



FASCICOLO 06. 10/ 850 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: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

e p.c.

Alla Provincia di Verona
Area programmazione e sviluppo del territorio
PEC: 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

Spett.le
Prefettura di Verona

PEC: protocollo.prefvr@pec.interno.it
protcivile.prefvr@pec.interno.it

All'Area Gestione del Territorio

all'Assessore all'Ambiente
avv. Enrico Toffali

SEDE

OGGETTO: Osservazioni Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale Linea AV/AC Torino-Venezia. Lotto funzionale tratta Brescia - Verona. Nodo AV/AC di Verona: ingresso ovest - Delibera di Giunta.

Proponente: Italferr

In riferimento alla procedura in oggetto, con la presente si trasmettono la delibera di giunta n. 472 del 23/11/2016 e la relazione tecnica contenente le osservazioni.

Distinti saluti

Il Dirigente del Coordinamento Ambiente
Ing. Andrea Bombieri

Comune di Verona
*
Delibera rep. 472/2016
*

Oggetto: AMBIENTE - OSSERVAZIONI PROCEDURA V.I.A. LINEA AV/AC TORINO - VENEZIA. LOTTO FUNZIONALE TRATTA BRESCIA - VERONA. NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO OVEST.

LA GIUNTA COMUNALE

PREMESSO che:

- nel corso dell'anno 2003 è stato sviluppato il progetto preliminare della "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona", trasmesso al MIT il 20 Febbraio per l'avvio dello specifico iter autorizzatorio previsto dalla cosiddetta "Legge Obiettivo". Tale progetto prevedeva tutti gli interventi funzionali alla continuità della Linea AV/AC Milano-Venezia all'interno del Nodo di Verona, tra l'autostrada A22 fino alla radice est della stazione di Verona Porta Vescovo, per un'estensione di circa 10 Km;
- nel 2008 il CIPE ha approvato il progetto preliminare del "Nodo AV/AC di Verona", con prescrizioni. La Corte dei Conti ha ricusato il visto alla Delibera CIPE n. 10/2008 relativa all'opera, in quanto la "Programmazione della spesa per far fronte all'opera in questione si presenta allo stato indefinita e non dunque ancora matura per un atto programmatico pienamente avveduto secondo quanto richiesto dalla vigente Normativa";
- a seguito dell'entrata in vigore della Legge di stabilità del 2014, che all'art. 1 com. 76 annovera le tratte Brescia - Verona e Verona - Padova tra quelle da realizzare per lotti costruttivi, RFI ha definito gli interventi costituenti il primo lotto costruttivo dell'opera. Tale lotto comprende l'aggiornamento della progettazione definitiva della Tratta Brescia - Verona già redatta dal General Contractor nel 2006 in considerazione del tempo trascorso e delle Normative intervenute e la progettazione preliminare degli interventi infrastrutturali nel Nodo di Verona strettamente funzionali all'ingresso della nuova tratta AV, assentita tecnicamente dal CIPE nel 2008;
- il progetto preliminare relativo agli interventi che costituiscono l'ingresso Ovest del nodo di Verona per l'inserimento della linea AV/AC Milano-Verona-Venezia, è basato sull'aggiornamento ed attualizzazione del progetto presentato al CIPE nel 2004, ed è quindi costituito dalla sola prima fase funzionale dell'originario intervento "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona" (ingresso Ovest del nodo di Verona) e sarà avviato ad una nuova procedura autorizzatoria, ai sensi dell'art. 165 del D.lgs. 163/2006.
- con nota PG 310080 del 24.10.2016, Italferr ha trasmesso al Comune di Verona gli elaborati relativi alla Valutazione di Impatto Ambientale e verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.
- In data 27.10.2016 (PG315649) la Direzione Ambiente del Comune di Verona ha richiesto l'acquisizione di osservazioni interne all'ente;

PREMESSO INOLTRE CHE, in merito alla procedura di VIA per l'opera:

- in data 18.10.2016, Italferr ha pubblicato l'avviso del progetto sottoposto a procedure di V.I.A. sui quotidiani l'Arena e La Repubblica;
- 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 23/11/2016), 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 dalla quasi totalità del nodo Verona;
- L'intervento avrà la seguente ubicazione:
 - Inizio intervento: Km 140+541.38 della nuova linea AV/AC Milano-Verona, coincidente con la progressiva Km 140+779.664 riferita alla tratta AV/AC Brescia-Verona (150 m circa ad ovest dell'attraversamento dell'A22)
 - Fine dell'intervento: Km 148+580 della linea esistente Milano-Venezia (sistemazione della radice est di Verona Porta Nuova).
- Alla Direzione Ambiente sono pervenuti i seguenti pareri interni:
 - 3^ Circostrizione con nota PG 326095 del 08.11.2016;
 - Direzione Strade Giardini Arredo Urbano con nota PG 328082 del 09.11.2016;
 - Unità Operativa Segnaletica Stradale con nota PG 330912 del 10.11.2016;
 - 4^ Circostrizione con nota PG 331397 del 11.11.2016;
 - Pianificazione Territorio – Autorizzazioni Paesaggistiche con nota PG 332052 del 11.11.2016;
 - Direzione Progettazione Urbanistica Attuativa p.g. 333969 del 14.11.2016.

Vista la relazione tecnica (allegato 1) contenente i pareri degli uffici, e la relazione sulla valutazione delle osservazioni delle Circostrizioni (allegato 2), redatte dalla Direzione Ambiente del Comune di Verona allegate alla presente delibera quale parte integrante e sostanziale.

Ritenuto opportuno sottoporre a codesta Giunta Comunale le osservazioni contenute nelle allegate relazioni tecniche (allegato 1 e 2), al fine di trasmetterle al Ministero dell'Ambiente, quale autorità competente per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale indicata in oggetto;

Visto l'art. 19 a titolo "Competenze generali dei consigli di circostrizione" del vigente "Regolamento dei Consigli di Circostrizione", e in particolare alcuni punti del comma 1 con cui sono attribuite al Consiglio di Circostrizione le seguenti funzioni:

- lett. b): concorrere alla politica comunale mediante la formulazione di proposte interessanti attività ed opere destinate ad avere particolari applicazioni in una o più circostrizioni;
- lett. d): suggerire ogni iniziativa ritenuta necessaria per la tutela delle condizioni igieniche e della salute della popolazione della circostrizione e dei lavoratori nell'ambiente di lavoro.

Rilevato che con determina n. 582 del 10.11.2016, il Direttore dell'Area Gestione del Territorio, ha determinato che il procedimento di approvazione del progetto, di competenza della Direzione Pianificazione del Territorio – Autorizzazioni Paesaggistiche, dovrà essere coordinato con il contestuale procedimento di espressione di parere VIA, di competenza della Direzione Ambiente.

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 è necessario inviare al Ministero dell'Ambiente le osservazioni sulla valutazione d'impatto ambientale;

Preso atto delle osservazioni formulate sulla proposta di deliberazione in oggetto ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e precisamente:

- che in data 21/11/2016 il dirigente della Direzione Ambiente, proponente il provvedimento, ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del T.U. sull'ordinamento degli enti locali approvato con D.Lgs. 18.08.2000 n. 267 si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa della proposta di deliberazione indicata in oggetto".

Il Dirigente attesta, inoltre, che i documenti allegati, citati nella presente proposta di deliberazione, saranno pubblicati all'albo pretorio on line mediante duplicato informatico conforme all'originale depositato presso l'archivio comunale;

Il Dirigente Direzione Ambiente

ing. Andrea Bombieri

- che in data 21/11/2016 il responsabile del Servizio Finanziario ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs 18/08/2000, n. 267 si dichiara la non rilevanza contabile della proposta di deliberazione indicata in oggetto."

Il Responsabile del Servizio Finanziario

dott. Marco Borghesi

Su proposta dell'Assessore relatore,

DELIBERA

1. di dichiarare parte integrante e sostanziale del presente provvedimento e approvare i contenuti della relazione tecnica redatta dalla Direzione Ambiente (allegato 1);
2. di dichiarare parte integrante e sostanziale del presente provvedimento e approvare i contenuti della relazione inerente la valutazione delle osservazioni delle Circoscrizioni (allegato 2);
3. di incaricare il Dirigente della Direzione Ambiente di trasmettere al Ministero dell'Ambiente la relazione tecnica (allegato 1) e di trasmettere esclusivamente le osservazioni giudicate inerenti la procedura di VIA della relazione sulle osservazioni delle Circoscrizioni (allegato 2);
4. di trasmettere, ai sensi dell'ordine di servizio di cui alla determina n. 582/2016 del Direttore dell'Area Gestione del Territorio, le osservazioni inerenti gli aspetti urbanistici e progettuali alla Direzione Pianificazione del Territorio – Autorizzazioni Paesaggistiche, per il seguito di competenza;
5. di prendere atto che le osservazioni giudicate di carattere strategico, contenute nella relazione (allegato 2), saranno da valutare dall'Amministrazione Comunale in sede di un eventuale tavolo di lavoro con RFI e/o ITALFERR;
6. di dichiarare per l'urgenza, la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4 del D.Lgs. 267 del 18/08/2000.

Il Dirigente della Direzione Ambiente proponente provvederà all'esecuzione.

ALLEGATO 1

RELAZIONE TECNICA

PREMESSA

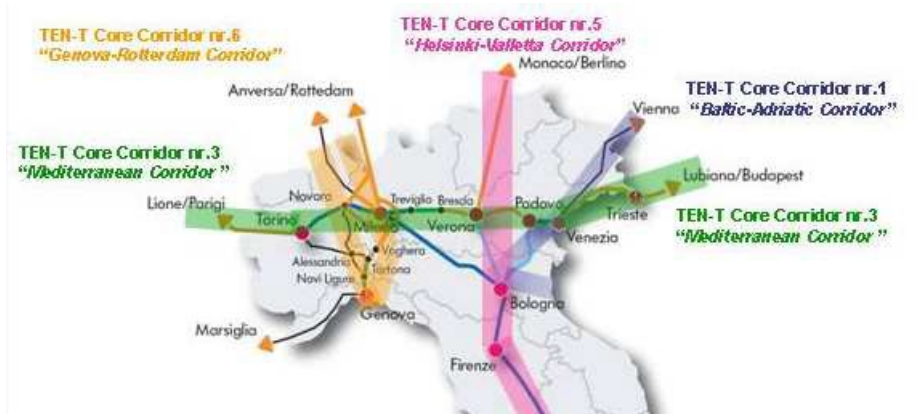
In relazione a quanto definito nel “Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del consiglio dell’11 Dicembre 2013, sugli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti”, l’intervento in progetto ricade nel Corridoio della rete centrale denominato “Mediterraneo”.

L’intervento costituisce parte della trasversale Est - Ovest Torino – Milano - Venezia, che comprende la realizzazione della nuova linea Alta capacità (AC), in prevalente affiancamento all’attuale linea storica Milano - Venezia, fino all’ingresso nella stazione attuale di Verona Porta Nuova, sulla quale sarà incentrato il servizio dei treni viaggiatori.

Figura 1. Tratta Milano – Venezia



Figura 2. Corridoi Transalpini



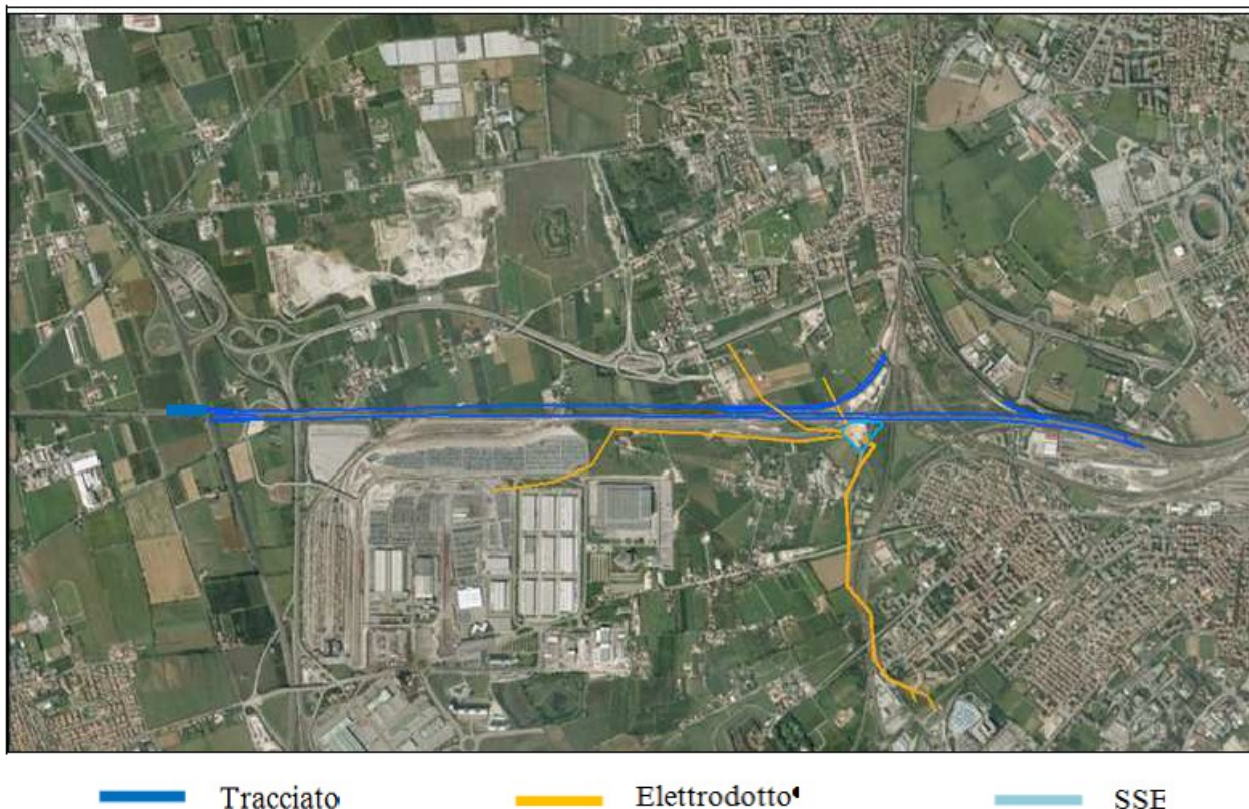
Il progetto prevede la realizzazione dell'infrastruttura di ingresso all'interno del nodo di Verona della nuova tratta AV/AC Brescia-Verona:

- inizio intervento: Km 140+541.38 della nuova linea AV/AC Milano-Verona, coincidente con la progressiva Km 140+779.664 riferita alla tratta AV/AC Brescia-Verona (150 m circa ad ovest dell'attraversamento dell'A22);
- fine dell'intervento: Km 148+580 della linea esistente Milano-Venezia (sistemazione della radice est di Verona Porta Nuova).

Interventi in progetto:

- rilocalizzazione dei binari della linea storica in corrispondenza del suddetto tratto;
- realizzazione di due nuovi binari relativi all'interconnessione Merci di Verona, nel tratto compreso tra l'A22 e l'innesto sulla Linea "Brennero";
- razionalizzazione e potenziamento dei dispositivi della stazione di Verona Porta Nuova;
- conseguenti adeguamenti/potenziamenti tecnologici per la gestione delle modifiche agli impianti esistenti e per la gestione degli impianti di nuova realizzazione.

Figura 3: inquadramento territoriale



Nel corso dell'anno 2003 è stato sviluppato il progetto preliminare della "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona", trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il 20 febbraio per l'avvio dello specifico iter autorizzatorio previsto dalla cosiddetta "Legge Obiettivo". Tale progetto prevedeva tutti gli interventi funzionali alla continuità della Linea AV/AC Milano-Venezia all'interno del Nodo di Verona, tra l'autostrada A22 fino alla radice est della stazione di Verona Porta Vescovo, per un'estensione di circa 10 Km.

Nel 2008 il CIPE ha approvato il progetto preliminare del "Nodo AV/AC di Verona", con prescrizioni. La Corte dei conti ha riacquisito il visto alla Delibera CIPE n. 10/2008 relativa all'opera, in quanto la "Programmazione della spesa per far fronte all'opera in questione si presenta allo stato indefinita e non dunque ancora matura per un atto programmatico pienamente avveduto secondo quanto richiesto dalla vigente Normativa".

A seguito dell'entrata in vigore della Legge di stabilità del 2014, che all'art. 1 com. 76 annovera le tratte Brescia - Verona e Verona - Padova tra quelle da realizzare per lotti costruttivi, RFI ha definito gli interventi costituenti il primo lotto costruttivo dell'opera. Tale lotto comprende l'aggiornamento della progettazione definitiva della Tratta Brescia - Verona già redatta dal General Contractor nel 2006 in considerazione del tempo trascorso e delle normative intervenute e la progettazione preliminare degli interventi infrastrutturali nel Nodo di Verona strettamente funzionali all'ingresso della nuova tratta AV, assentita tecnicamente dal CIPE nel 2008.

Il progetto preliminare relativo agli interventi che costituiscono l'ingresso Ovest del nodo di Verona per l'inserimento della linea AV/AC Milano-Verona-Venezia, è basato sull'aggiornamento ed attualizzazione del progetto presentato al CIPE nel 2004, ed è quindi costituito dalla sola prima fase funzionale dell'originario intervento "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona" (ingresso Ovest del Nodo di Verona) e sarà avviato ad una nuova procedura autorizzatoria, ai sensi dell'art. 165 del D.lgs. 163/2006.

SCOPO E FINALITÀ DEL PROGETTO

Le finalità e gli obiettivi del progetto possono essere così riepilogati:

- potenziamento del servizio ferroviario nel suo insieme: la realizzazione del sistema ferroviario ad Alta Capacità, rendendo disponibili linee che consentono di sviluppare servizi di livello superiore fortemente integrati rispetto al sistema dei nodi di trasporto e dei poli regionali, consente di migliorare e specializzare l'offerta anche nella rete ordinaria, che oggi presenta situazioni di saturazione;
- integrazione Europea: il potenziamento della direttrice che percorre la pianura padana consente l'integrazione della rete ferroviaria del nostro Paese ai livelli più elevati della rete europea;
- distribuzione delle opportunità offerte da un servizio potenziato: il sistema di Alta Capacità si presenta come fortemente interconnesso, attraverso opportuni rami di collegamento, con i poli urbani ed i sistemi economici di livello regionale; questo consente sia una maggiore diffusione dei livelli elevati di accessibilità offerti dal sistema, sia di attingere a bacini di domanda più estesi nel territorio;
- riequilibrio ambientale a livello di macrosistema: elevare il servizio ferroviario e renderlo più competitivo significa spostare quote di mobilità, sia di persone che di merci, verso questo tipo di utilizzo, con indiscutibili ricadute positive in termini ambientali (riduzione delle emissioni atmosferiche inquinanti), di sicurezza del sistema dei trasporti nel suo complesso, di assetto territoriale e distribuzione degli insediamenti.

CARATTERISTICHE GENERALI DEL PROGETTO

Scopo dell'intervento è l'inserimento dei nuovi binari AV/AC provenienti da Brescia e dell'interconnessione merci nel Nodo di Verona. L'intervento inizia in corrispondenza del cavalcavia dell'autostrada A22 (Progressiva di progetto 0+000), da dove i due binari, proseguendo verso Est, iniziano a lasciare il sedime dell'attuale linea storica per ubicarsi a Nord della stessa. Tra i Km 0+013 e 0+199 circa è presente una doppia comunicazione P/D a 60 Km/h, inoltre tra i Km 0+471 e 0+792 sono presenti i deviatori (60/400/0.094 e I 60 0.094-0.12) relativi a due doppie comunicazioni tra la nuova linea storica e i binari dell'indipendente merci.

I binari proseguono paralleli a quelli dell'attuale linea storica e vengono sottopassati (ai Km 2+00 e 2+400 circa) dal collegamento tra la linea indipendente merci e il Quadrante Europa e dal raccordo tra l'indipendente merci e Verona Porta Nuova. Dopo aver sovrappassato i raccordi ferroviari esistenti tra il bivio San Massimo (ubicato a Nord del nodo ferroviario di Verona) e il Quadrante Europa, il bivio Santa Lucia (direzione Bologna) e Verona Scalo, la nuova linea storica confluisce mediante bivio a 60 Km/h, in corretto tracciato, sugli attuali binari della linea Verona – Brennero al Km 5+200 circa della stessa (Km 3+900 circa progressiva di progetto della nuova linea storica MI - VE).

La linea Verona-Brennero, dopo l'allaccio in deviatore al bivio con la nuova linea storica MI - VE, prosegue verso Nord sul sedime attuale. Entrambe le linee Verona-Brennero e nuova storica MI-VE entrano in stazione di Verona Porta Nuova sui binari 1 e 3.

Linea AV/AC MI-VE

L'intervento inizia 150 metri circa a ovest del cavalcavia dell'autostrada A22 ove i nuovi binari AV/AC, ubicati a Sud della linea storica attuale, si collegano a quelli oggetto del progetto di linea Brescia-Verona e proseguono verso Est posizionandosi in prossimità del sedime dell'attuale linea storica. La nuova linea viene sottopassata ai Km 142+650 e 143+150 circa dal collegamento tra la linea indipendente merci e il Quadrante Europa e dal raccordo tra l'indipendente merci e Verona Porta Nuova. Dopo aver sovrappassato i raccordi ferroviari esistenti tra il bivio San Massimo, il Quadrante Europa, e il bivio Santa Lucia, la linea AV/AC confluisce sull'attuale linea storica al Km 145 circa (linea storica attuale). La linea AV/AC entra quindi in stazione sui binari 4 e 6, che poi proseguono lato Venezia in corretto tracciato.

Linea indipendente merci

Il limite di batteria dell'intervento su questa linea è al Km 2+080 circa (come per le altre linee in prossimità del cavalcavia dell'autostrada A22), dove i binari, ubicati a Nord delle linee storica e AV/AC, si allacciano a quelli provenienti dal bivio con la linea AV/AC, oggetto del progetto di linea Brescia-Verona. Tra i Km 2+650 e 2+800 sono presenti i deviatori relativi a due doppie comunicazioni tra la nuova linea storica e i binari dell'indipendente merci.

Tra i Km 4+160e 4+400 sono presenti i deviatori relativi al collegamento tra la linea indipendente merci e il Quadrante Europa e al raccordo tra l'indipendente merci e Verona Porta Nuova. La linea confluisce al Km 5+296 circa sull'attuale raccordo merci bivio San Massimo - bivio Fenilone.

Raccordo tra linea indipendente merci e Verona Porta Nuova

Il raccordo parte dal Km 4+360 circa della linea indipendente merci, sottopassa la nuova linea storica e la linea AV/AC per confluire al nuovo bivio Fenilone, da cui si allaccia al raccordo esistente tra il bivio Fenilone e Verona Scalo/P.N.

Sistemazione di Verona Porta Nuova

E' prevista una parziale sistemazione dell'impianto di Verona Porta Nuova, con realizzazione di 2 nuovi binari tronchi ad ovest , e la riorganizzazione dei binari alti di stazione con inserimento di due nuovi marciapiedi.

Opere civili

I rilevati, realizzati sia in affiancamento che ex-novo, saranno costituiti da:

- sovrastruttura ferroviaria;
- strato di sub-ballast costituito da conglomerato bituminoso dello spessore di 12 cm o mistocementato dello spessore di 20 cm;
- uno strato supercompattato dello spessore maggiore o uguale a 30 cm di materiale. Lo strato di supercompattato è conformato "a schiena d'asino" con pendenza del 3%, onde consentire lo smaltimento delle acque meteoriche;

Opere d'arte maggiori

Le seguenti opere si rendono necessarie, e pertanto comporteranno modifiche o demolizioni dell'esistente oppure nuove realizzazioni:

1. *GA01 e GA02 – INTERFERENZE VIARIE CON AUTOSTRADA A22*
2. *VI01 e VI02 – PONTE CASON*
3. *SL01 – SOTTOVIA TANGENZIALE*
4. *GA03 – GALLERIA EUROPA 1*
5. *SL02 e NV03 – SOTTOVIA E ADEGUAMENTO VIA CARNIA*
6. *GA04 – GALLERIA EUROPA 2*
7. *IV01 – CAVALCAFERROVIA VIA FENILON*
8. *VI03 – PONTE BRENNERO*
9. *VI04 – PONTE SUL CANALE S. GIOVANNI*
10. *GA06 – GALLERIA S. MASSIMO*
11. *SL04 – SOTTOVIA VIA ALBERE*
12. *FV01 – SISTEMAZIONE A PRG DI VERONA PORTA NUOVA*
13. *VI05– VIADOTTO BOLOGNA*

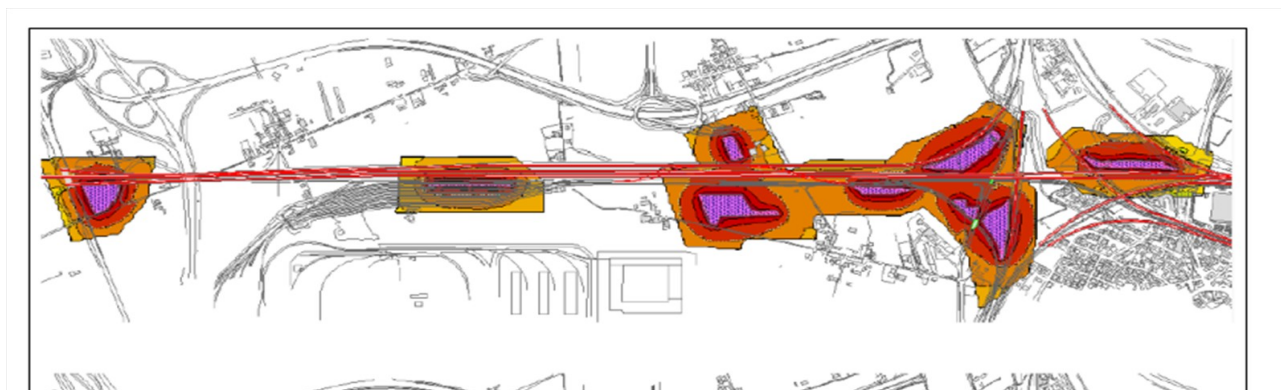
LA CANTIERIZZAZIONE DELL'OPERA

L'organizzazione di cantiere è basata sulla necessità di rispettare i tempi e i costi previsti di realizzazione, nonché di contenere i flussi in transito di materiali, mezzi e maestranze sulla viabilità esistente e di servizio alle aree predisposte. In quest'ottica i lavori dell'intervento sono stati organizzati su più cantieri in grado di operare in parallelo.

La realizzazione delle opere per il nodo di Verona sarà basata su un'organizzazione dei lavori che prevede l'impiego delle seguenti aree di cantiere:

- aree con funzioni logistiche (campo base) per l'installazione degli uffici della direzione tecnica, e dell'amministrazione, e dotate dei servizi necessari alle esigenze di vitto e alloggio delle maestranze (dormitori, servizi igienici, mensa, infermeria, locali di ricreazione ecc.).
- macro-cantieri operativi con compiti industriali, formati da una o più aree distinte la cui ubicazione è stata individuata in funzione delle opere da realizzare e della disponibilità delle aree;
- diversi cantieri ausiliari, mirati alle singole opere (o parti di opere), ubicati a immediato contatto con le opere stesse per minimizzare i trasporti e ogni attività con rilevante impatto sul territorio.

Figura 4: dislocazione cantieri nel comune di Verona – estratto dalla mappa acustica



Il progetto è sottoposto a valutazione di impatto ambientale (VIA), strumento di supporto per l'autorità finalizzato a individuare, descrivere e valutare in termini monetari ed ambientali gli effetti dell'attuazione o meno di un determinato progetto.

In data 18 ottobre 2016, Italferr ha pubblicato l'avviso del progetto sottoposto a procedure di V.I.A. sui quotidiani l'Arena e La Repubblica.

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 e quindi con scadenza 23 novembre 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.

Con nota PG 310080 del 24 ottobre 2016, Italferr ha trasmesso al Comune di Verona gli elaborati relativi alla Valutazione di Impatto Ambientale e verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.

Successivamente in data 27 ottobre 2016 (PG 315649) la Direzione Ambiente del Comune di Verona ha richiesto l'acquisizione di osservazioni interne.

OSSERVAZIONI UFFICI

Si riportano di seguito alcune osservazioni e prescrizioni specifiche, che ovviamente sono da intendersi limitate al territorio del Comune di Verona.

DIREZIONE AMBIENTE

1 – OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Con riferimento al progetto e al relativo studio di impatto ambientale, si osserva in via del tutto generale che non sono state prese in considerazione alternative diverse dalla realizzazione dell'opera.

Lo Studio di Impatto Ambientale dovrebbe indicare una descrizione delle alternative che vengono prese in esame:

- alternative strategiche: consistono nella individuazione di soluzioni diverse per realizzare lo stesso obiettivo;
- alternative di localizzazione: sono definibili in base alle indagini ambientali e allo stato dei luoghi, alla potenzialità d'uso dei suoli, ai limiti rappresentati da aree critiche e sensibili;
- alternative di processo o strutturali: consistono nell'esame di differenti tecnologie, processi e di materie prime da utilizzare;
- alternative di compensazione o di mitigazione degli effetti negativi: consistono nella ricerca di contropartite nonché in accorgimenti vari per limitare gli impatti negativi irreversibili;
- alternativa zero: consiste nel non realizzare il progetto;

Si dovranno inserire nei documenti, relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto, ecc.), specifiche prescrizioni circa la mitigazione degli impatti in fase di costruzione e nella conduzione delle attività di cantiere.

Si dovrà anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura.

2. RUMORE

La relazione contenuta nello studio d'impatto ambientale contiene i risultati dello studio relativo all'impatto acustico prodotto dalla realizzazione del progetto preliminare relativo agli interventi che costituiscono l'ingresso ovest del nodo di Verona per l'inserimento della linea AV/AC Milano - Verona.

1. pur prendendo atto dell'avvenuto censimento dei recettori oggi presenti su territorio, si evidenzia la necessità di valutare l'impatto acustico dell'opera anche in corrispondenza di futuri recettori riferiti ad eventuali P.U.A. approvati o aree residenziali di futura edificazione. E' chiaro ed evidente, infatti, che tali ricettori dovranno essere considerati, essendo gli stessi ricadenti nelle fasce di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria come definite dal D.P.R. 459/1998;
2. gli interventi di mitigazione previsti in questo tratto (barriere) sembrano consentire un miglioramento del clima acustico per la situazione post operam. Tuttavia permangono evidenti in facciata agli edifici, per tutti i recettori a carattere residenziale, superamenti rispetto ai limiti di legge anche di 10 dB(A) per il periodo notturno pure in presenza di interventi di bonifica acustica alla sorgente (realizzazione di barriere acustiche). In conseguenza di ciò si sono prospettati interventi di tipo passivo, sui ricettori, nell'ottica di migliorare le prestazioni di isolamento acustico degli edifici. A tal proposito si evidenzia:
 - 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”*;
 - 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, concorra 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 estesi oltre la mera fascia di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria, per essere confrontate con la zonizzazione acustica comunale. Ciò al fine di verificare se e in che modo il contributo della sorgente ferroviaria, nelle condizioni post - operam, possa determinare o meno il superamento dei limiti acustici assoluti di immissione previsti dalla zonizzazione stessa;
 - non sono stati indicati i valori attesi all'interno delle abitazioni a seguito degli interventi sui requisiti acustici passivi. L'art. 5 comma 3 del D.P.R. 459/1998,

prevede che qualora i valori di cui al comma 1 e, al di fuori della fascia di pertinenza, i valori stabiliti nella tabella C del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 novembre 1997, non siano tecnicamente conseguibili, ovvero qualora in base a valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale si evidenzia l'opportunità di procedere ad interventi diretti sui ricettori, deve essere assicurato il rispetto dei seguenti limiti:

a) 35 dB(A) Leq notturno per ospedali, case di cura e case di riposo;

b) 40 dB(A) Leq notturno per tutti gli altri ricettori;

c) 45 dB(A) Leq diurno per le scuole

- si ritiene opportuno valutare eventuali ulteriori scenari che prevedano diversi interventi di bonifica e/o mitigazione acustica ai ricettori, (es. barriere più alte o più lunghe). Nella documentazione prodotta, infatti, non è stato opportunamente dimostrato se tali interventi siano o meno tecnicamente conseguibili;
- non sono chiare le modalità con cui si è giunti a definire i valori di soglia ai quali attenersi per la progettazione delle opere di mitigazione (Tab. B, pagina 170 dell'elaborato IN0910R22RGSA000A001)

3. mancano completamente dati fonometrici rappresentativi dello stato acustico attuale. Si chiede che siano individuati un certo numero di punti rappresentativi, posti nell'ambiente esterno in corrispondenza dell'area di influenza e pertinenza acustica dell'infrastruttura in progetto, nei quali realizzare campagne di misure fonometriche per la caratterizzazione del clima acustico prima della costruzione della nuova infrastruttura. I rilievi dovranno, preferibilmente, essere realizzati in corrispondenza di ricettori sensibili (scuole, case di cura, residenze, ecc. ecc.);
4. si chiede che vengano fornite le time history del livello sonoro istantaneo fast (LAF), rilevato con tempo di campionamento di almeno 100 ms, degli eventi relativi alle diverse tipologie di passaggi di convogli ferroviari già in essere e futuri;
5. non risultano essere evidenziate eventuali modificazioni ai flussi di traffico in corrispondenza di arterie stradali esistenti, modificate o di nuova realizzazione (opere di compensazione) causate dall'infrastruttura in progetto e indicazione, tramite stime previsionali, delle eventuali variazioni dei livelli riferiti agli intervalli di tempo indicati dalla normativa vigente e avvalendosi dei descrittori acustici in essa previsti in corrispondenza;
6. non è chiaro se nel modello previsionale sviluppato siano state considerate le correzioni alla stima previsionale introdotte dagli effetti acustici di eventuali singolarità presenti lungo il tracciato ferroviario correlate con le emissioni di rumore di ponti, gallerie, trincee, etc...;
7. non risultano essere stimati gli impatti del cantiere - riferiti agli intervalli di tempo indicati dalla normativa vigente avvalendosi dei descrittori acustici in essa previsti - considerando

l'impatto dovuto al traffico indotto dai mezzi pesanti che interessano le piste di cantiere e la viabilità ordinaria, in corrispondenza del territorio maggiormente esposto;

8. con riferimento alle attività di cantiere si prescrive, tenuto conto di quanto previsto dall'art. 18 del vigente Regolamento Comunale per la Disciplina delle Attività Rumorose:
 - a) adottare ogni possibile misura organizzativa per ricondurre le attività più rumorose 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) informare e avvertire 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) nominare 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) utilizzare gli avvisatori acustici solo se non sostituibili con altri di tipo luminoso e nel rispetto delle vigenti norme antinfortunistiche;
 - e) le macchine del cantiere dovranno essere conformi al D.Lgs. 04/09/2002 n. 262 e mantenute in efficienza;
 - f) provvedere a produrre adeguata documentazione di previsione di impatto acustico di dettaglio non appena sarà noto e definito il lay-out del cantiere
9. si chiede se i dati del traffico dell'infrastruttura in progetto, utilizzati nel modello previsionale, siano rappresentativi di:
 - traffico medio giornaliero
 - traffico alla massima movimentazione sostenibile dall'infrastruttura in progetto;
10. nel modello previsionale non sono state caratterizzate altre sorgenti che concorrono al clima acustico dell'area (ferrovie esistenti, strade esistenti e di progetto, aeroporto);
11. si chiede di valutare eventuali interferenze e concorsualità con riferimento al contributo acustico del progetto relativo:
 - alla costruzione della terza corsia dell'autostrada A22, nel tratto compreso tra Verona Nord (km 223) e l'intersezione con l'autostrada A1 (km 314);
 - al progetto del "Nuovo sistema delle tangenziali Venete Verona – Vicenza – Padova";

12. il decreto legislativo 194/2005 “Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.”, al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio, definisce le competenze e le procedure per l'elaborazione della mappatura acustica e delle mappe acustiche strategiche. Il decreto prevede che le società gestori delle infrastrutture elaborino e trasmettono alla Regione la mappatura acustica, degli assi ferroviari principali su cui transitano più di 30.000 convogli all'anno. Ai fini dell'elaborazione delle mappe acustiche strategiche devono essere utilizzati i descrittori acustici L_{den} L_{night} calcolati secondo quanto stabilito all'allegato 1 del citato decreto. Nella mappatura acustica del SIA non sono rappresentati i nuovi descrittori previsti dal d.lgs. 194/2005, al fine di poter costituire un catasto delle sorgenti da inviare alla Regione e/o all'autorità individuata dalla stessa per elaborare la mappa acustica strategica.
13. si chiede di verificare se il piano di monitoraggio ai sensi dell'art. 28 del d.lgs. 152/2006, sia adeguato 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”,

3. VIBRAZIONI

Benché non esista una legislazione nazionale per le vibrazioni negli ambienti abitativi, ma solo una normativa per la sicurezza dei lavoratori, è da rilevare che la fase di cantiere rappresenta la fase più critica per quanto concerne l'impatto da vibrazioni.

In tale fase le vibrazioni associate ad alcune lavorazioni quali lo scavo, le demolizioni, il compattamento dello strato di fondazione delle carreggiate stradali, possono generare la comparsa di fenomeni di disturbo sulla popolazione residente e causare, in determinate situazioni, un danneggiamento delle strutture edilizie.

In via cautelativa si può assumere che in presenza di operazioni di scavo o di demolizione, possano esservi impatti significativi sugli edifici entro una fascia di 50 – 150 ml e il conseguente disturbo per la popolazione residente.

Si chiede di effettuare monitoraggi vibrometrici anche attraverso l'installazione di estensimetri sugli edifici, durante le fasi di lavorazione più critiche come le demolizioni e/o in micropali.

Si chiede inoltre di approfondire l'analisi e il calcolo dei livelli di vibrazione ex post e nelle condizioni di cantiere mediante valutazione effettuata su di un modello di calcolo, tenendo in

considerazione il fatto che sorgenti di vibrazioni e livelli di vibrazioni misurati non sono associabili alle condizioni ex post poiché diversi saranno volumi e tipologie di traffico.

I livelli previsti dovranno essere confrontati con i limiti di normativa per ciò che riguarda gli effetti sulle persone (UNI 9614 ed ISO 2631/2) e sugli edifici (UNI 9916);

4. ELETTROMAGNETISMO

Dagli elaborati di progetto emerge che, come da prescrizione del CIPE (delibera n. 10 del 2008), la Sottostazione Elettrica (SSE) attualmente presente nel quartiere di Santa Lucia verrà dismessa e ne sarà realizzata una nuova in posizione più idonea in corrispondenza di un'area interclusa nei pressi di Via Fenilon (denominata nuova SSE Verona Ovest), in zona ferroviaria (art. 132 delle NTO del PI).

Lo spostamento della stazione elettrica determinerà la sostituzione di alcuni tratti di linea elettrica aerea con altri, sempre aerei, di nuova costruzione il cui tracciato risulta peraltro migliorativo, in quanto maggiormente aderente con quello dell'infrastruttura ferroviaria.

Nell'elaborato denominato "Studio di esposizione ai campi elettromagnetici" viene calcolata, per ogni singola tipologia di elettrodotto la relativa DPA e la fascia di rispetto secondo la metodologia di calcolo indicata dal D. Dirett. 29 maggio 2008.

Relativamente al suddetto elaborato si segnala che non è stata applicata, nei casi complessi (linee che si incrociano, parallele o cambi di direzione), la metodologia di calcolo prevista al par. 5.1.4. dell'allegato al Decreto 29 maggio 2008.

L'incremento dell'area di prima approssimazione così ricalcolata potrebbe infatti determinare la necessità di provvedere ad un nuovo calcolo della fascia di rispetto relativamente a potenziali edifici e/o aree che prevedono la permanenza di persone per periodi superiori alle 4 ore giornaliere ricadenti in quest'area.

Tuttavia il caso complesso più rilevante è l'intersezione del nuovo tratto di elettrodotto proveniente da Peschiera con i 2 elettrodotti (AGSM da 132 kV e Terna da 220 kV) presenti nella zona dell'interporto Quadrante Europa, nei pressi del tratto terminale est di via Fenilon, ma in questo caso l'area di intersezione risulta ricadente in zona ferroviaria e risulta pertanto improbabile la presenza di aree/edifici che prevedano la permanenza di persone per periodi superiori alle 4 ore giornaliere.

5. TUTELA ACQUE

Il principale strumento di pianificazione ambientale volto alla caratterizzazione e alla salvaguardia della risorsa idrica superficiale e sotterranea risulta essere il Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Veneto, approvato con DCR n.107 del 05 novembre 2009 e successivamente

modificato con DGR n.842 del 15 maggio 2012, di cui le Norme Tecniche di Attuazione (NTA) sono state oggetto di revisioni e aggiornamenti approvati con DGR n. 1534 del 03 novembre 2015, in particolare per quanto riguarda le acque meteoriche di dilavamento, acque di prima pioggia e acque di lavaggio (art. 39).

Dalla documentazione progettuale non risulta presente alcuna trattazione della gestione delle acque meteoriche e pertanto si chiede di relazionare in conformità alla normativa sopracitata, valutando gli impatti sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio.

Si precisa inoltre che per qualsiasi tipologia di acque reflue, aventi origine durante le fasi di cantiere, sarà necessario perseguire la minor incidenza ambientale nella scelta dei sistemi di captazione, depurazione e smaltimento. Dovrà pertanto essere approfondita al meglio la tematica, in quanto la documentazione prodotta non riporta una valutazione specifica a tutela dell'impatto generato sulle matrici acqua e suolo.

Per quanto riguarda la potenziale interferenza tra il tracciato di progetto e le fasce di rispetto dei pozzi ad uso idropotabile, si prende atto delle valutazioni preliminari che non denotano criticità significative, si ritiene tuttavia opportuno un adeguato approfondimento nelle prossime fasi progettuali, atto ad identificare l'eventuale presenza di pozzi ad uso idropotabile.

6. RIFIUTI/TERRE E ROCCE DA SCAVO

Si prende atto delle indagini effettuate per escludere la potenziale contaminazione dell'area interessata dalla realizzazione del progetto, evidenziando tuttavia l'impossibilità, ad oggi, di esprimere nel merito un parere in assenza di una caratterizzazione del materiale di scavo oggetto del Piano di Utilizzo (presenza di materiale antropico, etc...) e delle future destinazioni dello stesso che pare non risultino state identificate come definitive (per ricomposizione di cave autorizzate).

Si evidenzia inoltre che, l'eventuale materiale di scavo destinato alla ricomposizione ambiente di cave dovrà essere naturale e comunque privo di una componente antropica al suo interno.

7. VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

Con riferimento all'intervento in oggetto, vista la documentazione su flora e fauna e sugli aspetti ambientali, si rileva che non è stata prodotta documentazione in merito alla Valutazione di Incidenza. Si chiede dunque che venga prodotta apposita relazione tecnica/screening VINCA ai sensi della Delibera della Giunta Regione Veneto n. 2299/2014, oltre alla relativa modulistica regionale prevista corredata da documento di identità del professionista che redigerà tali elaborati.

8. MATRICE ARIA e RISPARMIO ENERGETICO

Inquadramento programmatico

Si prende atto dell'assenza nel quadro programmatico del Piano di Azione e Risanamento della Qualità dell'Aria approvato dalla Provincia di Verona con Delibera di Consiglio n. 108 del 27 novembre 2012.

In merito al progetto, si ritiene rilevante l'azione "AT – STRU3 – incentivazione ciclabilità con percorsi ciclo pedonali" che andrà applicata prevedendo idonei accorgimenti progettuali dell'opera, affinché sia garantita la continuità della viabilità ciclabile esistente, e prevedendo per le nuove infrastrutture di prossima realizzazione anche nuovi attraversamenti ciclopedonali coordinati con il piano della rete ciclabile del Comune di Verona.

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 simulazione della dispersione degli inquinanti ha utilizzato i dati meteo del solo 2013. 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:

- limitare per quanto possibile le altezze di getto dei materiali;
- 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 ;
- 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).

Si prende atto delle stime di abbattere del 75% le polveri, tramite bagnatura, sollevate sulle strade non pavimentate tuttavia, dai ratei di emissione proposti alle pagine 65-67 del relazione del quadro di riferimento ambientale, si notano l'ancora più importante contributo delle manovre di carico camion e il pari contributo delle manovre di escavazione. Si chiede pertanto di presidiare tali operazioni con dei nebulizzatori, almeno per il cantiere operativo più vicino al quartiere residenziale di Santa Lucia (cantiere C3"), nonché di concentrare i mezzi che per minore vetustà presentano emissioni inferiori nel medesimo cantiere.

Monitoraggio

In merito alle attività di monitoraggio, si chiede che:

- sia garantito l'accesso in diretta ai dati misurati ovvero sia fornita una relazione dei risultati entro 15 gg dal termine di ciascun periodo continuativo di misure, per ogni postazione;
- il monitoraggio tipo "ATV" (dedicato al traffico veicolare) preveda la verifica degli ossidi di azoto NO₂;
- sia previsto un punto di monitoraggio nel quartiere di Santa Lucia, il più interessato dalle emissioni in atmosfera. Indicativamente il punto di misura dovrebbe essere nelle vicinanze dei recettori C32 o C33, durare per tutto il periodo dei lavori e coprire anche le fasi ante e post opera, monitorare ossidi di azoto, PM10 e benzene. Nel caso specifico le misure devono essere disponibili mensilmente e non oltre il 15° giorno del mese successivo.

Pareri altri uffici

Sono inoltre pervenuti i seguenti pareri interni:

Direzione Strade Giardini Arredo Urbano

(nota p.g. 328082 del 09 novembre 2016)

Con riferimento alla richiesta nota p.g. 315649/2016 del 27 ottobre 2016 in oggetto, la scrivente Direzione esprime, per quanto di competenza, parere favorevole. Vengono tuttavia evidenziate alcune osservazioni/prescrizioni al progetto presentato da R.F.I. Spa, al fine di una migliore qualità urbana e ambientale, che riguardano soprattutto l'aspetto viabilistico ed in particolare:

Intervento di Via Cason:

- è preferibile un tracciato posto a ridosso della nuova linea ferroviaria, allontanandosi dall'abitato "Cason", causa inadeguatezza del tratto stradale omonimo (civici 58-66);
- deve essere previsto il ripristino del percorso ciclopedonale esistente.

Intervento di Via Carnia/Via Fenilon:

- la soluzione proposta, sulla base di una cartografia non aggiornata, non considera la presenza di fabbricati e della nuova viabilità proposta dal Consorzio ZAI nell'ambito dell'espansione del Quadrante Europa nelle aree a nord e sud di Via Sommacampagna;
- il tracciato stradale proposto collega lo svincolo della Bretella T4-T9 con l'attuale Via Fenilon, la quale risulta di ridotte dimensioni e non idonea a sopportare la modifica viabilistica in termini di spazi e carichi di traffico diversi da quelli attuali
- la nuova viabilità dovrà quindi collegare l'attuale svincolo della Bretella T4-T9 con Via Sommacampagna, allontanandosi dall'abitato "Fenilon";
- devono inoltre essere previsti percorsi e/o/collegamenti pedonali e ciclopedonali tra i quartieri posti a nord e sud della linea ferroviaria, in quanto il nuovo sottopasso a due canne non prevede percorsi protetti.

Intervento di Via XXIV Giugno/Via Fenilon:

- la nuova infrastruttura dovrà prevedere percorsi pedonali e ciclopedonali protetti;

Unità Operativa Segnaletica Stradale

(p.g. 330912 del 10 novembre 2016)

Con riferimento all'oggetto, per quanto di competenza si esprime parere favorevole con condizioni e prescrizioni che possono essere accolte senza necessità di apportare modifiche sostanziali alla decisione oggetto di conferenza, in particolare:

1) Intervento di via Cason

Il nuovo tracciato di via Cason, nel tratto compreso tra i numeri civici 58 e 66, andrebbe ad attestarsi sul sedime della vecchia strada, da tempo dismessa ed annessa a proprietà private, la cui sezione comunque non consente il doppio senso di marcia e tanto meno la ciclopedità.

Queste caratteristiche sono imprescindibili in quanto via Cason consente il collegamento diretto con lo svincolo della bretella T4-T9 ed è indicata come principale collegamento ciclabile da Ovest al centro città.

2) Intervento di via Carnia e via Fenilon

La nuova strada di collegamento tra lo svincolo della bretella T4-T9 di via Carnia con via Fenilon, si attesterebbe un una strada di ridotte dimensioni, non idonea a sostenere carichi diversi da quelli di tipo residenziale o agricolo attuali. Qualora si volesse collegare tale svincolo con l'area del Quadrante Europa, il collegamento dovrebbe essere fatto direttamente con la viabilità esistente o in previsione del Consorzio ZAI e, nell'eventualità, con via Sommacampagna.

Dovrà essere garantito il collegamento ciclopedito tra via Carnia e via Fenilon.

Si fa inoltre presente che l'area su cui è indicata la rotatoria di progetto è in parte recentemente edificata.

3) Intervento di via XXIV Giugno

Il nuovo collegamento tra le vie Fenilon e XXIV Giugno dovrà garantirne anche l'uso ciclopedito.

4) Interventi di via Albere e viale Piave

Si rammenta che via Albere e viale Piave sono arterie strategiche per i principali collegamenti cittadini e sono sottoposte a notevoli carichi di traffico; eventuali interventi strutturali di ampliamento dei sovrappassi, dovranno tener conto di tali condizioni trasportistiche.

Si ritiene necessario che in tale sede, siano previsti i lavori di adeguamento del sottopasso di via Albere alle reali esigenze di traffico.

Pianificazione Territorio – Autorizzazioni Paesaggistiche

(nota p.g. 332052 del 11 novembre 2016)



Comune
di Verona

Pianificazione Territorio – Autorizzazioni Paesaggistiche

Verona, 10 novembre 2016

Direzione Ambiente
SEDE

e, p.c.

Assessore alla Pianificazione Urbanistica
Area Gestione Territorio
LORO SEDI

OGGETTO: Espressione di osservazioni interne all'ente nell'ambito della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale (ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) relativa alla realizzazione della tratta AV/AC Brescia-Verona Nodo di Verona - Ingresso Ovest da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.

In riferimento alla vostra richiesta di acquisizione di osservazioni interne all'ente, pervenuta con nota del 02.11.2016 P.G. 315649 si comunica che dal punto di vista urbanistico la maggior parte delle aree coinvolte dalla tratta AV/AC Brescia-Verona Nodo di Verona - Ingresso Ovest sono individuate nel Piano degli Interventi del Comune di Verona come aree ferroviarie, mentre in misura minore l'opera interessa aree agricole, un'area marginale del sistema dei Forti Ottocenteschi e lambisce in modo non rilevante una scheda norma nella parte in cui è prevista una sistemazione a forestazione.

In una valutazione generale di impatto dell'opera, tenuto conto della programmazione e pianificazione territoriale, valutato che l'opera non incide in maniera significativa sul Piano degli Interventi, si esprime **parere favorevole sul progetto a condizione che vengano recepite le seguenti richieste:**

1. Via Albere costituisce uno dei pochi varchi esistenti che collega la parte nord con la parte sud della città, divisa dal corridoio ferroviario Milano-Venezia. La sezione dei sottopassi è molto ridotta, circa 7 metri, priva di adeguati marciapiedi e pista ciclabile e quindi priva di adeguato standard di sicurezza stradale. Si chiede quindi **l'allargamento dei tre sottopassi ferroviari di via Albere**, al fine di rendere possibile la realizzazione di una carreggiata a due corsie, marciapiedi e pista ciclabile, in modo da garantire una corretta fluidità dei flussi del traffico, la separazione fisica delle diverse mobilità garantendo così adeguati standard di sicurezza.
2. Per quanto riguarda il **nuovo sottovia e l'adeguamento di via Carnia**, si evidenzia che è già stato redatto il Progetto Preliminare che prevede la connessione diretta tra il casello autostradale di Verona Nord e il Quadrante Europa attraverso la strada mediana T4-T9, sovrapponendosi di fatto alla viabilità prevista dal "Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest". Il tratto di strada previsto dal progetto preliminare permette l'accesso diretto all'interporto del Quadrante Europa ed è funzionale alla futura viabilità di connessione alla tangenziale Sud, prevista sia a livello strategico dal Piano di Assetto del Territorio sia come programmazione dal Piano degli Interventi. Premesso quanto sopra si chiede che il progetto "Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest" venga modificato recependo il succitato Progetto Preliminare già condiviso con gli enti territoriali. Peraltro la nuova soluzione viabilistica risulta meno impattante sul territorio, non interferisce con edifici esistenti e garantisce comunque la continuità di via Carnia – Via Fenilon.

3. La stazione di Verona Porta Nuova è un punto di riferimento fondamentale per una grande realtà economica come la Fiera di Verona. Con la realizzazione della linea AV/AC Milano-Venezia la relazione diretta tra queste due realtà assumerà ancor più rilievo strategico. Si chiede pertanto la **realizzazione di un apposito percorso ciclopedonale** che collega la Fiera con la stazione di Porta Nuova, da realizzarsi parallelamente a Viale Piave e all'interno dell'ambito dello Scalo Mercè. Il percorso inizierà dall'attuale sottopasso pedonale esistente con uscita a sud in prossimità con la palazzina "Pol.Fer." e dovrà tener conto delle piste ciclopedonali già esistenti.
4. Nell'accordo (2002) e nel Protocollo d'Intesa (2003) relativi ad interventi connessi al riassetto del sistema ferroviario nel territorio del comune di Verona si prevede la dismissione dello Scalo mercè di Verona Porta Nuova. Considerato che il progetto del "Nodo AV/AC di Verona: ingresso Ovest" va ad interessare l'ambito dello scalo mercè di Porta Nuova si chiede anche la contestuale realizzazione, nell'area ambito dello scalo mercè di Porta Nuova, di un **parco urbano** di adeguate dimensioni, pari a circa il 50% dell'area in dismissione, da destinare a fruibilità pubblica. La realizzazione del parco dovrà essere coordinata con la fruizione al pubblico del sottopasso esistente e all'esecuzione del percorso ciclopedonale di cui al punto 3.
5. Le dimensioni e l'orientamento dell'ambito ferroviario di Verona Porta Nuova e dei fasci di binari disposti lungo l'asse est-ovest hanno storicamente limitato le connessioni tra i quartieri del Centro storico e Borgo Milano - Stadio a nord e Santa Lucia - Golosine - Zai storica a sud. Le connessioni esistenti tra i succitati quartieri sono i sottopassi di viale Piave e di via Albere distanti più di 2 km l'uno dall'altro e registrano alti livelli di congestione del traffico. I nuovi studi viabilistici di massima, che questo Comune ha elaborato come base di discussione e confronto per la dismissione dello scalo, prevedono tra l'altro la realizzazione di un nuovo asse di collegamento tra Via Albere e Stradone Santa Lucia. Considerato quanto sopra, si chiede la realizzazione del **sottopasso del fascio di binari** per la parte interessata dalle nuove linee ferroviarie previste dal progetto in esame, prevedendo uno scatolare idoneo alla realizzazione di una carreggiata a due corsie per senso di marcia e pista ciclabile in sede separata, in posizione baricentrica tra via Albere e Viale Piave. La posizione e le dimensioni dello scatolare saranno definite previo accordo con il Comune.

Si segnala infine che la tavola "IN0910R26P6CS0000008B – Espropri: planimetrie con individuazione delle fasce di rispetto" Il progetto risulta traslato rispetto alla cartografia.

Distinti saluti.

Il Dirigente
Arch. Mauro Grison



Allegati: planimetrie con individuazione fasce di rispetto

PLANIMETRIA INDIVIDUAZIONE RICHIESTE



Direzione Progettazione Urbanistica Attuativa

(nota p.g. 333969 del 14 novembre 2016)

Si fa seguito alla richiesta di parere del 27 ottobre 2016 p.g. 315649.

Esaminati gli elaborati progettuali e preso atto della complessità del progetto proposto, si rileva, in estrema sintesi, che esso prevede essenzialmente:

- Due nuovi binari relativi all'interconnessione Merci di Verona, nel tratto compreso tra l'A22 e l'innesto sulla linea del Brennero;
- Rilocazione dei binari lungo la linea storica per realizzare la nuova linea AV/AC Milano Verona, riferita alla tratta Brescia Verona;

I nuovi binari, previsti a nord dell'attuale linea ferroviaria, interessano un ambito a destinazione agricola ed interferiscono, nella zona di via Carnia, parzialmente con la Scheda Norma n° 198 del Piano degli Interventi; l'interferenza riguarda la parte della scheda a verde di mitigazione non compromettendo pertanto l'edificabilità prevista. Va inoltre segnalato che la stessa scheda norma è oggetto comunque di rimodulazione nell'ambito della variante n° 23 al Piano degli Interventi, alla quale si rimanda.

L'esame della documentazione non ha rilevato nessuna altra interferenza con le previsioni operative del Piano degli Interventi o con Piani Attuativi in essere.

Si esprime pertanto, per quanto di competenza parere favorevole.



CONCLUSIONI

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

Verona, 17 novembre 2016

f.to Il Dirigente Direzione Ambiente
ing. Andrea Bombieri

I