



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 proposta di delibera di giunta, approvata con n. 215 del 01/06/2017, e la relazione tecnica allegata contenente le osservazioni.

Distinti saluti

Il Dirigente del Coordinamento Ambiente
Ing. Andrea Bombieri

Comune di Verona
*
Proposta di Deliberazione
*

Oggetto: AMBIENTE - OSSERVAZIONI DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA RELATIVA ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE (AI SENSI DEL D.LGS 152/2006 E SS.MM.II.) DELLA TRATTA DELLA LINEA AD ALTA VELOCITA' BRESCIA - VERONA "NODO 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;

- Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. ha trasmesso al Comune di Verona in data 24 ottobre 2016 la documentazione relativa alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, in merito alla realizzazione della tratta della linea ad alta velocità Brescia - Verona "nodo di Verona – ingresso Ovest", nel Comune di Verona;
- il Comune di Verona, entro il termine di 30 giorni dalla pubblicazione (e precisamente entro il 23 novembre 2016), poteva presentare le proprie osservazioni all'Autorità Competente, nel caso in esame la Commissione VIA della Ministero dell'Ambiente;
- la Giunta Comunale con delibera n. 472 del 23/11/2016 ha approvato la relazione tecnica contenente le osservazioni e la Direzione Ambiente con comunicazione via pec del 23 novembre 2016 prot. 345233 ha trasmesso le osservazioni al Ministero dell'Ambiente;

RILEVATO CHE:

- il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 02 febbraio 2017 ha chiesto integrazioni documentali concernenti: la genesi storica del progetto, il piano di utilizzo delle terre, il progetto di monitoraggio ambientale, nonché le altre componenti ambientali (acque superficiali e sotterranee, vegetazione flora e fauna, salute pubblica, rumore e vibrazioni, campi elettromagnetici e paesaggio) ;
- in data 26 aprile 2017 il Ministero dell'Ambiente ha disposto che suddetta documentazione integrativa debba essere soggetta a nuova pubblicazione ai fini della consultazione e partecipazione del pubblico ai sensi del comma 3 dell'art. 23 del d.lgs. 152/2006;
- in data 17 maggio 2017 sui quotidiani a diffusione locale e regionale è stato dato avviso dell'avvenuto deposito delle integrazioni con l'invito di far pervenire pareri ed osservazioni al Ministero dell'Ambiente entro 30 giorni dalla data di pubblicazione (entro 15 giugno 2017);
- con nota PG 310080 del 18/05/2017, Italferr ha trasmesso al Comune di Verona documentazione integrativa relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale e nello specifico le risposte ai quesiti/osservazioni posti dal Ministero dell'Ambiente;
- In data 22/05/2017 con nota PG 160177 la Direzione Ambiente del Comune di Verona ha richiesto l'acquisizione di osservazioni interne all'ente;
- Alla Direzione Ambiente sono pervenuti i seguenti pareri interni:
 - Pianificazione Territorio – Autorizzazioni Paesaggistiche con nota P.G. 165589 del 25 maggio 2017;
 - U.O. Tecnico Circoscrizioni con nota P.G. 162785 del 24 maggio 2017;
 - Direzione Mobilità e Traffico con nota P.G.166744 del 26 maggio 2017;
 - Direzione Progettazione Urbanistica Attuativa P.G. 164531 del 29 maggio 2017;

e non risultano pervenuti i seguenti pareri:

Unità Organizzativa Protezione Civile, SUAP, Direzione Strade e Giardini, Area Lavori Pubblici, IV Circoscrizione e III Circoscrizione,

Vista la relazione tecnica contenente i pareri degli uffici redatta dalla Direzione Ambiente del Comune di Verona allegata alla presente delibera quale parte integrante e sostanziale.

Ritenuto opportuno sottoporre a codesta Giunta Comunale le osservazioni contenute nell'allegata relazione tecnica, al fine di trasmetterle al Ministero dell'Ambiente, quale autorità competente per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale indicata in oggetto;

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.

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 _____ 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 _____ 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;
2. di incaricare il Dirigente della Direzione Ambiente di trasmettere al Ministero dell'Ambiente la relazione tecnica;
3. 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 proponente provvederà all'esecuzione.

RELAZIONE TECNICA

PREMESSA

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

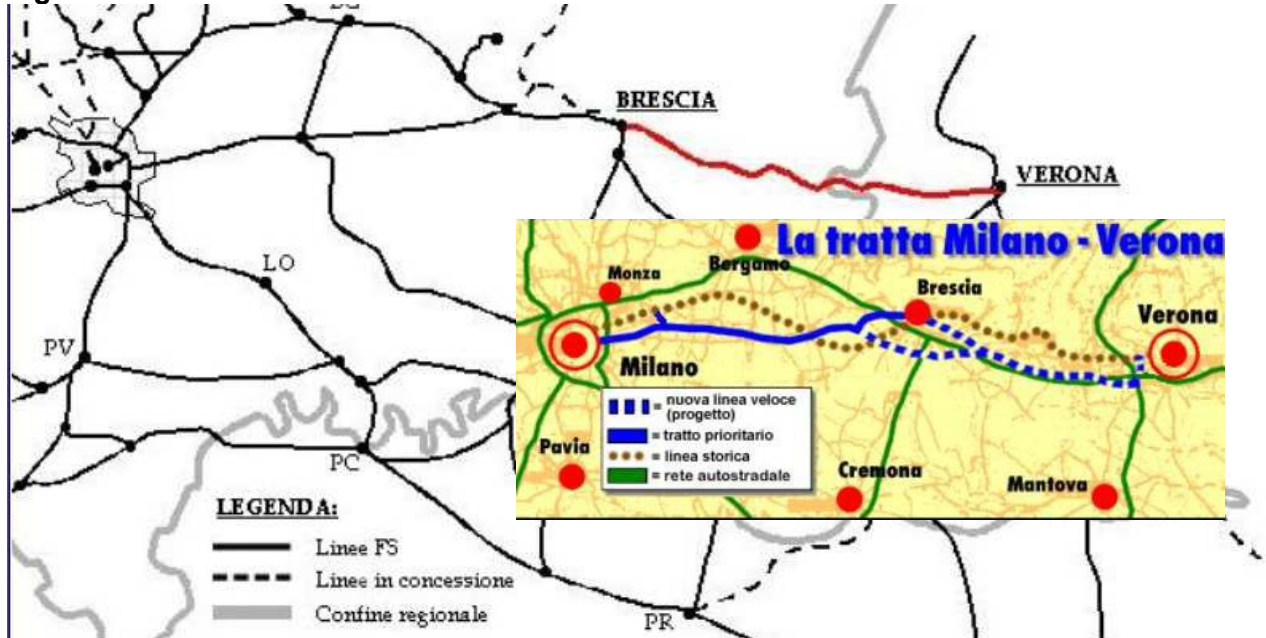
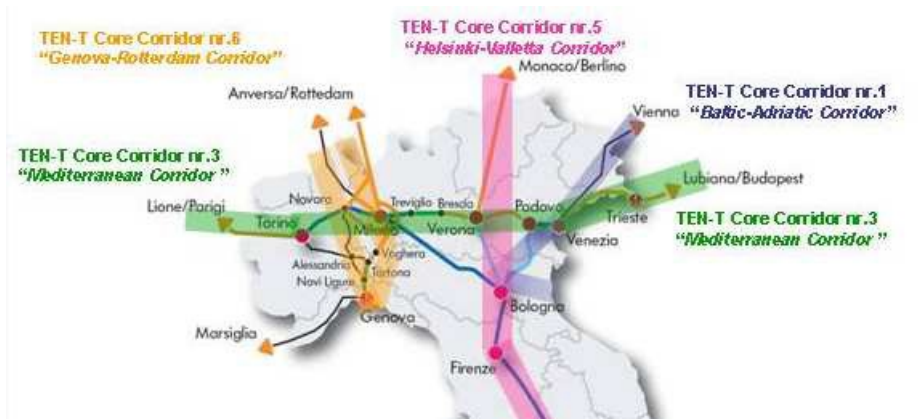


Figura 2. Corridoi Transalpini



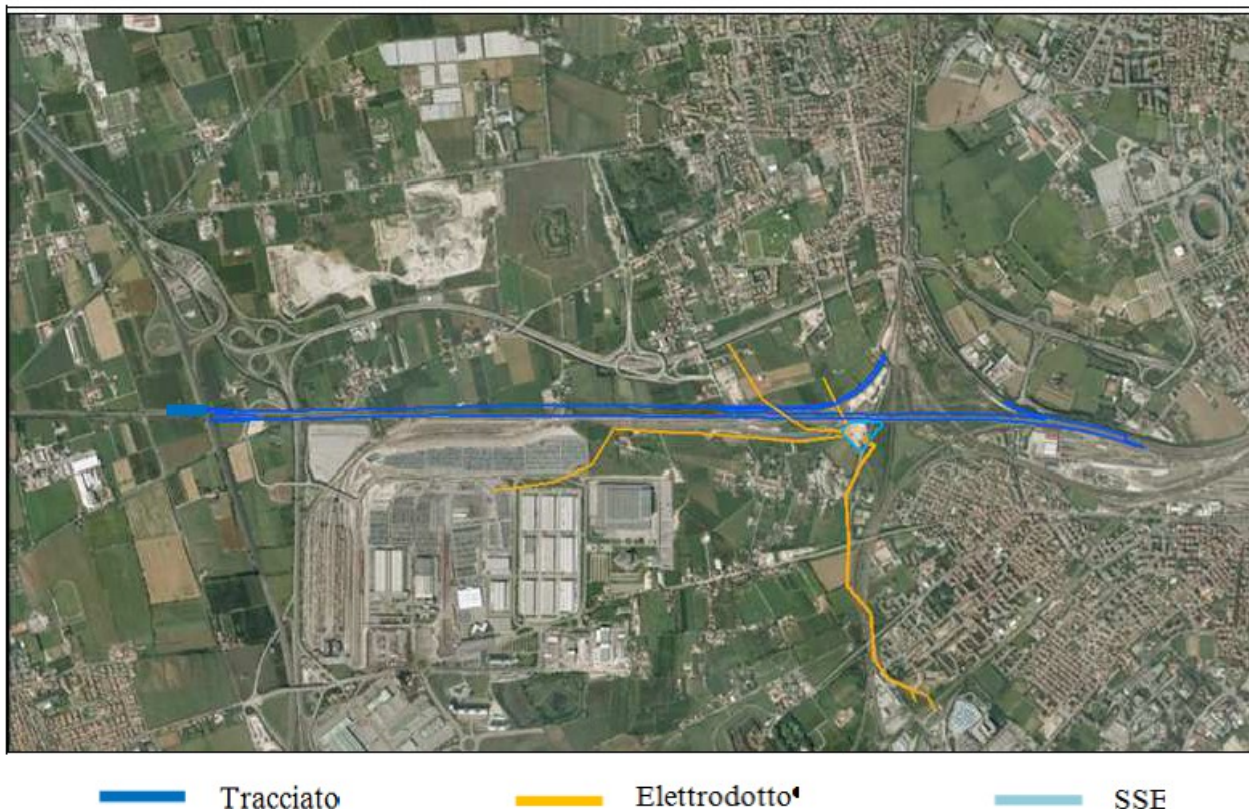
Il progetto prevede la realizzazione dell'infrastruttura di ingresso all'interno del nodo di Verona della nuova tratta AV/AC Brescia-Verona:

- 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 riacusato 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.

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.

Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. ha trasmesso in data 24 ottobre 2016 alla Direzione Ambiente la documentazione relativa alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, in merito alla realizzazione della tratta della linea ad alta velocità Brescia - Verona "nodo di Verona – ingresso Ovest", nel Comune di Verona.

Il Comune di Verona, entro il termine di 30 giorni dalla pubblicazione (e precisamente entro il 23 novembre 2016), poteva presentare le proprie osservazioni all'Autorità Competente, nel caso in esame la Commissione VIA della Ministero dell'Ambiente;

La Giunta Comunale con delibera n. 472 del 23/11/2016 ha approvato la relazione tecnica contenente le osservazioni e la Direzione Ambiente con comunicazione via pec del 23 novembre prot. 345233 ha trasmesso le osservazioni al Ministero dell'Ambiente.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 02 febbraio 2017 ha chiesto integrazioni documentali concernenti: la genesi storica del progetto, il piano di utilizzo delle terre, il progetto di monitoraggio ambientale, nonché le altre componenti ambientali (acque superficiali e sotterranee, vegetazione flora e fauna, salute pubblica, rumore e vibrazioni, campi elettromagnetici e paesaggio).

In data 26 aprile 2017 il Ministero dell'Ambiente ha disposto che suddetta documentazione integrativa debba essere soggetta a nuova pubblicazione ai fini della consultazione e partecipazione del pubblico ai sensi del comma 3 dell'art. 23 del d.lgs. 152/2006;

In data 17 maggio 2017, RFI ha pubblicato un nuovo avviso del progetto sottoposto a procedure di V.I.A. sul quotidiano l'Arena e La Repubblica.

Con nota PG 310080 del 18/05/2017, Italferr ha trasmesso al Comune di Verona documentazione integrativa relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale nello specifico le risposte ai quesiti/osservazioni.

Entro un termine di 30 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso e quindi con scadenza 18 giugno 2017, 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.

In data 22/05/2017 (PG 160177) la Direzione Ambiente del Comune di Verona ha richiesto l'acquisizione di osservazioni interne all'ente,

Alla Direzione Ambiente sono pervenuti i seguenti pareri interni:

- Pianificazione Territorio – Autorizzazioni Paesaggistiche con nota P.G. 165589 del 25 maggio 2017;
- U.O. Circoscrizioni con nota P.G. 162785 del 24 maggio 2017;
- Direzione Mobilità e Traffico con nota P.G.166744 del 26 maggio 2017;
- Direzione Progettazione Urbanistica Attuativa P.G. 164531 del 29 maggio 2017;

e non risultano pervenuti i seguenti pareri:

Unità Organizzativa Protezione Civile, SUAP, Direzione Strade e Giardini, Area Lavori Pubblici, IV Circoscrizione e III Circoscrizione,

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

ACQUE SOTTERRANEE

Quesito 10 Integrare la documentazione relativa alle opere destinate alla salvaguardia della falda, specialmente lungo i tratti in cui le opere in progetto risultano essere più prossime alla stessa, e quindi con maggiori rischi di vulnerabilità sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo.

Si prescrive che nel caso in cui le opere di fondazione intercettino la falda (es.: diaframmi, pali, micropali...) sarà da chiarire se i materiali che saranno impiegati siano costituito esclusivamente da aggregati naturali e/o da materiali provenienti da impianti di trattamento/recupero rifiuti.

Si fa presente infatti che l'impiego di sostanze non naturali nella realizzazione di opere di fondazione che intercettino la falda, come il superfluidificante e le ceneri volanti (prodotte da un impianto di recupero rifiuti) richiede un approfondimento, attraverso la presentazione di analisi che prevedano l'esecuzione del test di cessione nelle modalità disposte dall'Allegato 3 del D.M. 05/02/98 e ss.mm.ii. avendo come riferimento i limiti della Tabella 2 dell'Allegato 5 alla Parte IV Titolo 5 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii., relativo ai parametri analitici caratteristici dei materiali impiegati e che potrebbero cedere composti inquinanti come, a titolo esemplificativo, il Cromo.

SALUTE PUBBLICA

Quesito 15 Aggiornare la documentazione progettuale consegnata, con:

a) Integrare in tabella, con un grado maggiore di dettaglio, i dati aggiornati concernenti le specifiche cause di morte per la popolazione afferente all'area interessata dall'opera in oggetto.

b) Riportare, nella sezione riguardante la stima dei possibili impatti dell'opera in oggetto sulla salute della popolazione interessata, le informazioni utili e le stime degli eventuali impatti sulle Componenti ambientali identificate come maggiormente correlate alla componente Salute Pubblica, (integrate con i dati derivanti dalla caratterizzazione dello stato di salute della popolazione interessata, caratterizzandole in relazione al benessere ed alla salute umana, verificando la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette, sia in positivo che in negativo,

della costruzione dell'opera e del suo esercizio con gli standard ed i criteri per la prevenzione dei rischi riguardante la salute umana nel breve, medio e lungo periodo.

Per la valutazione degli effetti sulla salute pubblica dell'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici si informa che a livello della Regione del Veneto esiste un documento denominato "linee guida per la valutazione del rischio sanitario determinato da fonti di inquinamento ambientale a cura del Centro Tematico Regionale di Epidemiologia Ambientale" redatte dall'Assessorato alle Politiche Sanitarie della Regione del Veneto in collaborazione con ARPA Veneto e con il servizio di Epidemiologia della ULSS 22 (http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/ambiente-e-salute/file-e-allegati/documenti/ambiente-e-salute/as_linee_guida_rischio.pdf),

Lo scopo delle linee guida infatti è quello di definire le metodologie più appropriate per l'indagine e la caratterizzazione della stima del possibile impatto sulla salute della popolazione derivante dal rilascio di inquinanti.

RUMORE E VIBRAZIONI

Quesito 15 "Salute pubblica".

Documento IN0910R22RHSA100004A

Riportare, nella sezione riguardante la stima dei possibili impatti dell'opera in oggetto sulla salute della popolazione interessata, le informazioni utili e le stime degli eventuali impatti sulle Componenti ambientali identificate come maggiormente correlate alla componente Salute Pubblica, (integrate con i dati derivanti dalla caratterizzazione dello stato di salute della popolazione interessata, caratterizzandole in relazione al benessere ed alla salute umana, verificando la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette, sia in positivo che in negativo, della costruzione dell'opera e del suo esercizio con gli standard ed i criteri per la prevenzione dei rischi riguardante la salute umana nel breve, medio e lungo periodo.

Per quanto riguarda la matrice "Inquinamento acustico" ITALFERR risponde precisando quale saranno gli interventi che intende realizzare per tutelare la popolazione esposta al rumore generato dalle attività di cantiere.

Nei casi più critici di ricettori a distanza minori di 30 metri dal cantiere, saranno realizzate barriere mobili di altezza compresa tra 3 e 4 metri da spostare mano a mano che il cantiere avanza. ITALFERR ritiene che le situazioni di maggiore criticità si possano verificare in periodo notturno.

La documentazione tuttavia risulta carente di un crono programma dettagliato delle attività di cantiere (diurne e notturne) in modo da informare adeguatamente la popolazione.

Si ritiene inoltre necessario ricorrere all'istituto della deroga previa apposita e motivata richiesta, ai sensi dell'art. 18 del vigente regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose.

Quesiti 16 e 17 "Rumore e vibrazioni".

Documento IN0910R26RHSA100003A

Quesito 16

Rivedere lo studio acustico tenendo conto delle condizioni di concorsualità facendo riferimento alla "Nota tecnica ISPRA in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto" e, ove applicabili, alle indicazioni di cui all'allegato 4 del DM 29/11/2000.

La posizione assunta da ITALFERR, riassunta nella tabella B, è condivisibile sotto il profilo logico; un po' meno sotto il profilo meramente tecnico e scientifico. Nel caso di sorgenti concorsuali, infatti, il redattore individua (con operazioni di somma e sottrazioni in dB(A)) il contributo da riferire a ciascuna sorgente di rumore, principale e/o concorsuale che sia (infrastruttura stradale, ferroviaria, altro) la cui emissione sonora, in termini spettrali, è decisamente diversa.

Chiaramente il ricorso al dB(A) può essere una doverosa semplificazione ma occorre rilevare che ciò può non dare adeguata rappresentazione dell'effettivo senso disagio acustico cui possono essere esposti i cittadini.

Quesito 17

Con riferimento ai ricettori indicati nella apposita tabella (p. 190-195 QRA) che riporta i superamenti residui, integrare lo studio con una proposta di intervento diretto che almeno sani la situazione interna all'edificio come previsto dal DPR 459/98.

ITALFERR risponde dando una serie di chiarimenti circa le caratteristiche acustiche che dovranno avere i serramenti (infisso, telaio, vetro) nel caso di intervento diretto sul ricettore allo scopo di raggiungere il rispetto dei valori minimi di legge e migliorare il comfort acustico. Sull'aspetto del comfort: è chiaro ed evidente che in questa siffatta ipotesi il ricettore, per tutelarsi dal rumore, dovrà vivere a finestre chiuse per tutto il periodo dell'anno.

Tale condizione può divenire insostenibile nel periodo estivo, sarebbe necessario prevedere anche l'installazione di appositi impianti di raffrescamento. In ogni caso tali aspetti dovranno essere approfonditi in modo puntuale nel progetto definitivo.

Quesito 18 "Rumore e vibrazioni".

Documento IN0910R22RHSA0100007A

Con particolare riferimento alle attività di infissione/perforazione pali (fase di cantiere) e alla successiva fase di esercizio della linea, integrare lo studio con una descrizione più dettagliata ed analitica delle risultanze degli studi effettuati in corrispondenza dei singoli ricettori censiti, facendo particolare riferimento a quelli in cui si verificano le criticità legate al possibile superamento della soglia di disturbo in dipendenza della distanza.

ITALFERR risponde dicendo che le richieste avanzate saranno recepite nel progetto definitivo.

La fase di progettazione definitiva, infatti, prevede la stesura di ulteriori elaborati tecnici relativi allo studio delle matrici rumore e vibrazioni sia con riferimento alla fase di cantiere sia con riferimento alla fase di esercizio della linea.

Nella risposta ITALFERR considera solo la matrice "vibrazioni" e descrive, in modo sintetico, le modalità con le quali effettuare l'attività di controllo delle vibrazioni generate sia dalla fase di cantiere sia dalla fase di esercizio della linea.

Premesso quanto sopra, si tratta ora di capire in che modo affrontare il problema "vibrazioni", nell'ipotesi in cui, in fase di cantiere, si scoprisse che le vibrazioni generate dalle operazioni di infissione e perforazione pali producessero livelli di accelerazione superiori ai valori di riferimento.

Nulla viene detto per quanto riguarda la matrice "rumore" di tali operazioni.

Pareri altri uffici

Sono inoltre pervenuti i seguenti pareri interni:

Pianificazione Territorio – Autorizzazioni Paesaggistiche

(P.G. 165589 del 25 maggio 2017)



Comune
di Verona

Pianificazione Territorio – Autorizzazioni Paesaggistiche

Verona, 25 maggio 2017

Direzione Ambiente
SEDE

e, p.c.

Assessore alla Pianificazione Urbanistica
Area Gestione Territorio
LORO SEDI

OGGETTO: Acquisizione di osservazioni interne all'ente. Documentazione integrativa relativa alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale (ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) della tratta della linea alta velocità Brescia-Verona Nodo di Verona - Ingresso Ovest".

In riferimento alla vostra richiesta di acquisizione di osservazioni interne all'ente, nota del P.G. 0160177/2017 del 22/05/2017, visti gli elaborati della documentazione integrativa, si rileva che le componenti analizzate riguardano soprattutto aspetti ambientali e non risultano modifiche progettuali. Per quanto di competenza, si ritiene tuttavia necessario proporre come osservazione, già in questa fase di progetto preliminare, la realizzazione di una nuova banchina posta al limite sud del nuovo fascio dei binari, in corrispondenza dell'attuale stazione ferroviaria, che consenta di mettere in connessione diretta entrambi i sottopassi esistenti, anziché uno soltanto come prevede il progetto in esame.

Tale banchina sarà funzionale al futuro "accesso sud" della stazione ferroviaria, rendendo l'accesso immediatamente usufruibile con modalità ciclo-pedonale, sfruttando il recente percorso realizzato da RFI e garantendo la possibilità di ampliamento ad altre forme di mobilità, quali il servizio di trasporto pubblico e taxi.

In tal modo la stazione sarà raggiungibile comodamente dalla zona sud della città e dai comuni confinanti, connettendo i quartieri di Borgo Roma, Santa Lucia e Golosine

Si ritiene che tale soluzione possa apportare un minor impatto ambientale ed un miglioramento del servizio ferroviario offerto, in quanto l'utenza proveniente da sud avrebbe un punto d'accesso più comodo e funzionale, si andrebbero a diminuire le percorrenze per raggiungere la stazione Porta Nuova e quindi diminuirebbe la congestione del nodo stradale di Porta Nuova già notevolmente caricato, con conseguente diminuzione delle emissioni in atmosfera dei gas di scarico prodotti dal traffico veicolare.

Si allega alla presente schema semplificato proposto per la posizione banchina e delle possibili funzioni connesse alla mobilità dell'accesso sud alla stazione di Verona Porta Nuova.

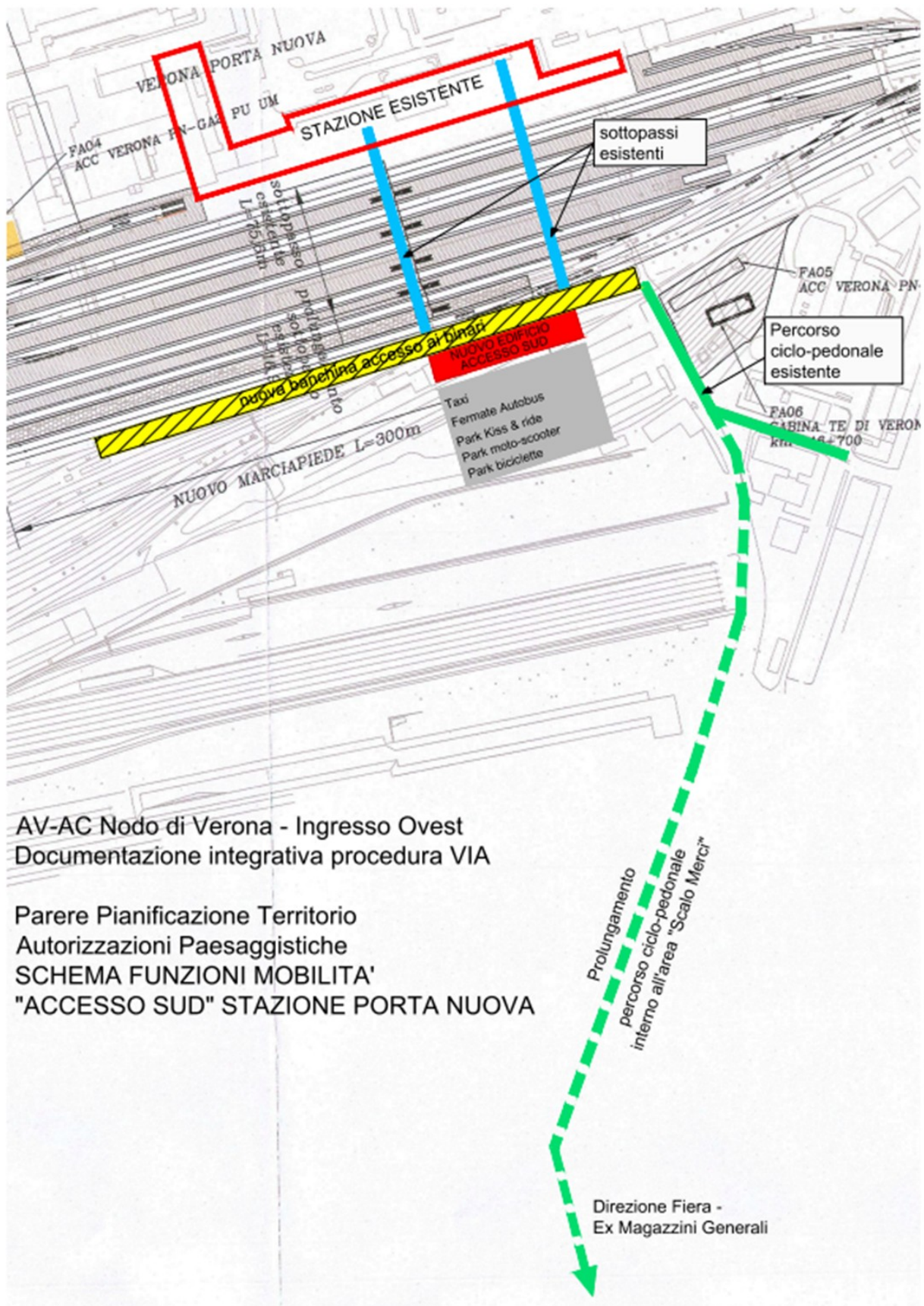
E' opportuno infine segnalare che l'accoglimento della presente osservazione, comporta inoltre la necessità di adeguare il progetto complessivo del Nodo di Verona esteso anche ad una proposta di Parco nell'area dell'ex Scalo Merce, recependo le modifiche sopraesposte da apportare alla tratta della linea alta velocità Brescia-Verona Nodo di Verona – Ingresso Ovest.

Distinti saluti.

Il Dirigente
Arch. Mauro Grisoni

Allegati: schema funzioni mobilità stazione sud Porta Nuova.

Comune di Verona
Pianificazione del Territorio - Autorizzazioni Paesaggistiche
Via Pallone, 9 – 37121 Verona
Tel. 0458077728 – fax 045 8077667
E-mail pianificazioneterritorio.autorizzazioni.paesaggistiche@comune.verona.it
Casella PEC urbanistica@pec.comune.verona.it
www.comune.verona.it - Codice fiscale e Partita IVA 00215150236
CODICE UNIVOCO UFFICIO RNP3SR



AV-AC Nodo di Verona - Ingresso Ovest
 Documentazione integrativa procedura VIA

Parere Pianificazione Territorio
 Autorizzazioni Paesaggistiche
 SCHEMA FUNZIONI MOBILITA'
 "ACCESSO SUD" STAZIONE PORTA NUOVA

Direzione Mobilità e traffico

(p.g. 166744 del 26 maggio 2017)



Fascicolo N. 06.10/850/2016

Verona,

Alla
Direzione Ambiente
SEDE

OGGETTO: Acquisizione di osservazioni interne all'ente nell'ambito della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale della tratta della linea ad alta velocità Brescia – Verona “nodo di Verona – ingresso Ovest”.

Con riferimento alla richiesta pari oggetto, si riconferma quanto già espresso con nota PG. N. 330912 del 10 novembre 2016 che per comodità si allega alla presente.

Cordiali saluti

(Arch. Antonio Bruno)



**Comune
di Verona**

Segnaletica Stradale

PG 315649 del 27 ottobre 2016
Fasc. n. 06,10/850/2016

COMUNE DI VERONA Comune di Verona	I
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE	
Protocollo N.0330912/2016 del 10/11/2016	
Firmatario: ANTONIO BRUNO	

Verona,

Alla Direzione Ambiente
SEDE

OGGETTO: ACQUISIZIONE DI PARERI INTERNI ALL'ENTE nell'ambito della conferenza dei servizi decisoria indetta ai sensi dell'art. 14 della L. 241/1990.

Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale relativa alla realizzazione della tratta della linea ad alta velocità Brescia-Verona "nodo di Verona – ingresso Ovest", da parte di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.

Parere di competenza

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 ciclopeditività.

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 ciclopeditonale 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 ciclopeditonale:

Comune di Verona
Segnaletica Stradale
Ufficio Pareri Tecnici
Lungadige Galtarossa, 20/b - 37133 Verona -
www.comune.verona.it
Tel. 045-8079338 - Fax 045-8079383
E-Mail segnaletica@comune.verona.it
Casella PEC mobilita.traffico@pec.comune.verona.it
Codice univoco ufficio **QATV76**
Partita IVA 00215150236



**Comune
di Verona**

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.

Cordiali saluti.

Il Responsabile del Procedimento
(Arch. Antonio Bruno)

U.O. Tecnico Circoscrizioni

(P.G. 162785 del 24 maggio 2017)



**Comune
di Verona**

Area Lavori Pubblici – U.O. Tecnico Circoscrizioni

Verona, 24 maggio 2017

Alla Direzione Ambiente

SEDE

Oggetto: **Acquisizione di osservazioni interne all'Ente** documentazione integrativa relativa alla procedura di VIA della tratta della linea ad alta velocità Brescia – Verona “nodo di Verona – ingresso Ovest” – parere.

Con riferimento all'oggetto, si esprime parere favorevole non avendo, per quanto di competenza, osservazioni da esprimere.

Distinti saluti.

Il Dirigente U.O. Tecnico Circoscrizioni
Ing. Valerio Petronilli

U.O. Tecnico Circoscrizioni

Piazza Brà 1 – 37121 Verona

Tel. 045 950722 - 8073377

Fax 045 8077680

www.comune.verona.it

Email : coordinamentotecnicoircoscrizioni@comune.verona.it

Pec : coordinamento.tecnico.circoscrizione@pec.comune.verona.it

Codice Fiscale e Partita Iva 00215150236

Codice Univoco Ufficio: 3DE6QM

Direzione Progettazione Urbanistica Attuativa

(P.G. 164531 del 29 maggio 2017)



Verona, 25 maggio 2017

Alla Direzione Ambiente

SEDE

OGGETTO: Alta Velocità Tratta Brescia- Verona "nodo di Verona – ingresso Ovest".

In esito alla vostra del 22/5/17 pg. n.169177 si è accertato che la linea di Alta velocità non interferisce con ambiti di aree di trasformazione del Piano degli Interventi o di Piani Urbanistici Attuativi in itinere.

Non ci sono pertanto osservazioni da formulare.

**Il Dirigente della Direzione
Progettazione Urbanistica Attuativa
Arch. Paolo Boninsegna**

Comune di Verona
Progettazione Urbanistica Attuativa
Via Pallone, 9 – 37121 Verona
Tel. 0458077535 8077830 – fax 045 8077511
www.comune.verona.it
Codice fiscale e Partita IVA 00215150236

CONCLUSIONI

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

Verona, 29 maggio 2017

f.to Il Dirigente Direzione Ambiente
ing. Andrea Bombieri