



O

Handwritten signature

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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale

Parere n. 2508 del 29/09/2017

<p>Progetto</p>	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Asse ferroviario Monaco - Verona</i></p> <p><i>Galleria di Base del Brennero</i></p> <p><i>Sublotto "Nuova viabilità di accesso Riol"</i></p> <p>IDVIP 3660</p>
<p>Proponente</p>	<p><i>Società Galleria di Base del Brennero – BBT - SE</i></p>

Vertical handwritten notes and signatures on the right margin

Large handwritten signatures and notes at the bottom of the page

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTA la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;

VISTO il Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (pubblicato in G.U. n. 91 del 19 aprile 2016) recante la “*attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*” e, in particolare, l'art. 216 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, comma 27;

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto interministeriale 308 del 24.12.2015 contenente gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

VISTA la richiesta presentata dalla Società Galleria di Base del Brennero in data 27/06/2017 con nota prot. n. 31397A-LoAn/laMI-BZ.01PL.550.30.101, acquisita con nota DVA 15717 del 04/07/2017, con la quale viene trasmesso il Progetto esecutivo “Nuova viabilità di accesso Riol” ai sensi della normativa in materia di lavori relativi ad infrastrutture strategiche. La società proponente ha trasmesso il progetto esecutivo “*onde si possa verificare la sussistenza dei presupposti indicati dal comma 3 dell'art.169, del D.Lgs 163/2006*”;

PRESO ATTO che:

- con la delibera CIPE n. 89/2004 del 20 dicembre 2004, “*Legge obiettivo: I Programma delle infrastrutture strategiche*” e s.m.i., con la quale ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, è stato

- approvato il progetto preliminare "Potenziamento Asse ferroviario Monaco - Verona - Galleria di base del Brennero";
- con la delibera CIPE n. 71/2009 del 31 luglio 2009, "Programma delle Infrastrutture strategiche (legge 443/2001). Potenziamento asse ferroviario Monaco - Verona: galleria di base del Brennero (CUP I41j05000020005). Approvazione Progetto definitivo" e s.m.i., con la quale ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, è stato approvato il progetto definitivo; tale approvazione è avvenuta anche sulla base del parere della Commissione Tecnica di Valutazione dell'Impatto Ambientale VIA e VAS n. 80 del 31/07/2008;

VISTA la nota prot. 31397A-LoAn/laMi-BZ.01PL.550.30.101 del 27.06.2017, acquisita al prot.15717/DVA del 04.07.2017 della società BBT – Galleria di Base del Brennero con la quale ha trasmesso n.3 copie in formato digitale e n.1 copia in formato della documentazione relativa alla proposta di variante;

PRESO ATTO che la Direzione con nota prot. n. 17297 del 20/07/2017, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (Commissione) con prot. n. 2404/CTVA in data 20/07/2017, ha richiesto la valutazione ai fini dell'avvio della procedura ai sensi dell'art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2016, per quanto applicabile ai sensi dell'art.216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016;

VISTA la nota del 24/08/2017 della Provincia Autonoma di Bolzano, acquisita dalla DVA con nota prot. 19224 del 25/08/2017, con la quale si comunica che la Giunta provinciale ritiene che "il progetto relativo al Sublotto "Nuova viabilità di accesso Riol" possa essere approvato e che il progetto esecutivo sia conforme al progetto definitivo approvato ed alle prescrizioni della Deliberazione CIPE n. 71/2009";

VISTA la nota prot. 32219A-LoAn/BaUg-BZ.01PL.550.30.101 del 19.09.2017, acquisita al prot.2935/CTVA del 19/09/2017, della società BBT – Galleria di Base del Brennero con la quale, "preso atto dell'entrata in vigore in data 20.08.2017 del D.P.R. 13 giugno 2017, n. 120, regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, si richiede, limitatamente al presente sublotto "Nuova viabilità di accesso Riol", nell'ambito della procedura di verifica della sussistenza dei presupposti indicati dal comma 3 dell'art. 169, del D. Lgs. 163/2006, che rendono le modifiche migliorative introdotte in tale sublotto approvabili esclusivamente dal soggetto aggiudicatore e cioè da BBT SE, di aderire alle disposizioni di cui all'articolo 24 del D.P.R. 13 giugno 2017, n. 120."

ESAMINATA la documentazione progettuale trasmessa dalla Società Galleria di Base del Brennero;

ESAMINATO, inoltre, il Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce di scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti, trasmesso con nota prot. 32219A-LoAn/BaUg-BZ.01PL.550.30.101 del 19.09.2017, prot.2935/CTVA del 19/09/2017, da intendersi applicabile al solo sublotto "Nuova viabilità di accesso Riol", che annulla e sostituisce il Piano sulla gestione e l'utilizzo dei materiali di scavo (cod. 02-H81-AF-001-TB-P0755-00197-02) della documentazione trasmessa precedentemente.

Il "Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti" trasmesso contiene:

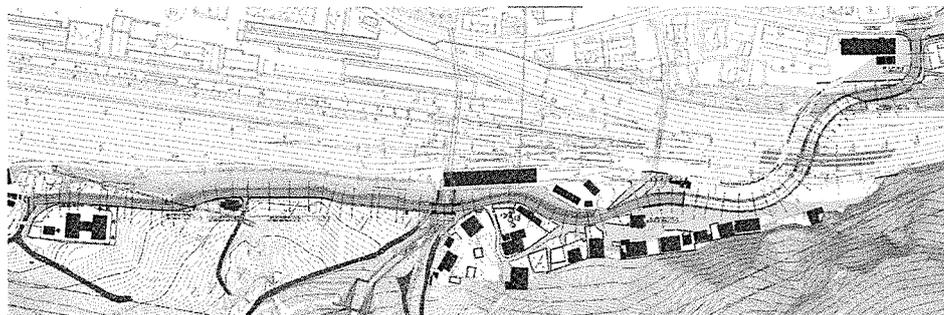
- a) una descrizione dettagliata delle opere da realizzare, comprese le modalità di scavo;
- b) l'inquadramento ambientale del sito (geografico, geomorfologico, geologico, idrogeologico, destinazione d'uso delle aree attraversate, ricognizione dei siti a rischio potenziale di inquinamento);
- c) una proposta del piano di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo da eseguire nella fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, che contenga almeno:
 1. numero e caratteristiche dei punti di indagine;
 2. numero e modalità dei campionamenti da effettuare;
 3. parametri da determinare;
- d) le volumetrie previste delle terre e rocce da scavo;
- e) le modalità e volumetrie previste delle terre e rocce da scavo da riutilizzare in sito.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

Richiami sintetici dell'opera

In corrispondenza dell'imbocco sud della futura Galleria di Base del Brennero e all'interno del piazzale della stazione di Fortezza, sarà realizzata un'area di emergenza a servizio del tunnel. L'area sarà collegata alla SS12 utilizzando parte dell'esistente via di rio Riol.



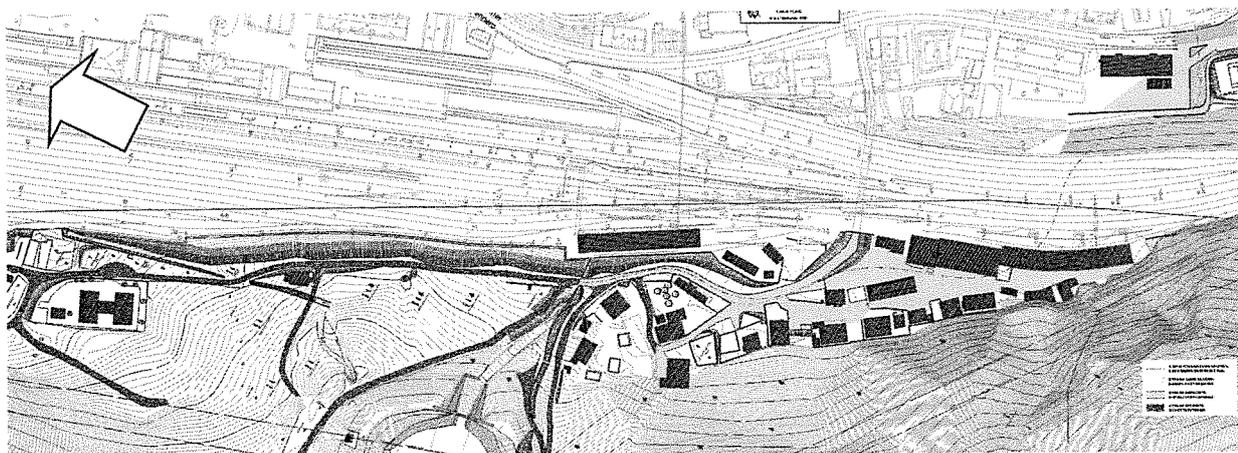
Al fine di permettere il transito dei mezzi di soccorso, saranno realizzati degli interventi di adeguamento dell'esistente via di rio Riol e costruito un nuovo tratto di raccordo con la SS12, in sottoattraversamento all'attuale linea ferroviaria del Brennero. Nell'ambito degli interventi di adeguamento dell'attuale sede stradale di rio Riol è prevista anche la sistemazione idraulica del rio Riol, sovrappassato alla pk 0+440. L'intervento prevede l'incremento della sezione idraulica del rio, con conseguente totale rifacimento dell'esistente manufatto idraulico.

Varianti rispetto al progetto definitivo

Nell'ambito dello sviluppo del Progetto Esecutivo della nuova viabilità di Rio Riol, a seguito di prescrizioni impartite da RFI S.p.A. nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo nonché dell'iter autorizzativo, è sorta la necessità di modificare le modalità esecutive per la realizzazione del sottovia ferroviario. L'utilizzo della tecnica dell'infissione a spinta in luogo della soluzione del progetto definitivo approvato, che prevedeva il sostegno dei binari mediante un ponte di ferro da montarsi su una paratia di pali trivellati affiancati e ancorati con tiranti a trefoli precompressi, ha comportato la necessità di modificare le opere provvisorie connesse, rendendo tra l'altro necessario l'utilizzo di alcune aree aggiuntive rispetto a quelle già ricomprese nella dichiarazione di pubblica utilità di cui alla Delibera CIPE n. 71 del 31 luglio 2009, situate nei pressi dell'areale della stazione di Fortezza.

Stato di fatto

Allo stato attuale il sedime delle nuove opere si presenta occupato in parte da una strada comunale esistente, che serve l'abitato di via Riol, e che, mediante un prolungamento su sottofondo sterrato, arriva fino alla ex caserma della Polfer, e in parte da un areale di proprietà delle FFSS, che ospita l'ex scalo bestiame, costituito da un'area occupata da edifici fatiscenti, in abbandono e in parte pericolanti.



Planimetria stato di fatto

Geologia, idrogeologia, geotecnica e sismica

La geologia dell'area è stata indagata nell'ambito del più ampio progetto per la realizzazione del BBT. Nella zona interessata dal progetto si hanno unità di copertura del quaternario, costituiti da depositi antropici di riporto (depositi eterometrici e eterogenei in prevalenza a clasti angolosi e con frazione fine sabbioso ghiaiosa, con frequenti tracce e resti di carbone nel rilevato ferroviario della stazione di Fortezza), da coltri alluvionali e detritico/alluvionale costituite da sabbie e sabbie ghiaiose, e da depositi alluvionali di ghiaie e ghiaie con ciottoli e blocchi pluridecimetrici, poligenici, con subordinata matrice sabbiosa, a supporto di clasti, caratterizzati da un grado di arrotondamento da medio ad elevato (depositi alluvionali del fondovalle Isarco). La falda risulta sempre piuttosto profonda, e non va mai ad interessare le opere né le fondazioni da eseguire.

Tracciato stradale

Il tratto stradale ha origine dalla SS12 all'inizio dell'abitato a sud di Fortezza e si collega all'esistente via di rio Riol. L'intervento si sviluppa per circa 750 m e quasi tutto realizzato in rilevato, tranne che per la parte dove il tracciato attraversa l'ex scalo ferroviario di Fortezza tramite un sottovia di lunghezza pari a 169.81 m. Il tracciato procede poi verso nord attraversando il rio Riol mediante un piccolo tombotto di lunghezza circa 11 m per poi terminare in prossimità della futura area di cantiere. Sul tratto nuovo, dall'innesto con la SS12 alla fine del sottovia è prevista una sezione stradale tipo di larghezza pari a 6.00 m più allargamenti mentre nella parte di adeguamento dell'esistente è pari a 4.00 m, oltre a ulteriori locali allargamenti, con i quali si garantisce l'incrocio di mezzi pesanti. Il tracciato stradale è caratterizzato da due tipologie di carreggiata con piattaforma da 6,0 m e da 4,0 m.

Opere d'arte

Il progetto comprende la realizzazione di quattro opere principali:

- sottovia ferroviario, che, con le rampe di uscita raggiunge la lunghezza di 169.81 m;
- ponte sul rio Riol, di 11.31 m di luce libera;
- sistemazione d'alveo del rio Riol;
- tombino di attraversamento della roggia al km 0+639.

Sottovia ferroviario

Il sottovia serve l'abitato di via Riol, nonché le aree di cantiere e di emergenza per i lavori BBT in orografica destra, posti ad ovest della linea ferroviaria esistente. L'attraversamento della linea ferroviaria è previsto mediante l'infissione di un monolite pre-assemblato, posizionato in sede senza interruzione dell'esercizio ferroviario. Le opere di completamento del sottovia, invece, saranno realizzate mediante sbancamento del

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature and several smaller ones.]

terreno, sostenendo le pareti con opere provvisorie per ridurre gli scavi; costruzione all'interno degli scavi dei manufatti e successivo ricoprimento.

L'intersezione fra l'infrastruttura ferroviaria e la strada comunale di nuova realizzazione avviene in un tratto di strada caratterizzato da una successione di curve piuttosto ridotte.

Ponte su rio Riol

Il manufatto attuale, poco più che un tombotto, supera una sistemazione idraulica del rio Riol immediatamente prima di un salto di quota considerevole del corso d'acqua, che, tramite una sezione a pelo libero di circa 60-80 cm di larghezza, riporta il rio in una roggia coperta che, parallela al muro di sostegno posto a delimitazione dell'areale ferroviario, corre da nord a sud fino all'attraversamento della linea ferroviaria e alla sua immissione in Isarco. Oltre a ciò si rende necessaria l'intera sistemazione del rio e, soprattutto, dell'attraversamento dell'areale ferroviario, che è previsto avvenga in linea con l'attuale ponte, mediante intubamento.

Per poter garantire al rio il salto di quota necessario per portarsi allo scorrimento del tubo che verrà posizionato sotto ai binari, viene realizzata, a partire dal ponte, una soglia a doppia sinusoide, con alveo realizzato in pietra (selciato cementato).

Il ponte ospita la strada, in un riadattamento della strada esistente, con carreggiata unica, di larghezza esterna pari a 4.0 m. Il ponte si trova su di una leggera curva del tracciato stradale, di raggio pari a 70 m, ma di ampiezza estremamente limitata. Per ospitare l'ingombro della carreggiata così conformata su di una struttura rettilinea, è stato quindi progettato un impalcato di larghezza leggermente superiore, pari a 4.30 m. In tal modo la delimitazione stradale potrà seguire la linea teorica senza adattamenti limitativi.

Sistemazione Rio Riol

Al fine di garantire al rio il salto di quota necessario per portarsi allo scorrimento del tubo che verrà posizionato sotto ai binari, verrà realizzata, a partire dal ponte, una soglia a doppia sinusoide, con alveo realizzato in pietra (selciato cementato). Le esigenze idrauliche, sia in termini di larghezza che in termini altimetrici, hanno quindi imposto la conformazione del ponte da realizzarsi per l'attraversamento stradale, così come l'approfondimento e la particolare conformazione delle opere di fondazione del ponte. Più a monte, la riprofilatura dell'alveo richiede una rettifica del fondo e soprattutto delle sponde, con la sagomatura degli argini in ciclopici, e il corazzamento del fondo con una granulometria stabile.

Tombino alla progressiva 0+639

Al km 0+639 della nuova strada vi è l'attraversamento di una roggia, di dimensioni contenute. Attualmente l'attraversamento avviene entro un canale coperto. La nuova sistemazione prevede la realizzazione di un tombino mediante la posa di un tubo in cls e la sua copertura con rivestimento in cemento. Inoltre è prevista la realizzazione ai due terminali di setti in c.a. di delimitazione del tombotto.

Ripristini e sistemazioni finali

La zona interessata dai lavori non ha attualmente particolare pregio dal punto di vista urbano, soprattutto nel tratto ad est della linea ferroviaria, caratterizzato dalle rovine dell'ex scalo bestiame, e dalla presenza massiccia dell'areale ferroviario. Il tratto a nord, invece, si presenta come un'area verde boschiva di pregio, anche se disturbata dalla presenza ferroviaria. La zona est, infine, si presenta come area urbana di medio pregio.

Il progetto in questione prevede di mantenere il valore ambientale della zona boschiva, mediante il minimo disturbo, ma soprattutto mediante la ripiantumazione e il rinverdimento delle aree interessate dai lavori. Il taglio delle piante d'alto fusto sarà ridotto al minimo, e tali piante saranno ripristinate a fine lavori (con reimpianti giovani). Tutte le scarpate saranno ripiantumate con particolare attenzione, sia per conferire un

piacevole aspetto visivo ed un discreto valore ambientale, sia per contenere e limitare la possibile erosione, particolarmente acclivi.

Infine, nella zona dell'ex scalo bestiame, la demolizione di numerosi edifici e l'esecuzione degli scavi e dei successivi tombamenti, non si prevedono rinverdimenti, ma un piazzale carrabile.

Inserimento ambientale e paesaggistico

Le opere del presente progetto non presentano particolari problemi dal punto di vista paesaggistico ed ambientale. L'area su cui insistono è già urbanizzata, e per buona parte è già presente un tracciato stradale, anche se in parte sterrato.

Dal punto di vista urbanistico, la parte del tracciato che ripercorre quello esistente è collocata in un'area classificata come "strada comunale tipo A", mentre il tratto di nuova realizzazione va ad insistere su di un'area individuata come "zona ferrovia".

Per l'avvio dei lavori tale tratto dovrà ottenere la modifica della destinazione d'uso, mentre le leggerissime modifiche che il tracciato stradale subisce nel tratto ove è già presente sono tali da rientrare nelle tolleranze del piano urbanistico comunale, pertanto non richiedono modifica.

Dal punto di vista ambientale nell'area non vi sono zone di particolare pregio. Sono comunque previsti monitoraggi su flora, fauna, qualità dell'aria e qualità dell'acqua, al fine di verificare che non vi siano danni all'ambiente. Una lavorazione a rischio è lo spostamento dell'alveo del rio Riol, che sarà accompagnato da una attenta campagna di rilievi sulla qualità dell'acqua. Parimenti sarà necessario garantire il minor disturbo possibile alla fauna nella zona a nord, che attraversa un bosco.

Bonifica ordigni bellici

La realizzazione dell'opera e quindi l'utilizzo del suolo e l'esecuzione di scavi nell'area, ne prevede prima la messa in sicurezza mediante bonifica bellica, ovvero mediante ricerca, localizzazione e rimozione di mine, ordigni bellici ed altri manufatti bellici interrati mediante trivellazioni spinte fino a 5,00 m con garanzia fino a 6,00 m a partire dal p.c.

Cantierizzazione

Le aree di cantiere ad ovest della ferrovia possono essere suddivise essenzialmente in 4 differenti zone:

- Area di cantiere "sottopasso e zona di varo", sita a sud-ovest dove attualmente sorgono dei fabbricati dismessi da demolire;
- Area di cantiere "nuovo ponte Riol", sita in corrispondenza dell'attuale ponte, che verrà demolito. Per consentire l'accesso alle proprietà a nord del ponte verrà realizzata una viabilità provvisoria a monte dell'attuale, previo intubamento del rio.
- Area di cantiere "tratto stradale nord", sita a nord del ponte sul rio Riol. Per tale tratto sono previsti cantieri temporanei mobili per l'allargamento della strada esistente così da garantire sempre il transito dei veicoli.
- Area di cantiere "tratto stradale centrale", compresa tra il sottopasso di nuova realizzazione e il nuovo ponte Riol. Tale tratto prevede interventi finalizzati all'adeguamento del piano carrabile, da realizzarsi solo a seguito dell'ultimazione delle opere anzidette

Monitoraggi Ambientali

E' stato effettuato all'interno del progetto di variante uno studio preliminare degli impatti acustici e sulla qualità dell'aria relativi alle attività del cantiere.

Studio acustico

Lo studio acustico è finalizzato a:

[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the name 'FR' and various scribbles.]

- Identificazione e caratterizzazione delle componenti del cantiere passibili di influire in modo sensibile sul clima acustico;
- Identificazione degli impatti e stima previsionale;
- Definizione preliminare degli interventi finalizzati alla riduzione e al controllo degli impatti.

Il tema dell'impatto acustico è stato affrontato con un'analisi preliminare identificando le caratteristiche dei seguenti elementi:

- **Sorgenti sonore**, ovverosia mezzi d'opera e lavorazioni che determinano emissioni acustiche in fase di cantiere, valutando anche quelle caratteristiche che possono influenzare la rumorosità delle attività, quali, per esempio, la posizione e gli orari di attività;
- **Ricettori**, ovverosia edifici a destinazione d'uso residenziale che, per distanza e posizione, risultano essere più esposti alle emissioni sonore.

Il comune di Fortezza, allo stato attuale, non è provvisto di un piano di classificazione acustica. Nel rispetto delle indicazioni della legge provinciale 20/2012, quindi, identificati i ricettori più esposti, si fa riferimento all'allegato A per la definizione delle classi acustiche di appartenenza.

Per la definizione delle misure generali è stato applicato quanto previsto dalla L.P. 20/2012 in termini di orari di attività del cantiere e di indicazioni per l'utilizzo di mezzi e apparecchiature.

Misure di mitigazione adottate

Mei casi di maggiore criticità ed in particolare relativi ai lavori di demolizione in posizione ravvicinata dei ricettori sensibili saranno realizzate barriere schermanti a protezioni delle abitazioni con altezza variabile e potere fono isolante compreso tra 15 e 18 dB. Inoltre, sono previsti dei monitoraggi fonometrici costanti e approfonditi dei livelli sonori sia nell'area del cantiere, sia in corrispondenza dei ricettori più esposti, valutando tutte le fasi principali e le evoluzioni delle lavorazioni.

Qualità dell'aria

Lo studio presentato da BBT è finalizzato a:

- Identificazione e caratterizzazione delle componenti del cantiere passibili di influire in modo sensibile sulla qualità dell'aria;
- Identificazione degli impatti e stima previsionale;
- Definizione preliminare degli interventi finalizzati alla riduzione e al controllo degli impatti.

Nel progetto in esame si è tenuto conto di tutte le soluzioni migliorative in termini di minimizzazione delle emissioni delle polveri in atmosfera. In particolare si è tenuto conto: della presenza di un impianto di lavaggio gomme in cantiere, del bagnamento delle superfici e dell'uso di mezzi di più recente tecnologia relativamente all'abbattimento delle emissioni allo scarico.

Il progetto esecutivo tiene in considerazione le prescrizioni della delibera CIPE 071/2009; in particolare per le emissioni di polveri si è tenuto conto della prescrizione n. 8, 14, 17 e 20, che a sua volta è stata recepita nel documento "Disposizioni tecniche particolari" (D0753-C2-10.020.01-KS) di contratto, che prescrive che l'Appaltatore sottoponga all'esame del Comitato VIA della Provincia autonoma di Bolzano il progetto esecutivo che include i dettagli dell'organizzazione del cantiere di riduzione del rumore e delle polveri.

Le sorgenti emmissive sono state identificate definendo la loro collocazione geografica e le rispettive dimensioni sulla base del progetto di cantierizzazione presentato.

Le aree, individuate sulla base delle attività impattanti sull'atmosfera, comprendono:

1. area di cantiere "sottopasso" dove si svolgono operazioni di scavo e carico di materiale sui camion;
2. area di cantiere "deposito materiale" dove si svolgono attività di deposito scarico e carico sui camion di materiale da scavo e/o demolizione (per breve periodo);
3. area di cantiere "zona di varo" dove si svolgono operazioni di demolizione degli edifici dismessi e carico di detriti sui camion;

4. area di cantiere "nuovo ponte Riol", dove si svolgono le operazioni di demolizione dell'attuale ponte, sarà realizzata una viabilità provvisoria a monte dell'attuale e intubamento del rio, si svolgono operazioni di scavo, carico e scarico di materiale sui camion e la costruzione del nuovo ponte;
5. area di cantiere "tratto stradale", dove si svolgono operazioni di allargamento e/o adeguamento della sede stradale esistente;

Nel rispetto della prescrizione 20 della delibera CIPE 071/2009, per tutta la durata dei lavori, vanno attuate le seguenti misure di mitigazione: la bagnatura dell'areale, delle vie d'accesso e del materiale; impianti di lavaggio gomme; l'asfaltatura e la pulizia delle vie di accesso e degli areali; adeguate schermature degli impianti. Tali accorgimenti permettono il contenimento delle emissioni e consentono di ridurre significativamente i valori di concentrazione.

VALUTAZIONI

Da una attenta analisi della documentazione del progetto di variante si evince che le opere in variante non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo e non comportano sostanziali modificazioni rispetto al progetto definitivo approvato. Inoltre, relativamente agli impatti causati in fase di cantierizzazione, sono state adottate misure di mitigazione sufficienti atte a minimizzare gli impatti prodotti.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ESPRIME

parere ai sensi dell'art. 169, comma 4 del D.lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art.169 perché sia approvata direttamente dal Contraente Generale la proposta di variante relativa all' Asse ferroviario Monaco - Verona - Galleria di Base del Brennero - Sublotto "Nuova viabilità di accesso Riol" con le seguenti prescrizioni:

Prescrizioni:

Ai sensi del DPR 120/2017 art. 24 c. 4, il Proponente, prima dell'inizio dei lavori, in conformità alle previsioni del "Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti" di cui al comma 2, dovrà:

a) effettuare il campionamento dei terreni, nell'area interessata dai lavori, per la loro caratterizzazione al fine di accertarne la non contaminazione ai fini dell'utilizzo allo stato naturale, in conformità con quanto pianificato in fase di autorizzazione;

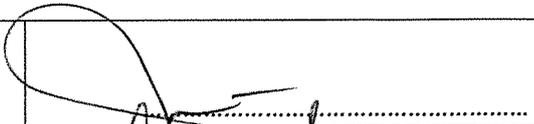
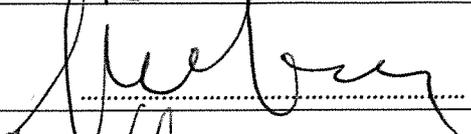
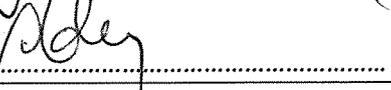
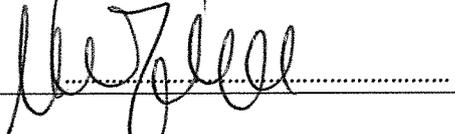
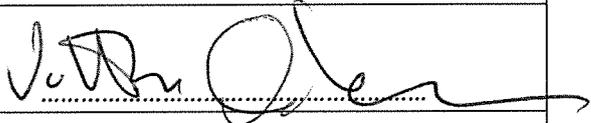
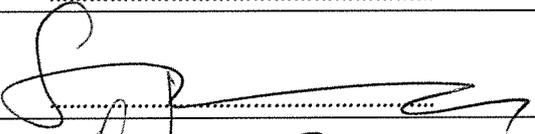
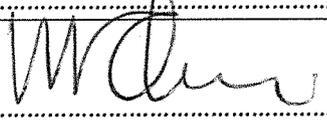
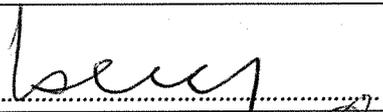
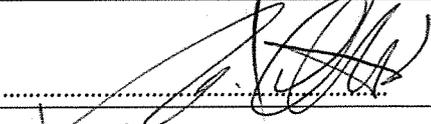
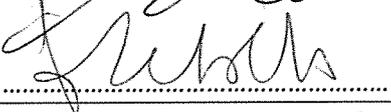
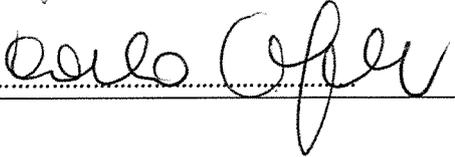
b) redigere, accertata l' idoneità delle terre e rocce scavo all'utilizzo ai sensi e per gli effetti dell'articolo 185, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, un apposito progetto in cui sono definite:

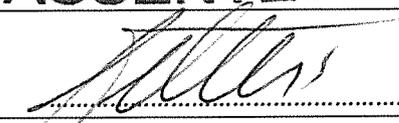
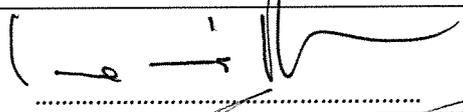
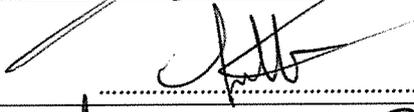
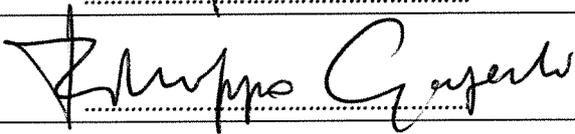
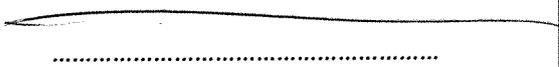
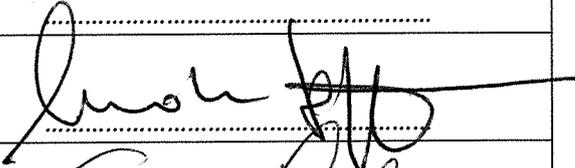
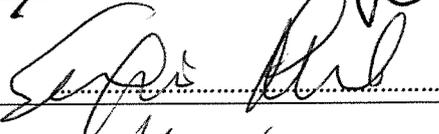
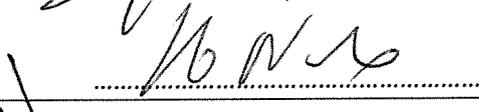
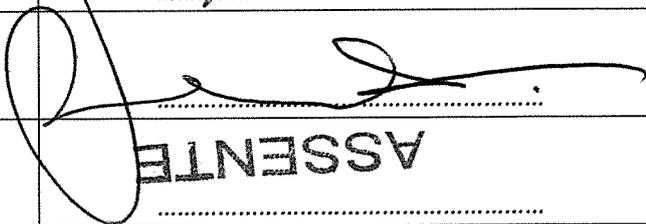
1. le volumetrie definitive di scavo delle terre e rocce;
2. la quantità delle terre e rocce da riutilizzare;
3. la collocazione e durata dei depositi delle terre e rocce da scavo;
4. la collocazione definitiva delle terre e rocce da scavo.

c) trasmettere al MATTM il progetto di cui alla lettera b) per la verifica di ottemperanza.

Ente vigilante: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del Mare

[Handwritten signatures and initials]

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	ASSENTE
Prof. Saverio Altieri	ASSENTE
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	

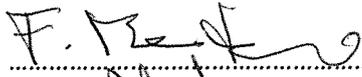
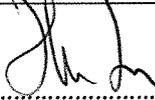
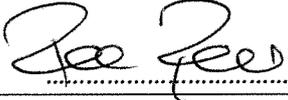
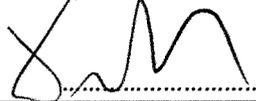
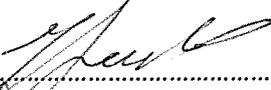
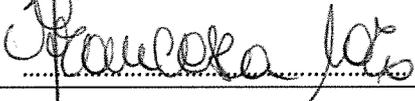
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE

W

d S P

U

U

Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	ASSENTE
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	ASSENTE
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE