



Il Sindaco

COMUNE DI BELFIORE

Provincia di Verona
Piazza della Repubblica, 10 – 37050 Belfiore (VR)
Tel. 045 6145011 Fax 045/6149016

Prot. n. 2227

Belfiore, li 1 APR. 2016

Spett.Li

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.
DIREZIONE PROGRAMMI INVESTIMENTI
AC/AC
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 – Roma (RM)
dpiavac@pec.rfi.it

ITALFERR SPA
DIREZIONE OPERATIVA NORD
Tratta AV/AC Verona Padova
Via Torcello 2
20126 Milano - (MI)
proc-aut-espro@legalmail.it

CONSORZIO IRICAV-DUE
Via Francesco Tovaglieri, 413
00155 – Roma (RM)
iricavdue@pec.it

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI**
Via Caraci, 36
00159 – Roma (RM)
dg.tf@pec.mit.gov.it

AUTORITA' DI BACINO DEL FIUME ADIGE
Piazza Vittoria, 5
38122 Trento
adb.adige@legalmail.it

**DISTRETTO IDROGRAFICO ALPI
ORIENTALI**
Palazzo Michiel Dalle Colonne
Cannaregio 4314
30121 Venezia
adbve.segreteria@legalmail.i

**REGIONE DEL VENETO
DIPARTIMENTO DIFESA DEL SUOLO E
FORESTE**
Palazzo Linetti, Calle Priuli
Cannaregio 99
30121 Venezia
dip.difesasuoloforeste@pec.regione.veneto.it
c.a. ing. Tiziano Pinato

REGIONE DEL VENETO
DIPARTIMENTO DIFESA DEL SUOLO E
FORESTE
SEZIONE BACINO IDROGRAFICO ADIGE PO
SEZIONE DI VERONA
Piazzale Cadorna, 2
37126 Verona (VR)
bacinoadigepo.verona@regione.veneto.it
c.a. ing. Umberto Anti

CONSORZIO DI BONIFICA ALTA PIANURA
VENETA
Via Oberdan, 2
37047 - San Bonifacio (VR)
consorzio@pec.altapianuraveneta.eu

PROVINCIA DI VERONA
Via delle Franceschine, 10
37122 Verona – (VR)
trasporti.provincia.vr@pecveneto.it

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
D.G. Per le valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA (RM)
: d

OGGETTO: PROGETTO DELLA LINEA AV/AC VERONA-PADOVA, SUBTRATTA
VERONA-VICENZA, 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA.
Relazione integrativa sulle criticità idrauliche.

Con riferimento al progetto di cui in oggetto, si trasmette unita alla presente relazione integrativa sulle criticità idrauliche in data 18/03/2016 prodotta dall'ing. Massimo Merzari, incaricato da questo Comune, approvata con deliberazione della Giunta Comunale n. 20 del 31 marzo 2016.

La stessa relazione è stata consegnata direttamente dal rappresentante di questo Ente in sede di conferenza di servizi ex artt. 166 e 168 del D.Lgs. n. 163/2006 tenutasi il 23/03/2016 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in Roma.

Tanto si comunica anche ad integrazione della ns. precedente nota prot. n. 469 del 22/01/2016.

Distinti saluti.



IL SINDACO
Davide Paganigri
[Handwritten signature]

allegato: Relazione integrativa sulle criticità idrauliche.



COMUNE DI CALDIERO



COMUNE DI BELFIORE

**LINEA AV/AC Verona – Padova.
Subtratta Verona – Vicenza.
Progetto Definitivo. 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza.**

CUP J41E91000000009 – CIG 3320049F17

**ENTE COMPETENTE: COMUNE DI BELFIORE
RELAZIONE INTEGRATIVA SULLE CRITICITA' IDRAULICHE**

San Martino Buon Albergo (VR), 18 marzo 2016

INTECH
INGEGNERI
ASSOCIATI

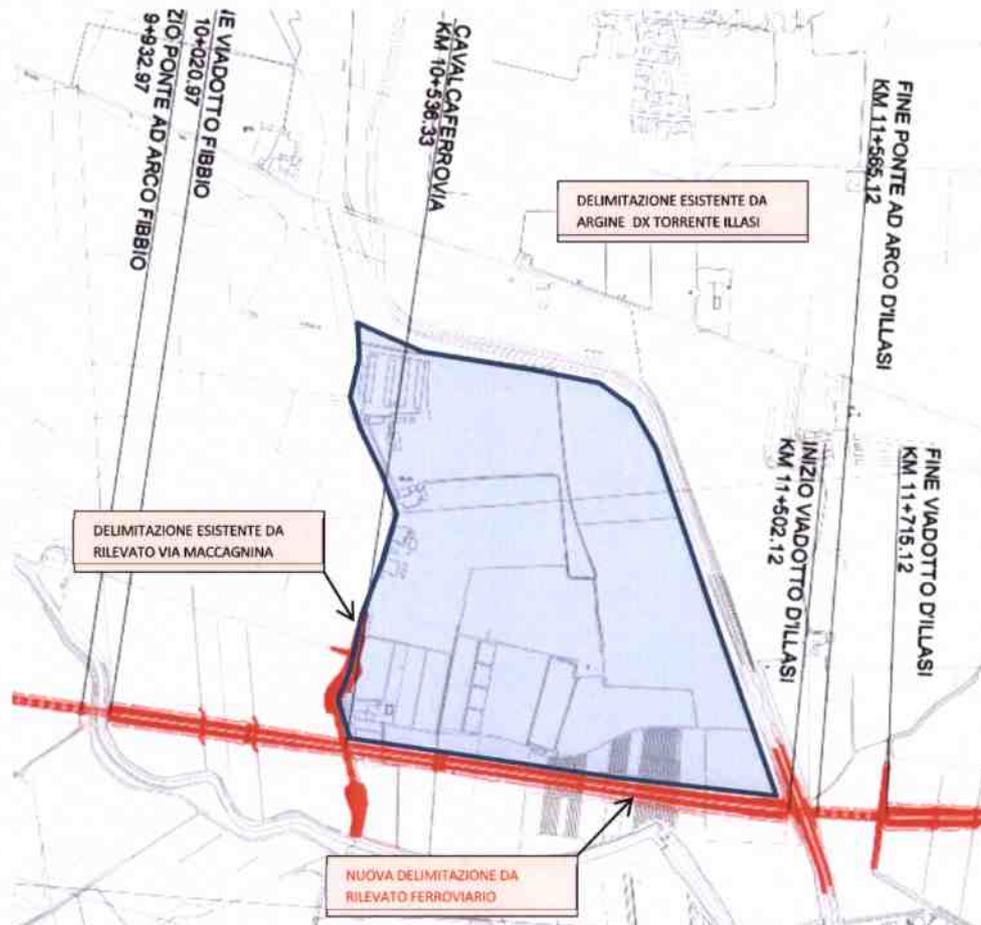
IL TECNICO

Massimo Merzari
Ing. Massimo Merzari



VALUTAZIONE DEL RILEVATO FERROVIARIO SUI DEFLUSSI SUPERFICIALI DOVUTI ALLE ROTTE DEL TORRENTE ILLASI

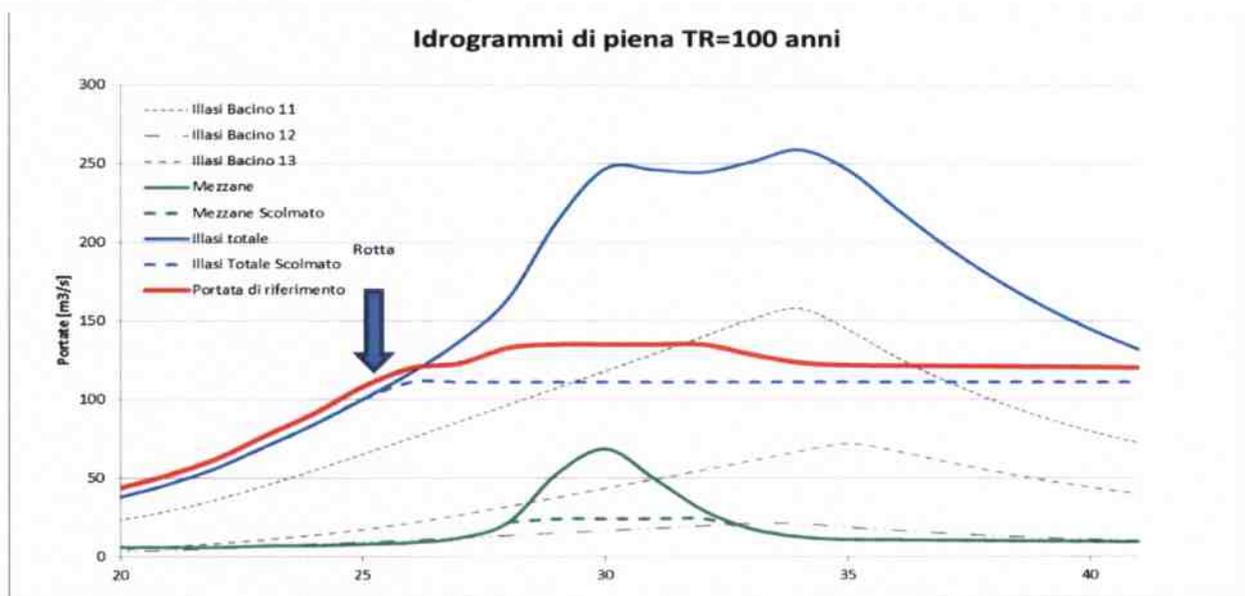
Con il presente studio si approfondisce uno dei punti di criticità evidenziati nelle osservazioni presentate alla nuova linea AC/AV che riguardano l'interferenza del rilevato ferroviario con il deflusso delle acque di esondazione. Si tratta della zona confinata di via Boccare che risulta confinata ad est dall'arginatura pensile del torrente Illasi mentre a ovest dal sedime di Via Boccare. Altri punti come l'abitato di Castelletto (dove la vulnerabilità è elevatissima) e via Bova non sono stati trattati. Le due arginature artificiali si elevano dal piano campagna dai 3 ai 5 metri. Le acque di esondazione del torrente Illasi in destra idrografica si incanalano necessariamente in questo corridoio defluendo più a sud nel fiume Fibbio e nei Canali di Bonifica/Irrigui a valle di località Boccare. In questo tratto la nuova linea ferroviaria viene realizzata su rilevato con quota minima superiore ai 3 metri dal piano campagna. Il progetto prevede la realizzazione di uno scatolare doppia canna 5000x2500 mm, uno scatolare 2500 x 3000 mm e un tombino idraulico del diametro pari a 1500 mm. Con un semplice ma efficace calcolo utilizzando le formule sperimentali di efflusso da luci libere, si determina che con un tirante di altezza pari ad 1 metro il massimo deflusso transitabile da tali forni non supera i 22 m³/s. Se il tirante a monte si alzasse a due metri la portata uscente sarebbe pari a circa 69 m³/s (Con la modellazione bidimensionale sono state confermate tali capacità di deflusso dei manufatti).



Indicazione dell'area confinata di loc. Boccare

Per le simulazioni sono stati acquisiti gli idrogrammi di progetto utilizzati dal Distretto Idrografico Alpi Orientali per la redazione delle mappe della Direttiva Alluvioni (Con TR 100 anni). L'Autorità di Bacino del Fiume Adige ha fornito i singoli idrogrammi dei sottobacini di interesse per la zona (11, 12 e 13). Tuttavia, a valle dell'Autostrada A4 l'idrogramma di progetto viene scolmato dalle fuoriuscite di portata a monte di via Carrozza dove la capacità di deflusso del fiume si riduce e circa $111 \text{ m}^3/\text{s}$. A Questa portata si deve aggiungere la portata uscente dal torrente Mezzane (anch'essa scolmata a $22 \text{ m}^3/\text{s}$) e la portata dello scarico della ZAI di Colognola ai colli valutata in circa $2 \text{ m}^3/\text{s}$. Dall'involuppo dei tre idrogrammi risulta sostanzialmente un idrogramma scolmato a $135 \text{ m}^3/\text{s}$ in cui il tempo di ritorno influisce solo sulla durata.

Si è poi ipotizzato che la rotta avvenga in concomitanza al raggiungimento della massima capacità di deflusso nel tratto adiacente all'impianto di depurazione nel comune di Caldiero, pari a circa $110 \text{ m}^3/\text{s}$.



Idrogrammi di riferimento (in rosso quello applicato per la simulazione, la freccia indica il momento della rotta)

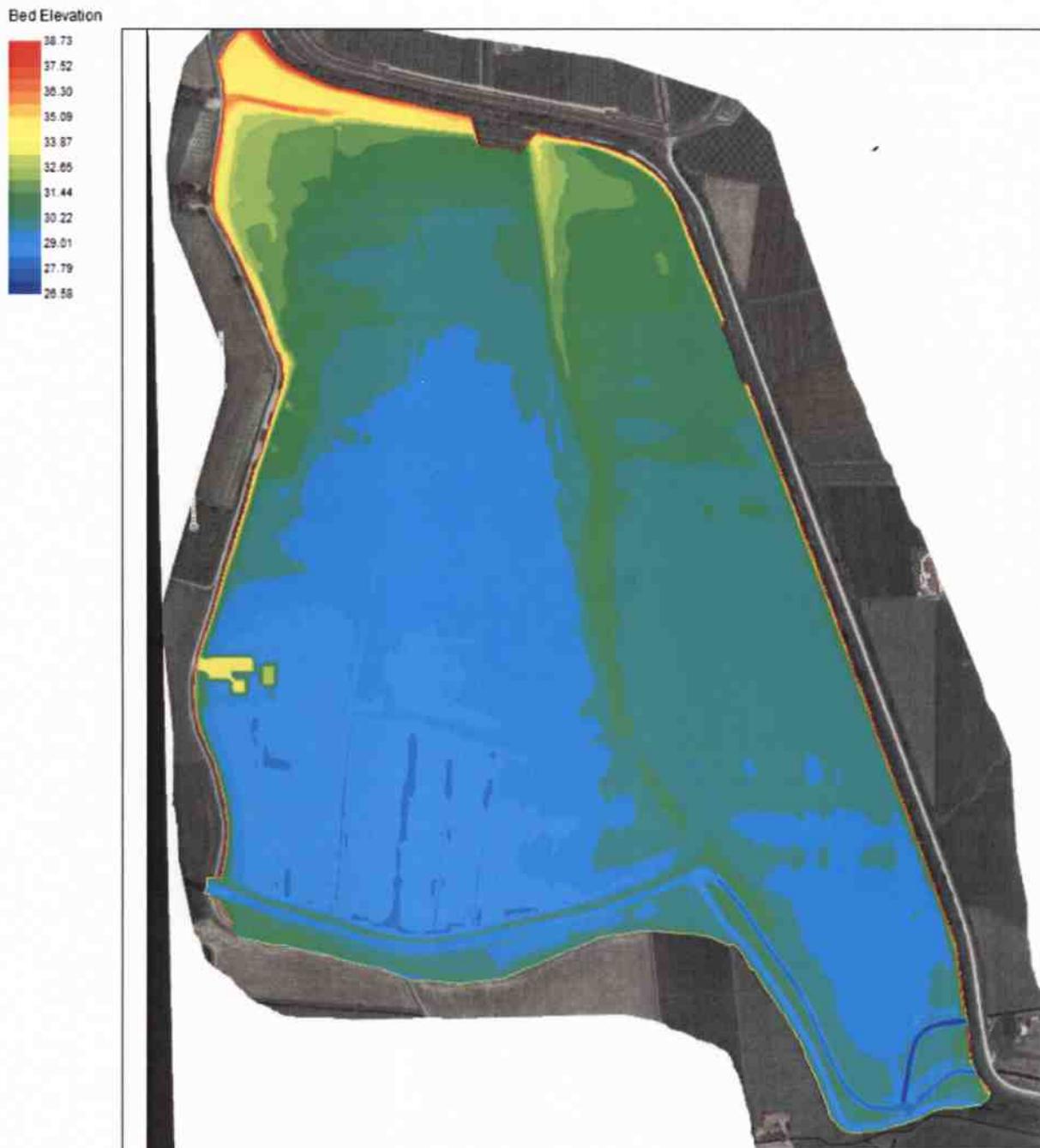
Per quanto riguarda la scelta dei punti di rotta sono state scelte due rotte storiche: quella del 1976 e quella del 1992. Quest'ultima fortunatamente ha causato solo il sormonto dell'arginatura senza crollo ma, tuttavia, nella simulazione verrà considerato il crollo della struttura arginale in quanto si tratta del tratto con le maggiori sollecitazioni geotecniche a causa della forte prensilità del corso d'acqua.



Mappe della direttiva alluvioni con l'indicazione delle due rotte simulate

Per lo studio in oggetto è stato utilizzato il modello bidimensionale ad elementi finiti denominato River2D (Peter Steffler and Julia Blackburn - University of Alberta), che permette di analizzare il campo di moto sfruttando un modello tridimensionale del terreno.

Per la modellazione del suolo dello stato ante operam è stato utilizzato il DTM Lidar con griglia passo 1x1 metri opportunamente scremato per permettere l'elaborazione. Per la modellazione dello stato di progetto è stato inserito il nuovo rilevato ferroviario in base al tracciamento plano-altimetrico riportato negli elaborati del progetto definitivo. Nel rilievo sono state inserite le forometrie previste dal progetto



Morfologia impiegata per la modellazione

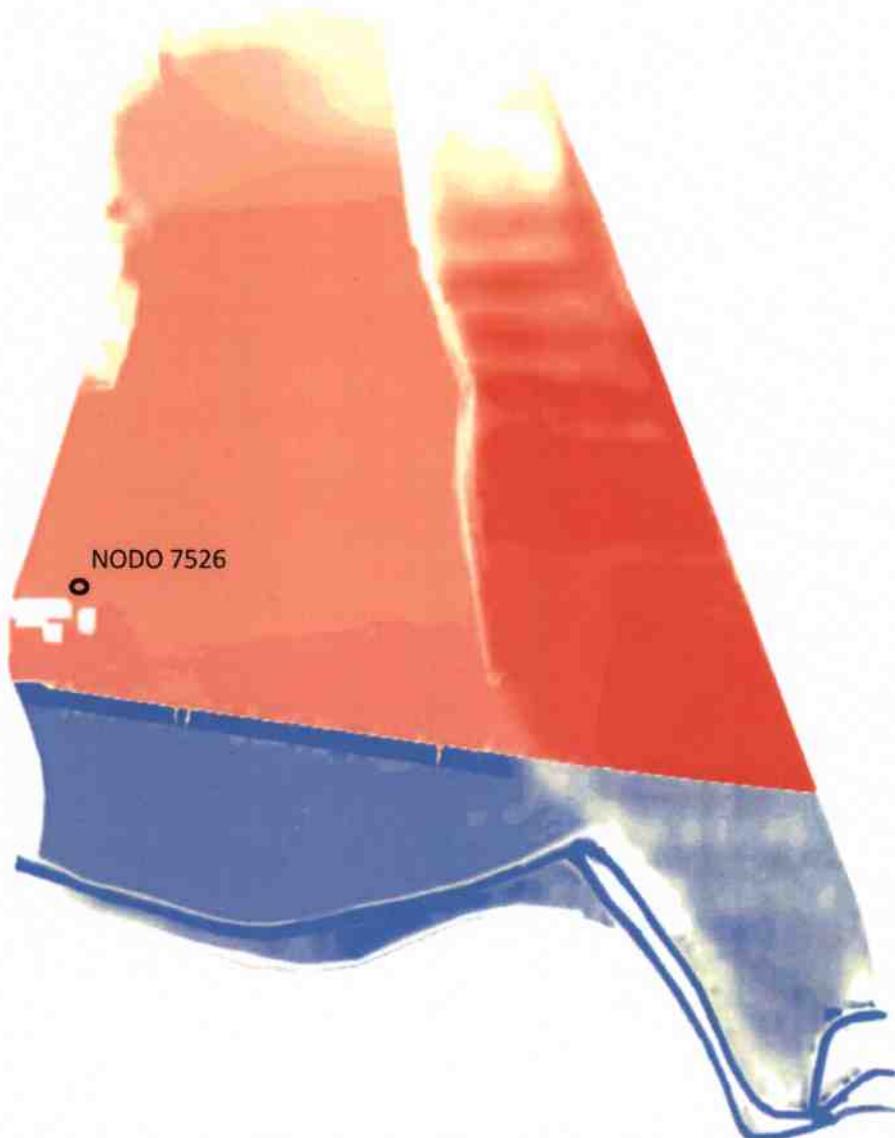
RISULTATI ROTTA 1992

In caso di rotta nella posizione nel 1992 viene interessata la parte occidentale dell'area, con un allagamento del nucleo abitato più meridionale di località Boccare con tiranti idrici di circa 1.33 metri. Il livello è sostenuto qualche centinaio di metri più a sud dall'arginatura pensile del fiume Fibbio.

Con lo stato post operam appare evidente la scarsa capacità di deflusso degli attraversamenti stradali ed idraulici previsti dal progetto definitivo della linea AC/AV. Il livello a monte della linea ferroviaria non si stabilizza mai e risulta in continua crescita mentre a valle avviene una stabilizzazione intorno a +30.54.

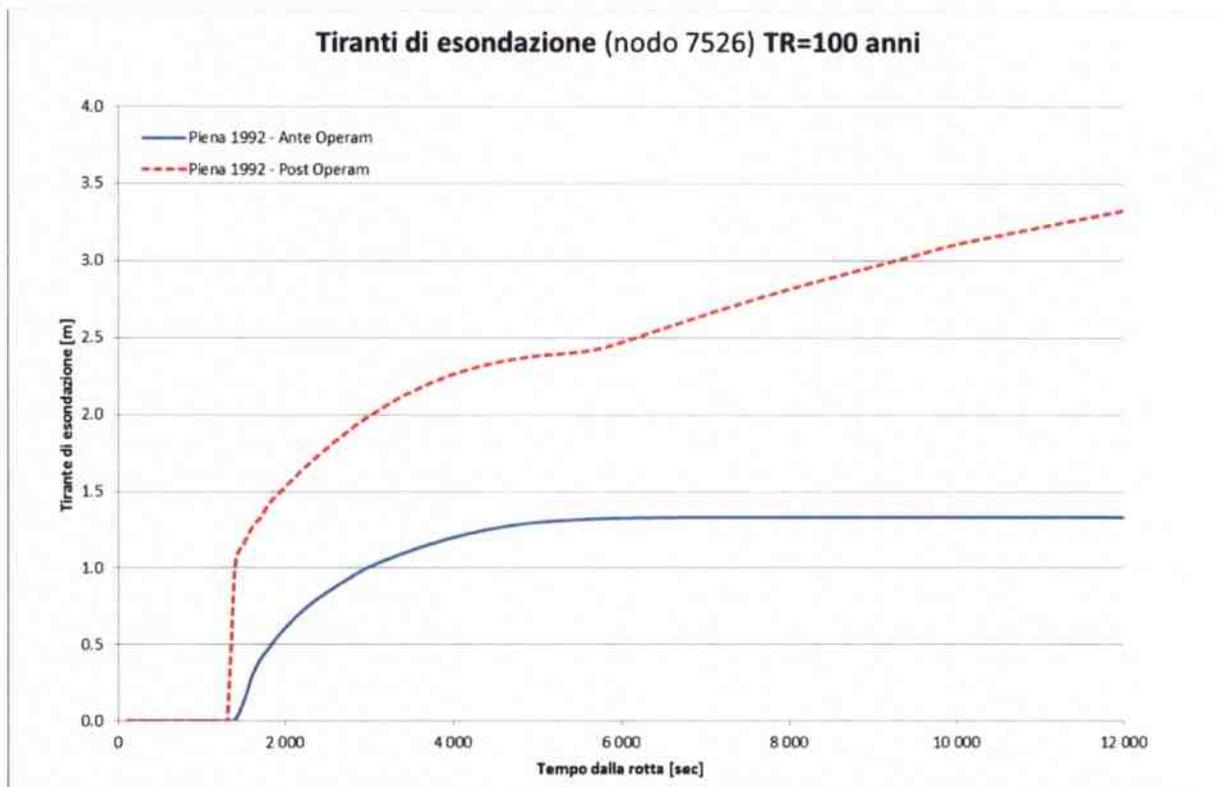
Dopo circa 2 ore dalla rotta (7000 secondi) il livello dell'acqua a monte della linea ferroviaria è pari a 31.28m s.l.m., mentre a valle a 29.85m s.l.m. (il bacino formato dall'argine del Fibbio non si è ancora riempito). Si forma un battente pari a circa 1.43 metri. Le velocità in uscita dai manufatti di scarico sono molto elevate con il rischio di erosioni alla base del rilevato ferroviario.

Lo studio non ha tenuto conto di eventuali ostruzioni dei passaggi che tuttavia si ritengono probabili a causa dell'elevato trasporto di legname del torrente, della presenza di vegetazione arborea nella zona che può essere sradicata dalla piena e per la presenza di serre che verrebbero facilmente demolite dalla forza dell'acqua.



Mappa della variazione dei livelli post operam – ante operam

Di seguito è dimostrata la variazione dei tiranti di piena nel nucleo abitato più meridionale di località Boccare.



Confronto dei tiranti di esondazione ante e post operam nel nucleo abitato più meridionale di loc. Boccare

Considerazioni:

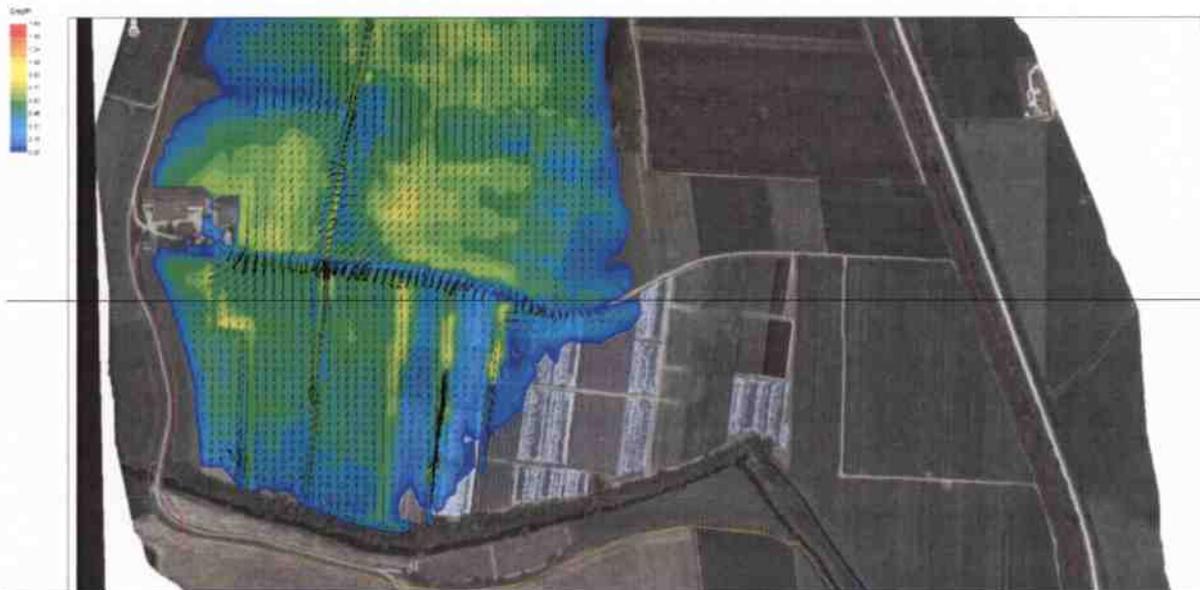
- 1) Le forometrie anche libere da ostacoli ed ostruzioni sono ampiamente insufficienti al regolare deflusso della portata centenaria.
- 2) Mentre il livello idrometrico dello stato ante operam si stabilizza intorno alle 2 ore dalla rotta il livello post operam si stabilizza solo quando la fuoriuscita idrica dalla rotta cala sotto i $60-70 \text{ m}^3/\text{s}$. Nel frattempo il bacino formato dal rilevato ferroviario continua ad invasare e dopo 3 ore dalla rotta in località Boccare il livello idrico supera abbondantemente i 3 metri. Dopo 5 ore tutti i fabbricati lungo via Boccare vengono interessati dai tiranti idrici di esondazione.
- 3) Mentre con lo stato ante operam vi è l'interessamento solo della parte occidentale dell'area, con lo stato post operam il sostegno del livello comporta l'allagamento di tutta l'area confinata.
- 4) Le velocità in uscita dagli scarichi del rilevato sono superiori ai 4 m/s con passaggio in corrente veloce. Avvien quindi la formazione di un risalto idraulico.
- 5) Vi è quindi un aumento generalizzato e continuo dei tiranti a monte dell'opera, rispetto allo stato Ante Operam. Nella seguente mappa sono riportate le variazioni dei tiranti idrici di esondazione dopo 2 ore dalla rotta:

PLOT DI MODELLAZIONE – ANTE OPERAM

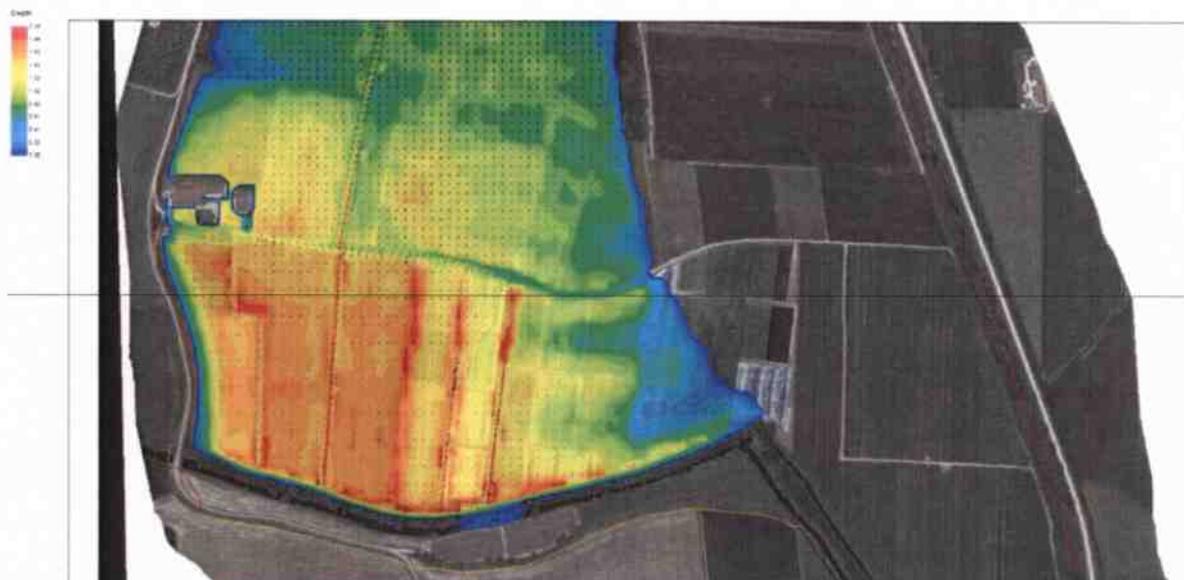
Dopo circa 1.000 secondi l'onda di piena raggiunge il nucleo abitato più meridionale.



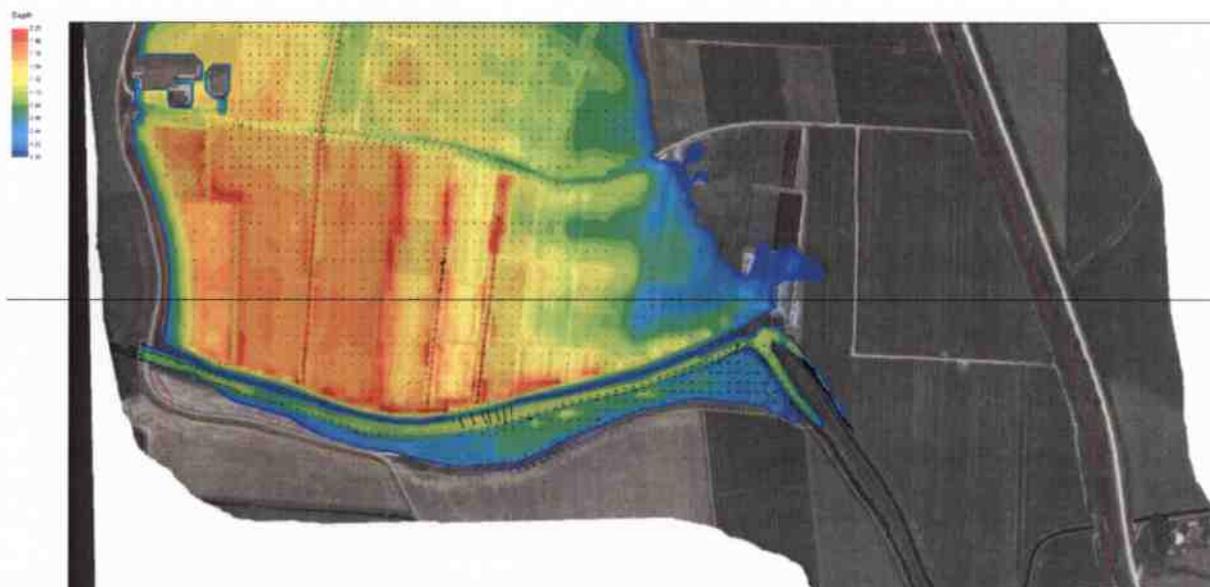
Dopo 1.500 secondi l'onda di piena si adagia all'argine sinistro del fiume Fibbio e il bacino inizia ad invasare a monte dell'arginatura.



A 3.100 secondi dalla rotta avviene il sormonto dell'arginatura sinistra del fiume Fibbio e le acque di esondazione iniziano a riversarsi all'interno del corso d'acqua.

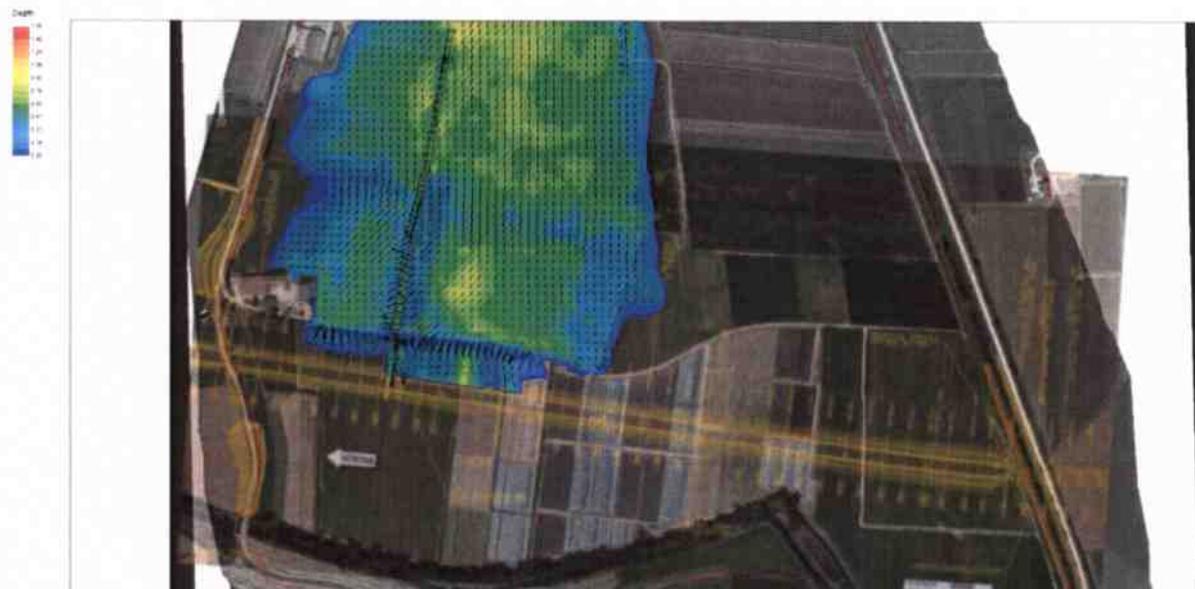


A 3.700 secondi dalla rotta viene superata la quota del cordone alluvionale che divide la parte occidentale da quella orientale.

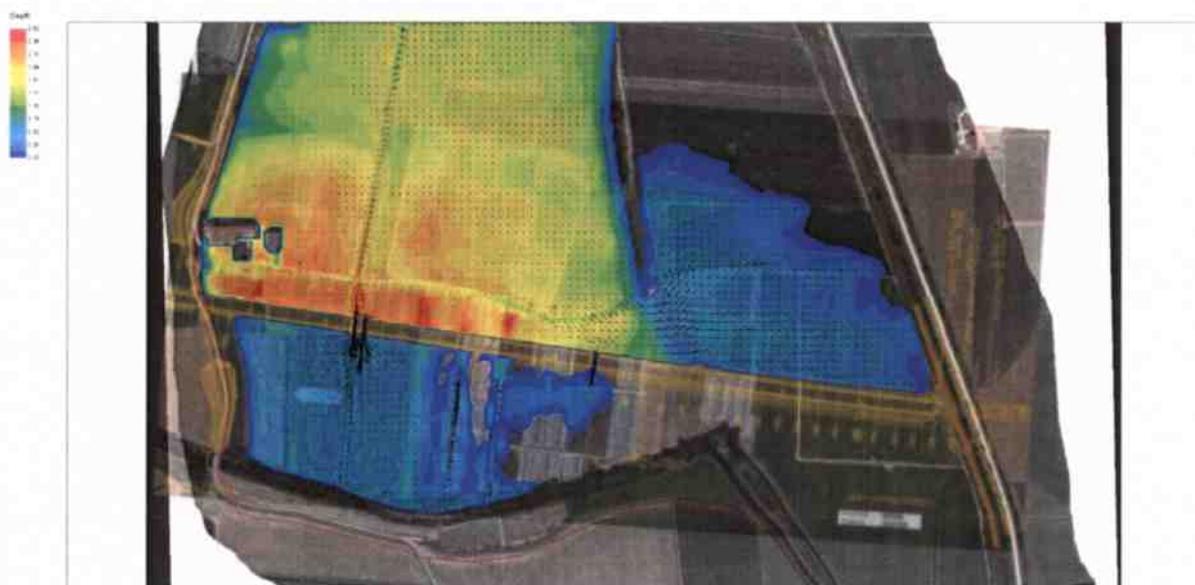


PLOT DI MODELLAZIONE – ANTE OPERAM

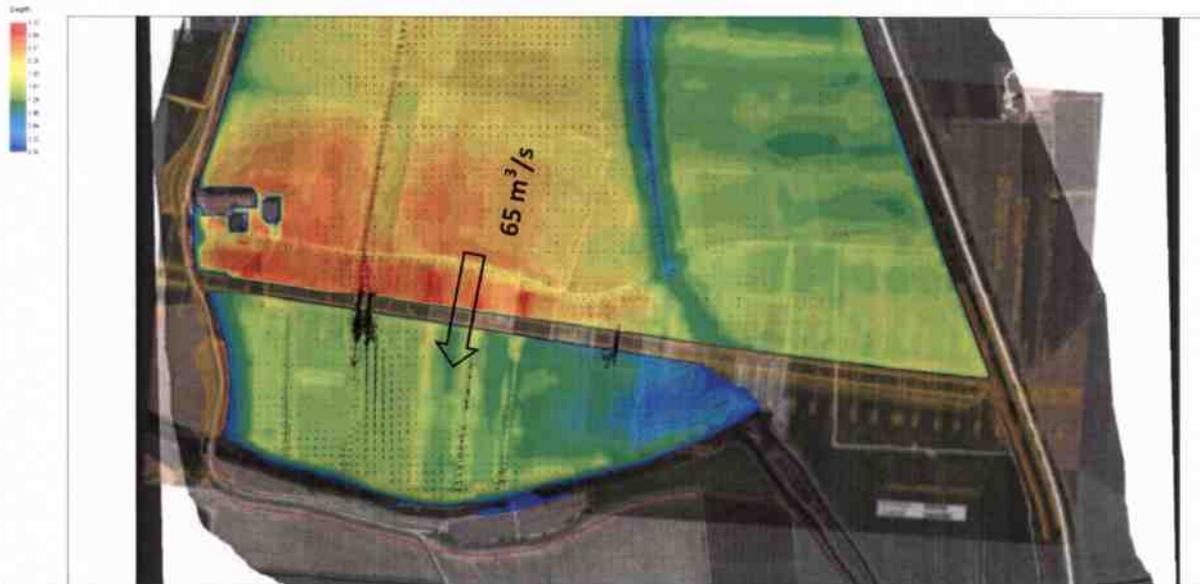
Dopo circa 1.100 secondi l'onda di piena si adagia al rilevato ferroviario.



Dopo 3.600 secondi i tiranti di esondazione superano i 2 metri all'interno del nucleo abitato più meridionale di località Boccare. Il cordone alluvionale che separa le due aree viene sormontato e una parte della portata di esondazione viene deviata nella parte orientale dell'area.



A 7.700 secondi dalla rotta avviene il sormonto dell'arginatura sinistra del fiume Fibbio e le acque di esondazione iniziano a riversarsi all'interno del corso d'acqua. I tiranti all'interno del nucleo abitato superano i 3 metri. Anche il rilevato ferroviario è soggetto ad un battente idraulico di 3 metri.



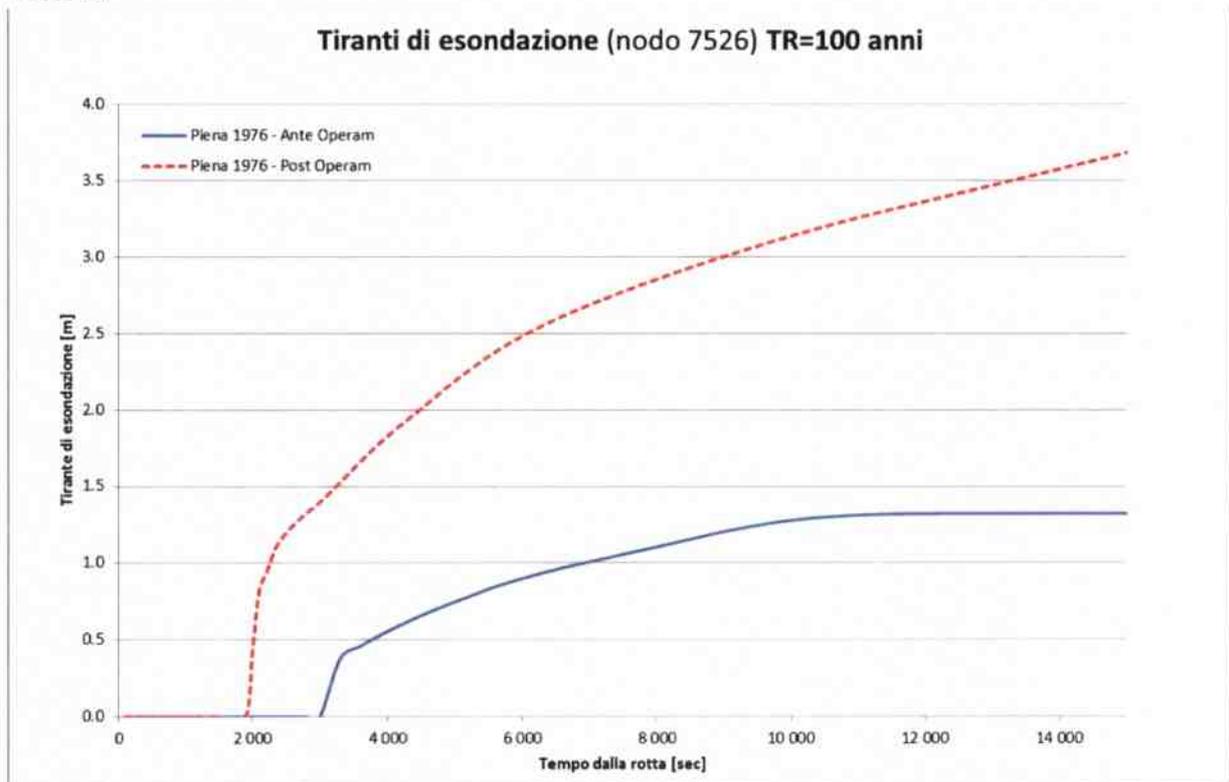
RISULTATI ROTTA 1976

In caso di rotta nella posizione nel 1976 viene interessata la parte orientale dell'area, con un interessamento a lungo termine anche della parte occidentale a sud di località Boccare. Dopo più di un ora le acque iniziano ad interessare il nucleo abitato più meridionale di località Boccare. Le acque di esondazione defluiscono senza ostacoli nei canali a valle dell'area (fiume Fibbio e canali consortili).

Tra la parte occidentale e quella orientale esiste infatti un leggero cordone alluvionale che separa i due flussi. Tuttavia a regime si instaura un sormonto di tale cordone che recapita nella parte occidentale una portata di circa $15 \text{ m}^3/\text{s}$. Lentamente questa portata invade la parte occidentale del bacino fino alla quota dell'argine sinistro del Fibbio. A regime i tiranti vengono fissati dalla quota della struttura arginale.

Con lo stato post operam appare evidente la deviazione del flusso di esondazione nella parte occidentale dell'area che risulta in genere più depressa di quella orientale. Come per la modellazione della rotta del 1992 appare con evidenza la scarsa capacità di deflusso degli attraversamenti stradali ed idraulici previsti dal progetto definitivo della linea AC/AV. Il livello a monte della linea ferroviaria non si stabilizza mai e risulta in continua crescita mentre a valle avviene una stabilizzazione intorno a +30.54.

Di seguito è dimostrata la variazione dei tiranti di piena nel nucleo abitato più meridionale di località Boccare.



Confronto dei tiranti di esondazione ante e post operam nel nucleo abitato più meridionale di loc. Boccare

Considerazioni:

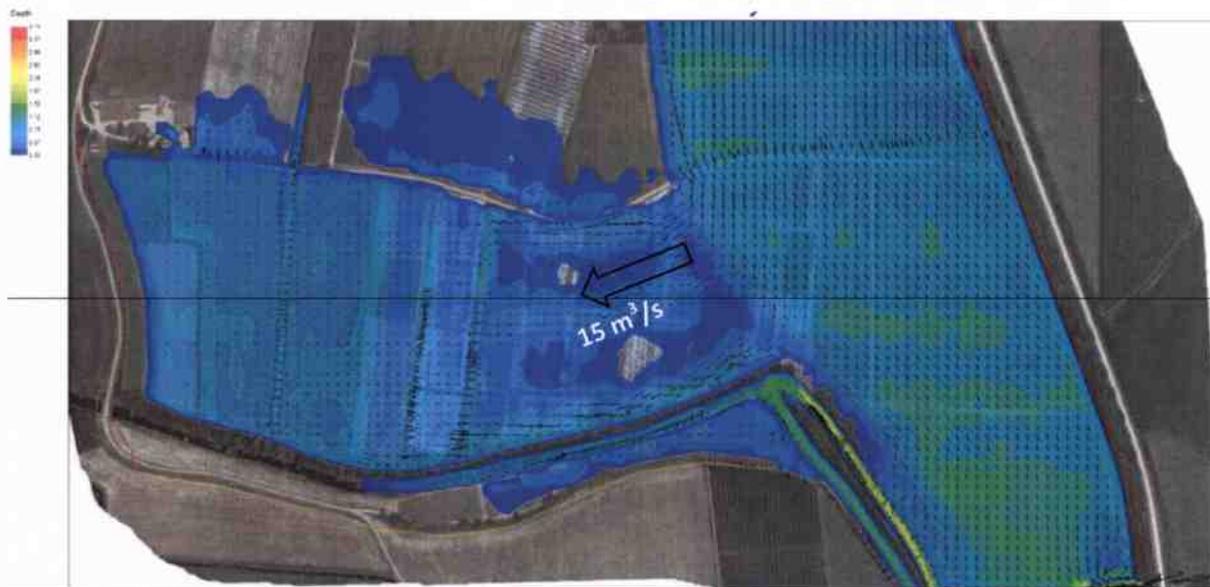
- 1) Le forometrie anche libere da ostacoli ed ostruzioni sono ampiamente insufficienti al regolare deflusso della portata centenaria.
- 2) Mentre il livello idrometrico dello stato ante operam cresce molto lentamente stabilizzandosi dopo circa 3 ore a causa del sormonto dell'argine sinistro del fiume Fibbio, il livello post operam si stabilizza solo quando la fuoriuscita idrica dalla rotta cala sotto i $60-70 \text{ m}^3/\text{s}$. Nel frattempo il bacino formato dal rilevato ferroviario continua ad invadere e dopo 4 ore dalla rotta in località Boccare il

livello idrico supera abbondantemente i 3.5 metri. Dopo 5 ore tutti i fabbricati lungo via Boccare vengono interessati dai tiranti idrici di esondazione.

- 3) Le velocità in uscita dagli scarichi del rilevato sono superiori ai 4 m/s con passaggio in corrente veloce. Avviene quindi la formazione di un risalto idraulico.
- 4) La presenza del nuovo rilevato ferroviario comporta un'onda di piena anticipata, più rapida e con tiranti di esondazione superiori. In un tempo di 20 minuti si passa da un livello nullo a 1.50 metri d'acqua. È evidente che tale condizioni limita le operazioni di evacuazione dell'area. Inoltre dopo circa 3 ore il livello di esondazione raggiunge i piani primi delle abitazioni.

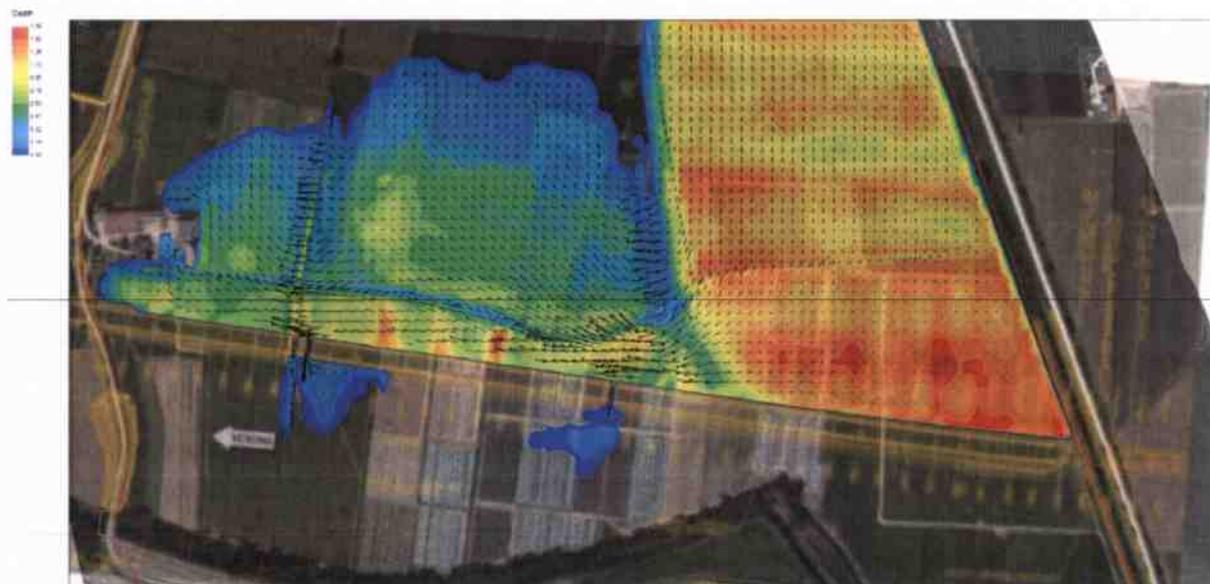
PLOT DI MODELLAZIONE – ANTE OPERAM

Dopo 3.600 secondi inizia l'allagamento del nucleo abitata più meridionale il flusso sfiorante dal cordone alluvionale è pari a circa $15 \text{ m}^3/\text{s}$.

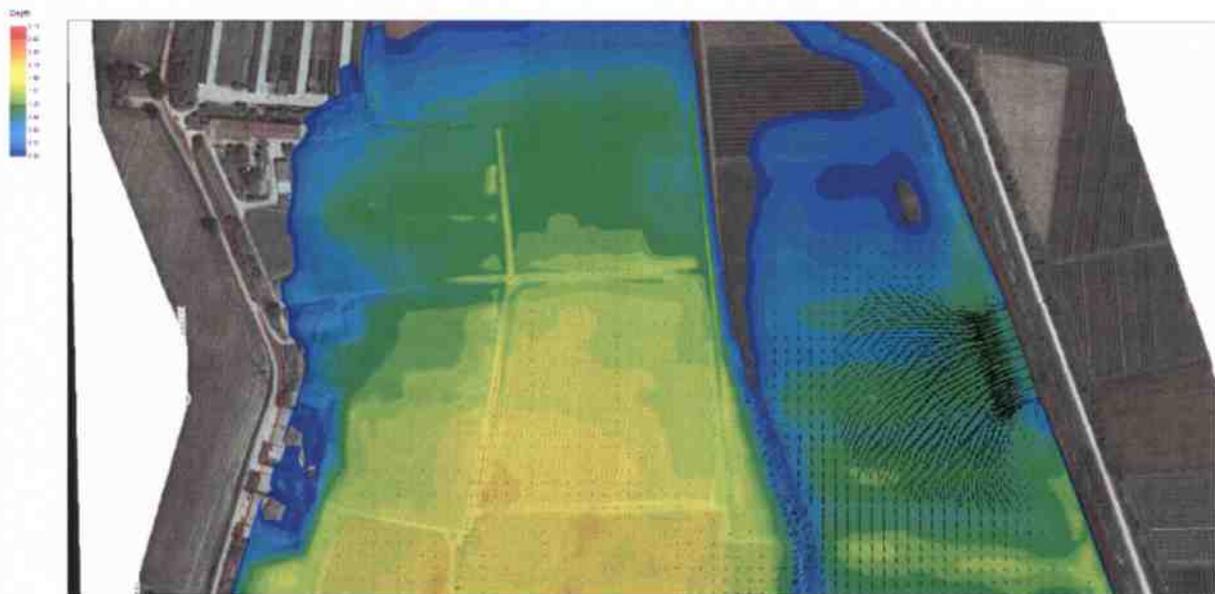


PLOT DI MODELLAZIONE – POST OPERAM

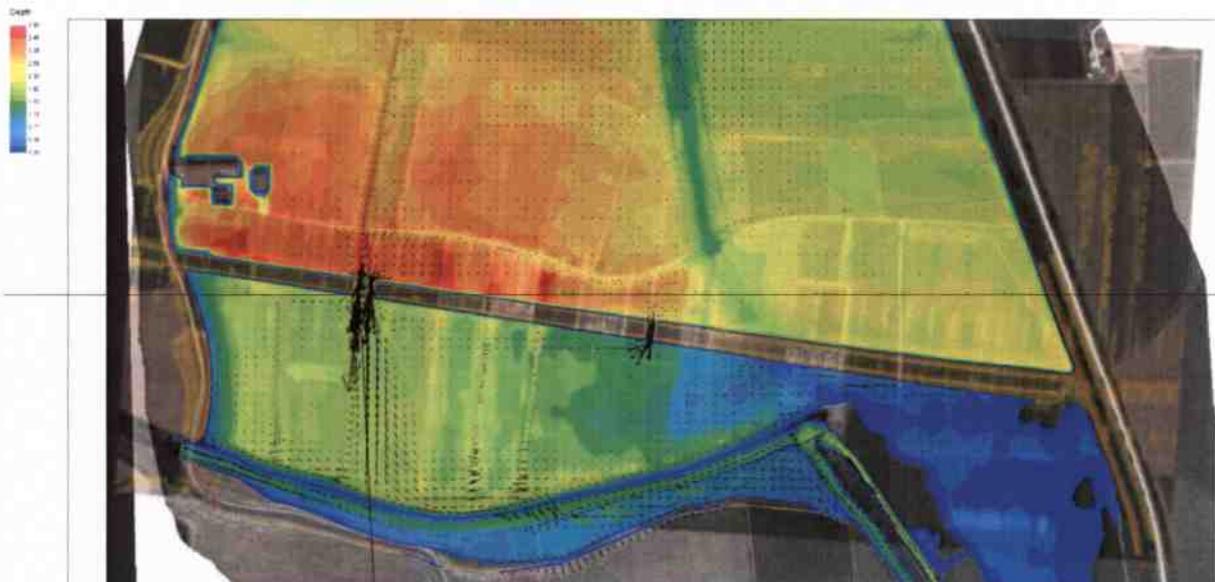
Dopo 2.000 secondi inizia l'allagamento dei nuclei abitata più meridionali



Dopo 7.000 secondi vengono allagati tutti gli altri nuclei



A 12.500 secondi il tirante di esondazione raggiunge i 3,50 metri all'interno del nucleo abitato più meridionale e continua a crescere costantemente con un trend di 38 cm ogni ora.



CONCLUSIONI

L'opera influisce pesantemente sul deflusso delle acque superficiali aumentando sensibilmente il pericolo idraulico nell'area di località Boccare a monte della linea ferroviaria.

A monte i livelli crescono fino a quando le portate di esondazione non calano sotto gli $60-70 \text{ m}^3/\text{s}$. Tenendo conto degli idrogrammi di piena forniti dall'Autorità di Bacino del Fiume Adige l'invaso può continuare anche per 20-30 ore provocando il sormonto di via Boccare e della stessa linea ferroviaria.

Nel calcolo idraulico non è stato tenuto conto del probabile intasamento dei manufatti di attraversamento. La realizzazione di manufatti puntuali si ritiene non idonea al corretto deflusso delle acque di esondazione in quanto soggetti ad intasamento per la vegetazione trasportata dalla piena del fiume, per gli alberi sradicati nell'area di esondazione e per la demolizione delle numerose serre presenti nell'area di esondazione. Nel tratto si ritiene pertanto necessario realizzare un viadotto sia per la parte occidentale sia per quella orientale.

COPIA

COMUNE DI BELFIORE
PROVINCIA DI VERONA

N. 20 Registro Deliberazioni

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO: Approvazione della "Relazione integrativa sulle criticita' idrauliche" relativa al progetto della linea AV/AC VERONA-PADOVA, subtratta VERONA-VICENZA, 1^ lotto funzionale VERONA-BIVIO VICENZA.

L'Anno **duemilasedici** addì **trentuno** del mese di **marzo** ore 17:00 nella sala delle adunanze previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalle vigenti Leggi sull'ordinamento delle Autonomie Locali vennero oggi convocati a seduta i componenti la Giunta Comunale.

All'appello risultano:

PAGANGRISO DAVIDE	SINDACO	Presente
BARBIERI PIER GIORGIO	VICE SINDACO	Presente
MARGOTTO MASSIMO	ASSESSORE	Presente
TEBALDI FLAVIO	ASSESSORE	Presente

Presenti	Assenti
4	0

Partecipa alla riunione il SEGRETARIO GENERALE dott. Pra Giuseppe

Il Presidente SINDACO dott. PAGANGRISO DAVIDE, constatato legale il numero degli intervenuti, dichiara aperta la seduta ed invita l'adunanza a discutere e deliberare sull'Oggetto sopraindicato.

IL SEGRETARIO COMUNALE



COMUNE DI BELFIORE

Provincia di Verona

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

Il sottoscritto PAGANGRISO DAVIDE in qualità di Proponente, sottopone alla Giunta Comunale la seguente proposta di deliberazione, avente ad oggetto:

APPROVAZIONE DELLA "RELAZIONE INTEGRATIVA SULLE CRITICITA' IDRAULICHE" RELATIVA AL PROGETTO DELLA LINEA AV/AC VERONA-PADOVA, SUBTRATTA VERONA-VICENZA, 1^ LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA.

Premesso che:

- il progetto preliminare della linea Alta Velocità/Alta Capacità Torino Venezia (tratta Verona-Padova) è compreso tra quelli relativi alle opere individuate dal Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato con deliberazione CIPE del 21 dicembre 2001, n. 121, ai sensi dell'art. 1 della Legge n. 443/2001 "Legge obiettivo";
- la "tratta veneta dell'asse AV/AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5)" è compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell'ambito delle "infrastrutture di preminente interesse nazionale", confermata nella successiva Intesa Generale Quadro sottoscritta il 16 giugno 2011;

- l'intervento "Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-KIEV – Tratta AV/AC Verona Padova" è, altresì, inserito nel "X Allegato Infrastrutture al documento di economia e finanza 2012", approvato con delibera CIPE n. 136 del 21 dicembre 2012;
- con deliberazione n. 94 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato, ai sensi dell'art. 165 D.Lgs. n. 163/2006, il progetto preliminare della nuova linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova relativamente alle tratte Verona - Montebello Vic.no e Grisignano di Zocco-Padova;
- la sopracitata deliberazione del CIPE n. 94/2006 è completamente decaduta in data 07 novembre 2013 (unitamente alla dichiarazione di pubblica utilità) essendo trascorsi i sette anni di vincolo preordinato all'esproprio previsti dalle disposizioni in materia vigenti;
- la deliberazione del CIPE n. 45 del 10 novembre 2014 "Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n.443/2001) - Collegamento ferroviario AV/AC Verona - Padova tratte di prima fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova. Reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio (CUPF81H91000000018)" prevede, in particolare, al punto 1.3 : *"L'efficacia della presente delibera e' subordinata alla trasmissione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, del formale assenso del Presidente della Regione del Veneto ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'intervento, sentiti i comuni nel cui territorio si realizza l'opera, ai sensi dell'art. 165, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006"* ;
- in data 22 gennaio 2015 si è tenuto presso la Prefettura di Verona un incontro istituzionale durante il quale, alla presenza del Prefetto e dei rappresentanti di R.F.I., del Consorzio IRICAV-Due, della Regione Veneto, della Provincia di Verona e del Comune di San Bonifacio, è stata illustrata la convenienza della scelta del tracciato AV/AC a sud del territorio sambonifacese;

- in data 12 febbraio 2015 la Provincia di Verona ha promosso sulla questione un incontro di coordinamento con la Provincia di Vicenza, il Comune di Belfiore, il Comune di Lonigo e il Comune di San Bonifacio, durante il quale è stata presentata la proposta del tracciato a sud di tale ultimo paese, nonché il raccordo ferroviario con i territori limitrofi;
- con delibera di Consiglio Comunale n. 9 del 15 maggio 2015 questo Comune ha approvato il " Protocollo d'intesa" con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione del Veneto, la Società R.F.I. SPA, la Provincia di Vicenza, il Comune di Lonigo e il Comune di San Bonifacio per la redazione del progetto definitivo della linea ferroviaria in oggetto, interessante i rispettivi ambiti;
- che il progetto definitivo "1°lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza, della linea AV/AC Verona- Padova, Subtratta Verona-Vicenza", è pervenuto in formato elettronico dal Consorzio Iricav-Due, con sede a Roma, che agisce in nome e per conto del soggetto aggiudicatore R.F.I. SPA, in data 13 novembre 2015, prot. n. 7205, ai sensi e per le finalità di cui agli artt. 166, 167 e 168 del D.Lgs n. 163/2006;
- che con delibera di Consiglio Comunale n. 01 del 20/01/2016 sono state approvate proposte di adeguamento migliorativo al progetto anzidetto, come esplicitate nella "Relazione tecnica" prodotta dall'ing. Massimo Merzari in data 19 gennaio 2016, prot. n. 388;
- che con delibera di Giunta Comunale n. 11 in data 01/03/2016 è stato fatto proprio ed approvato l'elaborato "Verifica di ottemperanza del progetto definitivo e procedura VIA Statale (prog. n. II/2016)", prodotto dall'ing. Massimo Merzari in data 01/03/2016, prot. n. 1447, evidenziante motivate proposte di miglioramento e di compensazione ambientale in ordine al tratto rientrante nel territorio di questo Comune del progetto definitivo in discorso;
- che copia dei provvedimenti anzidetti sono stati trasmessi a R.F.I. Spa (soggetto aggiudicatore), Italferr Spa, Consorzio Iricav-Due, Ministero delle Infrastrutture, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare, Autorità di Bacino del Fiume Adige,

Distretto Idrografico delle Alpi Orientali, Regione del Veneto,
Consorzio di Bonifica e Provincia di Verona;

Considerato che in data 23/03/2016 presso la sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in Roma si è riunita la "Conferenza di servizi" relativa all'intervento di cui trattasi, ai sensi degli artt. 166 e 168 del D.Lgs n. 163/2006, nella quale ogni Amministrazione e/o Ente convocato aveva facoltà di rappresentare la propria posizione circa il progetto dell'opera;

Vista la allegata "Relazione integrativa sulle criticità idrauliche" prodotta dal suddetto ing. Massimo Merzari, agli atti del Comune in data 18/03/2016, nella quale è stato operato ulteriore approfondimento del progetto sotto il profilo dell'impatto dei lavori nei riguardi delle possibili problematiche esondative conseguenti alla presenza nei luoghi di alcuni corsi d'acqua;

Ritenuto di fare propria e approvare la stessa relazione, la quale è stata in ogni caso prodotta dal rappresentante di questo Comune in sede di conferenza di servizi di cui sopra;

SI PROPONE

1. Di fare propria e approvare l'allegata "Relazione integrativa sulle criticità idrauliche" redatta dall'ing. Massimo Merzari in data 18/03/2016, costituente ulteriore approfondimento del progetto in discorso sotto il profilo dell'impatto dell'intervento nei riguardi delle possibili problematiche esondative conseguenti alla presenza nei luoghi di alcuni corsi d'acqua;
2. Di trasmettere copia della presente a tutte le Amministrazioni ed Enti interessati.

Il sottoscritto Geom. LUIGI PIETRO CITRON esprime, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 49, primo comma, del D.Lgs. n. 267 del 18.8.2000,

PARERE FAVOREVOLE

in ordine alla regolarità tecnica della proposta stessa.

Belfiore, li 31-03-2016

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
f.to Geom. LUIGI PIETRO CITRON

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la proposta di deliberazione avente ad oggetto:

APPROVAZIONE DELLA "RELAZIONE INTEGRATIVA SULLE CRITICITA' IDRAULICHE" RELATIVA AL PROGETTO DELLA LINEA AV/AC VERONA-PADOVA, SUBTRATTA VERONA-VICENZA, 1^ LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA.

Ritenuto che la proposta suddetta sia meritevole di approvazione per le motivazioni in essa indicate, che per relationem si ritengono recepite nel presente provvedimento.

Ritenuta la propria competenza ai sensi del combinato disposto dagli artt. 42 e 48 del precitato Decreto Legislativo n° 267/2000.

Acquisiti i pareri di merito ai sensi dell'art. 49 del Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n° 267.

Con voti favorevoli unanimi, espressi in forma palese ai sensi di legge

DELIBERA

- 1) di approvare integralmente la proposta di deliberazione di cui in premessa che viene inserita nel presente atto come parte costitutiva del medesimo.

ed inoltre, con voto unanime espresso in forma palese

DELIBERA

Di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 – comma quarto – del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n° 267.

Letto, approvato e sottoscritto da:

IL SINDACO
f.to dott. PAGANGRISO DAVIDE,

IL SEGRETARIO GENERALE
f.to dott. Pra Giuseppe

RELAZIONE di PUBBLICAZIONE

Si certifica che copia della presente deliberazione viene affissa all'Albo Pretorio a partire dal giorno 01-04-2016 e che vi rimarrà per la durata di 15 giorni consecutivi.

Belfiore, li 01-04-2016

Il Segretario Generale
f.to dott. Giuseppe Pra

La presente deliberazione:

- è divenuta esecutiva dopo il decorso del decimo giorno dalla data di pubblicazione per decorrenza dei termini, ai sensi dell'art. 134, terzo comma, del D.Lgs. n. 267/2000.
- è stata dichiarata immediatamente eseguibile in data 31-03-2016 ai sensi dell'art. 134, quarto comma, del D.Lgs. n. 267/2000.

Belfiore, li 01-04-2016

Il Segretario Generale
f.to dott. Giuseppe Pra

Copia conforme ad uso amministrativo.

Il Segretario Generale
dott. Giuseppe Pra
