società Italferr Spa ha pubblicato sull'Arena di Verona inizio di procedimento per ottenere la pubblica utilità sul progetto definitivo relativo al primo lotto Verona Porta Vescovo / Bivio Vicenza quale parte del progetto preliminare Verona Porta Nuova /Padova del Corridoio Mediterraneo approvato con delibera Cipe 94/2006. Delibera che conteneva il giudizio di valutazione d'impatto ambientale per i tratti Verona Porta /Nuova, Montebello e Grisignano di Zocco Padova. La soluzione progettuale per la parte centrale Montebello/Vicenza /Grisignano congiuntamente alla Via era posposta all'atto della presentazione del progetto definitivo riguardante l'intera tratta. Italferr Spa per conto di Rfi concessionaria del progetto ometteva di rendere pubblica la procedura di Via sulle parti variate rispetto al progetto preliminare e sul tratto Montebello/Vicenza/Grisignano. Lesi in tale procedura i Principi di Partecipazione, Prevenzione, Precauzione e Integrazione del TUE e TUEF che come da costante giurisprudenza costituzionale sono equipollenti a Principi della Costituzione Italiana.

L'assenza di procedura di Via nell'ambito della richiesta di pubblica utilità connesso alla approvazione del progetto definitivo del lotto Verona PV/Bivio Vicenza è grave anche in relazione a quanto richiesto dall'Allegato XXI di cui all'art 164 del dlgs 163/2006 e segnatamente : a) sezione I punto 4 SIA su parti modificate costituite dall'attraversamento di San Bonifacio, varianti alla linea storica FS e tratto Montebello /Grisignano di Zocco;b) progetto di monitoraggio ambientale di cui al punto 8 lettera g) . Procedura di Italferr Spa

difforme da quanto prescritto nell'art 166 del dlgs 163/2006 al comma 5 ter e relativa a lotti funzionali " ferma la validità della valutazione di impatto ambientale effettuata con riguardo al progetto preliminare relativo alla intera opera ". Ne discende che la Via doveva riferirsi al tratto mancante Montebello/Vicenza/Grisignano di Zocco. Ulteriori gravi inadempienze riguardano la mancata pubblicizzazione della verifica di ottemperanza alle prescrizioni al progetto preliminare approvato con delibera 94/2006, la presentazione del Piano Terre e Rocce da Scavo di cui al DM 61/2012, la mancata via all'elettrodotto da 132 Kv di alimentazione della linea av e infine la valutazione d'incidenza ambientale sui siti interferiti o contigui alla linea av.

Oggetto: **Osservazioni allo Studio di Impatto ambientale elaborato da Iricav 2 quale general contractor del progetto av Vr/Pd, lotto Vr PV/Bivio Vicenza ai sensi del Dlgs 152/2006 e s.m.i.**

Osservazione n.18.

La normativa vigente **all'art 11 comma 5 del Titolo II dlgs 152 / 2006** prescrive che "i **provvedimenti amministrativi** di approvazione adottati **senza la previa valutazione ambientale strategica**, ove prescritta, sono **annullabili per violazione di legge**". Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica approvato con DPR 14 marzo 2001 istituiva la procedura di valutazione ambientale strategica di cui alla direttiva 2001/42/CE " *Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica*". Ai sensi della legge obiettivo l'elenco delle opere strategiche definite dal Cipe in prima applicazione e dagli allegati infrastrutture successivamente costituiscono " automatica integrazione dello stesso" . Il lotto costruttivo Verona PV /Bivio Vicenza è parte del progetto av Verona/Padova incluso nella delibera Cipe 121/2001 e tra gli interventi presenti nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica che doveva essere sottoposto alla VAS da parte del Ministero dell'Ambiente . Le norme che disciplinano il PGTL e le opere connesse e pertanto il progetto Vr/Pd deve superare positivamente la Vas condotta sul piano o su programma sovraordinato che consente di selezionare i progetti sulla base della coerenza della sostenibilità ambientale valutata sull'intera area Padana.