ALLEGATO DOC. 1
VERBALE C.d.S. 18.12.2015

Comune
di Verona
Progettazione Urbanistica Qualità Urbana

Fascicolo n. 06.05/000084

Verona 18.12.2015

OGGETTO: Verbale della Conferenza dei Sevizi interna, ai sensi dell'art. 20 del regolamento in materia di Procedimento Amministrativo con oggetto: "linea AV/AC Verona-Padova. Subtratta Verona-Vicenza. Progetto definitivo 1° Lotto Funzionale Verona – Montebello Vicentino.
Proponente: Consorzio IRICAV DUE.

Oggi, 18 dicembre 2015, alle ore 10 presso la sede della Direzione Progettazione Urbanistica Qualità Urbana in Via Pallone 9 - Verona, si è tenuta la conferenza dei servizi relativa all'approvazione del Progetto definitivo linea AV/AC Verona-Padova - Subtratta Verona-Vicenza - 1° Lotto Funzionale Verona – Montebello Vicentino - Proponente Consorzio IRICAV DUE, convocata con nota del 09.12.2015 P.G. 359710 mediante Iride/Pec.

Sono stati convocati alla conferenza:

- 7^ Circoscrizione
- Area Lavori Pubblici
- Direzione Strade Giardini A.U.
- Direzione Pianificazione Territoriale
- U.O. Amministrativo Urbanistica Peep
- Direzione Mobilità Traffico
- U.O. Segnaletica Stradale
- U.O. Estimo Beni Pubblici
- Direzione Patrimonio Espropri
- Direzione Edilizia Privata
- Direzione Ambiente
- Consorzio IRICAV DUE

Per l'Ufficio sono presenti:

- Arch. Paolo Boninsegna, dirigente Direzione Progettazione Urbanistica Qualità Urbana;
- Arch. Stefano Menini, funzionario tecnico;
- Pian. terr. Giovanni Bianchi, segretario verbalizzante.

Svolge le funzioni di segretario verbalizzante il pian. terr. Giovanni Bianchi. L'arch. Stefano Menini verifica la presenza dei rappresentanti convenuti e mette agli atti le singole deleghe.

Alla conferenza dei servizi sono presenti:

- Giovanni Tezza, Riccardo Delfanti, Mariacristina Mosconi, delegati per la Circoscrizione Settima.

- Arch. Antonio Bruno, delegato per Direzione Mobilità Traffico;
- Geom. Vittorio Ferron, delegato per Direzione Pianificazione Territoriale
- Ing. Daniele Cappellin e p.a. Ermes Lorenzoni per U.O. Estimo Beni Pubblici
- Dott. Giovanni Uderzo per Direzione Edilizia Privata
- Ing. Andrea Bombieri e Matteo Buttini per Direzione Ambiente

Sono altresì presenti:

- Ing. Russo Luigi, per il Consorzio IRICAV DUE
- Ing. Franco P. Bocchetto, per ATI Bonifica
- Ing. Roberto Romano e avv. Graziella Piscopo, per Italferr S.p.a.
- Ing. Gabriele Camoni, per RFI – Dir. Investimenti AV/AC

Sono pervenuti i seguenti pareri:

- Parere Direzione Patrimonio: PG370798 del 18.12.2015
- Parere Direzione Pianificazione Territoriale: PG 372093 del 18.12.2015
- Parere Direzione Strade: PG370495 del 17.12.2015

che si allegano al presente verbale.

Preso atto che i presenti hanno già preso visione della documentazione allegata alla convocazione, alle ore 10.15 si da inizio ai lavori della Conferenza dei Servizi.

L'arch. Boninsegna introduce la Conferenza dei Servizi spiegando che la Progettazione Urbanistica è la direzione del Comune di Verona a cui fa a capo il procedimento di approvazione del progetto definitivo della linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. Ringrazia rappresentanti di IRICAV DUE e di ATI Bonifica. Prosegue spiegando che il percorso della sub-tratta va da Porta Vescovo a Montebello; il comune di Verona è interessato da circa 4 km di linea, in affiancamento all'esistente.

Il progetto preliminare della AV/AC è stato approvato dal CIPE nel 2006; alcuni mesi fa c'è stato un incontro informale su questo progetto dove in parte sono stati analizzati gli elementi che saranno oggetto di osservazione; la maggiore criticità è rappresentata dal restringimento della carreggiata davanti all'Istituto delle Suore della Misericordia in via Serenelli.

Il progetto definitivo, per la parte ricadente nel territorio del Comune di Verona, è coerente con il progetto preliminare. Su tale linea a fine 2014 è stata avviata la procedura per la reiterazione dei vincoli sulla quale l'Amministrazione si è espressa a gennaio 2015.

L'arch. Menini spiega lo svolgimento della Conferenza dei Servizi: per la prima parte ci sarà l'illustrazione del progetto, con domande ai tecnici progettisti che risponderanno secondo le proprie competenze (progettuale, ambientale, patrimoniale); nella seconda parte, finita l'illustrazione, si darà lettura dei pareri pervenuti e si raccoglieranno i pareri dei presenti.

L'arch. Boninsegna aggiunge che la direzione Progettazione Urbanistica ha il compito di raccogliere i pareri tecnici che serviranno a formulare una proposta di delibera di Consiglio, che dopo la sua approvazione costituirà il parere che l'Amministrazione Comunale esprimerà in sede di conferenza dei servizi che sarà convocata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Auspica che i tempi della convocazione della conferenza da parte del M.I.T. non siano strettissimi per poter aver tempo di portare a termine l'iter amministrativo, per il quale si pensa sia necessario tutto il mese di gennaio.

L'arch. Menini aggiunge che l'iter per l'approvazione del progetto a livello nazionale è molto semplificato e veloce. Il M.I.T. convoca in conferenza dei servizi tutti enti e i gestori di servizi interferenti. Questi esprimono parere/osservazione ed il presidente della commissione propone l'approvazione del progetto al CIPE. L'approvazione del progetto definitivo costituirà per il comune di Verona variante urbanistica, da recepire nella strumentazione urbanistica vigente.

Precisa che per la finalità della verbalizzazione la conferenza dei servizi viene registrata.

Si prosegue con le presentazioni:

Giovanni Tezza, Riccardo Delfanti, Mariacristina Mosconi, delegati per la Circoscrizione Settima;
Ing. Andrea Bombieri e Matteo Buttini per Direzione Ambiente, che chiedono di chiarire come si inserirà la valutazione di impatto ambientale nel progetto;
Ing. Daniele Cappellin e p.a. Ermes Lorenzoni per U.O. Estimo Beni Pubblici;
Arch. Antonio Bruno, delegato per Direzione Mobilità Traffico - Segnaletica stradale;
Avv. Graziella Piscopo, per Italferr S.p.a.;
Gabriele Camoni di RFI;
Geom. Vittorio Ferron, delegato per Direzione Pianificazione Territoriale, in attesa della firma del dirigente sul parere;
Arch. Paolo Boninsegna, Arch. Stefano Menini, Pian. Terr. Giovanni Bianchi per Progettazione Urbanistica, direzione che ha indetto la CDS;
Ing. Franco Bocchetto di ATI Bonifica S.p.a. il quale comunica che l'ing. Roberto Romano, project manager di Italferr, raggiungerà la conferenza quanto prima;
Ing. Russo per IRICAV DUE.

L'ing. Russo (Iricav Due) presenta il consorzio Iricav Due, il quale ha l'incarico della progettazione ed esecuzione dell'opera; di fatto il Consorzio attua un coordinamento di tutte le tematiche del progetto (cantierizzazione, espropri, interferenze, altro) mentre la progettazione è stata redatta da Ati Bonifica.
L'iter, già riepilogato, parte dalla Delibera del 2006 con la quale il CIPE aveva approvato il progetto preliminare "del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova". Limitatamente al Comune di Verona, il percorso della linea AV/AC si articola all'interno del corridoio individuato dal progetto preliminare, senza modifiche e variazioni sostanziali. Lascia la parola all'Ing. Bocchetto per l'illustrazione del progetto, rimanendo a disposizione per rispondere ad eventuali quesiti su cantierizzazioni ed espropri.

L'Ing. Bocchetto (Ati Bonifica) inizia la spiegazione generale del progetto sottolineando che successivamente entrerà nello specifico per la città di Verona; l'illustrazione avviene attraverso una presentazione powerpoint.

Il processo autorizzativo nasce nel 1992 quando è stato elaborato lo studio fattibilità. Successivamente si sono succedute diverse soluzioni e varie configurazioni; nel 2003 è stato redatto il progetto preliminare, approvato da delibera CIPE 94/2006. A seguito del Protocollo d'Intesa sottoscritto nel 2014 tra M.I.T., Regione del Veneto, Comune di Vicenza, Camera di Commercio di Vicenza e R.F.I. S.p.A, si è dato avvio lo Studio di Fattibilità tra Montebello Vicentino e Grisignano di Zocco per la definizione del nodo di Vicenza.

Nel 2015 si è elaborato il progetto definitivo coordinato con le raccomandazioni e le prescrizioni allegate alla delibera CIPE e con le varianti richieste dagli enti locali, imposte da sopravvenute norme di legge e/o richieste dal Committente (es. concertazione e variante San Bonifacio con passaggio a sud dell'abitato rispetto a quanto definito nel progetto preliminare).

L'ing. Bocchetto Indica che per la progettazione definitiva sono state eseguite tutte le necessarie indagini geologiche, geotecniche, ambientali, archeologiche. Il primo sub lotto va da Verona a Montebello, per una lunghezza 32,5 km, le principali varianti introdotte rispetto a progetto preliminare sono:

- variante di San bonifacio: con passaggio del percorso a sud;
- tre elettrodotti aerei (invece di realizzare una nuova linea di alimentazione si collega il percorso AV/AC agli esistenti: dalla linea esiste si staccano tre diramazioni che vanno ad alimentare le sottostazioni)
- Cantierizzazione, studiata in dettaglio.
- Siti di produzione inerti e recupero ambientale (piano riutilizzazione terre, gestione cave discariche).

Commenta la slide dove viene individuato il percorso, evidenziando l'unica sostanziale modifica al tracciato apportata da Verona a Montebello, ovvero la variante a sud di San Bonifacio.

Riporta che il progetto conta più di 5000 elaborati; i soggetti coinvolti sono Ministero Infrastrutture e Trasporti – Rfi Spa - Consorzio Iricav Due (per progetto definitivo Ati Bonifica), con alta sorveglianza ItalFerr Spa.

Descrive la Linea, che parte da Verona in affiancamento alla linea esistente, sottopassando in comune di San Martino Buona Albergo il casello di Verona Est, per poi proseguire in aperta campagna fino ad arrivare a "Bivio Vicenza" (in comune di Altavilla Vicentina ndr) per totali circa 44 km complessivi di cui 35 di rilevati e trincee, 6 di viadotti, più di 2 km di gallerie.

Entra l'ing. Roberto Romano - Italferr S.p.a.

L'Ing. Bocchetto (Ati Bonifica) illustra le specifiche tecniche generali: nel primo tratto di 4 km in zona urbana del comune di Verona la velocità massima sarà di 160 km/h, mentre poi la velocità massima arriva a 250 km/h , pendenza massima del 12%, sistema di trazione 3 kV in corrente continua.

Il Programma di esecuzione e tempi realizzazione prevede, dopo la delibera di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE, ci siano sei mesi di tempo per la redazione del progetto esecutivo; l'inizio dei lavori di costruzione si suppone abbia avvio a metà 2016, per arrivare nel settimo anno all'apertura al traffico della linea.

Su richiesta del consigliere di circoscrizione Tezza l'ing. Bocchetto e l'ing. Russo spiegano l'iter di approvazione del progetto esecutivo: la progettazione esecutiva avrà necessariamente inizio dopo la delibera di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE con tempi legati anche allo svolgimento e chiusura della CDS che sarà convocata dal MIT.

Il consigliere di circoscrizione Tezza e l'ing. Bombieri chiedono spiegazioni riguardo l'iter della VIA.

L'ing Bocchetto (Ati Bonifica) continua l'illustrazione delle slides rinviando il tema VIA a successiva illustrazione. Prosegue introducendo studi e approfondimenti specifici su interferenze e ambiente/archeologia per quanto riguarda geologia, idrogeologia e idrologia...

Uno degli aspetti principali è lo studio acustico condotto ai sensi della Legge Quadro 447/95 e comprende le analisi delle ricadute acustiche prodotte, non solo dalla nuova linea AV/AC, ma anche dalla linea storica; sono stati realizzati studi sulla caratterizzazione del sistema ricettivo, l'individuazione dei valori limite di immissione, i livelli acustici post operam, il dimensionamento degli interventi e livelli acustici post mitigazione sul programma di esercizio fornito da RFI.

L'ing. Russo (Iricav Due) spiega come l'orizzonte temporale di lungo periodo per le ferrovie sia di 100 anni. In questo caso il tempo da considerare per le valutazioni di medio periodo è di 50 anni, per cui vengono programmate barriere ed opere per mitigare gli impatti prodotti dall'infrastruttura da realizzare nell'arco di 50 anni.

L'ing. Buttini chiede quale sia la differenza in termini di traffico ferroviario tra medio e lungo periodo e come cambia nel periodo.

L'ing. Roberto Romano - Italferr S.p.a spiega come sia determinante la previsione dell'aumento del traffico merci sulla linea AV. Oggi il traffico merci utilizzano la linea storica; nell'arco temporale di 50 anni la quota di traffico merci sulla linea AV/AC si prevede in costante aumento.

La consigliera di circoscrizione Mosconi chiede come queste previsioni influiscano sulla dotazione di barriere antirumore attuali. L'ing. Roberto Romano - Italferr S.p.a. spiega che tutte le attuali barriere sono state verificate e che in alcuni casi sono sufficienti, mentre in altri casi vengono implementate e/o potenziate. Il consigliere Tezza riporta che sono appena finiti i lavori per nuove barriere; l'ing. Romano dice di esserne a conoscenza. L'ing. Russo (Iricav Due) spiega che laddove viene spostata la linea storica necessariamente devono essere spostate anche le barriere attuali, anche se appena realizzate.

Entra Dott. Giovanni Uderzo - Direzione Edilizia Privata .

L'ing Bocchetto (Ati Bonifica) sottolinea che tra gli studi effettuati ci sono quelli per l'archeologia.

L'ing. Roberto Romano (Italferr S.p.a.) spiega che lo studio archeologico è stato redatto di concerto con le Soprintendenze, sono state individuate zone che devono essere maggiormente esplorate per verificare i possibili ritrovamenti.

Il consigliere della settima circoscrizione chiede perché la Soprintendenza non abbia segnalato la Fontana delle Monache che risale al 1500. L'ing. Romano rimanda agli organi preposti e competenti tale verifica.

L'ing. Bocchetto illustra la slide relativa ai siti potenzialmente contaminati, individuati secondo indagini svolte durante la fase della progettazione. L'ing. Romano - Italferr S.p.a. spiega che fino all'approvazione del CIPE le aree sono da intendersi come potenzialmente contaminate e le comunicazioni verranno fatte a valle, dopo l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE. A riguardo l'ing. Bombieri (direzione Ambiente) evidenzia che qualora si venga a conoscenza di siti anche solo potenzialmente contaminati, la normativa prevede l'obbligo di darne notizia ai vari enti tra cui il comune di Verona. A riguardo non risulta nessuna comunicazione al Comune di Verona. La direzione Ambiente rimane a disposizione per chiarimenti.

L'ing Bocchetto (Ati Bonifica) riprende con l'aspetto del verde e dell'inserimento paesaggistico: sono state fatte foto-simulazioni e l'inserimento dell'opera nel contesto e la valutazione dell'impatto visivo.

L'ing Bocchetto (Ati Bonifica) introduce poi una criticità, ovvero il quadruplicamento della linea a ridosso di via Serenelli, dove ci sarà il restringimento della carreggiata, una nuova opera di mitigazione per la necessità di spostare la barriera esistente di 50 cm. In quel tratto la Linea AV corre a sud del tracciato esistente.

La consigliera Mosconi (Settima Circoscrizione) chiede quale sarà la configurazione della viabilità di via Serenelli.

L'ing Bocchetto (Ati Bonifica) spiega che lo spostamento sarà di soli 50 cm, con il restringimento della carreggiata di 4,50 m nel punto più stretto, in corrispondenza dell'ingresso dell'istituto religioso; sarà possibile prevedere senso unico alternato per quel tratto, oppure limitare il traffico alle sole auto.

L'ing Bocchetto (Ati Bonifica) spiega la procedura SIA e VINCA sarà attivata esclusivamente per le varianti apportate al progetto preliminare (Variante San Bonifacio, n. 3 elettrodotti che collegano la dorsale Terna con le sottostazioni per la nuova linea AV AC), mentre per il restante progetto si conferma quanto già approvato con Delibera CIPE 2006.

L'ing. Roberto Romano (Italferr S.p.a.) spiega che è intervenuta una determina del governo che ha indicato Terna come unico gestore delle linee primarie di interesse strategico nazionale. Il gruppo RFI ha venduto i propri elettrodotti primari a Terna fino all'ingresso alle sottostazioni.

L'ing Bocchetto (Ati Bonifica), finisce di spiegare come, in ottemperanza alle richieste e agli indirizzi contenuti nella Delibera CIPE n.94/2006, siano stati sottoposti a procedure SIA e VINCA anche la cantierizzazione e i siti di produzione inerti e recupero ambientale: Cava Apri-Chiudi La Gualda, Cava Apri -Chiudi di Zevio loc. Via Sabbionara, Cava di prestito di Zevio Loc. Via Diga.

L'ing Bocchetto (Ati Bonifica) introduce le opere civili e i metodi costruttivi; le principali tipologie sono:

- trincea (in ingresso e in uscita alla galleria), al confine tra Verona e San Martino buon Albergo;
- rilevato;
- viadotto (1 sul Fibbio, 1 sull'Illasi, 1 sull'Alpone, 1 a San Bonifacio);
- galleria (sotto il casello di Verona Est). Per il nodo di Verona evidenzia che il tracciato inizia in affiancamento a Porta Vescovo, con il raddoppio della linea esistente;

.Aggiunge che per ridurre l'impatto è stata introdotta la variante altimetrica a San Michele Extra, come da prescrizione CIPE; in corrispondenza di via Serenelli c'è una variante planimetrica, con la linea storica che viene spostata verso nord; poi inizia la

curva e il raccordo con la galleria prevista per il casello autostradale. Per le attuali opere si prevede il prolungamento delle sottovie e delle opere esistenti.

Il dott. Uderzo chiede se siano intercorse modifiche rispetto al progetto preliminare nella zona di San Michele, o particolari da conoscere per quanto riguarda l'edificato ed abitazioni a ridosso della linea. L'ing. Bocchetto conferma le previsioni del progetto approvato nel 2006; evidenzia una particolare abitazione che sarà interessata, dato che già oggi è incombente sul muro di sostegno della ferrovia. Nella zona di San Michele la linea si sviluppa sempre a valle dell'esistente con la linea storica che è sempre a nord.

L'ing. Roberto Romano (Italferr S.p.a.) riporta che è stato espresso parere per il Pua (Cercola). Il geom. Ferron conferma.

L'ing. Bocchetto (Ati Bonifica) spiega che sono state previste tre sottostazioni elettriche.

Il geom. Ferron su richiesta del Consigliere Tezza illustra il Pua "Cercola" e il fatto che lo spostamento a nord dell'infrastruttura ferroviaria preveda la demolizione di Corte Cercola. Per il resto del Pua non si prevedono interferenze dovute alla linea AVAC, che non è particolarmente impattante sul progetto. L'ing. Russo riporta che le questioni da coordinare per l'area oggetto del Pua Cercola sono tre: il sottoservizio alta pressione gas metano SNAM, fascia di rispetto, area bacino di laminazione/smaltimento acque meteoriche.

Su richiesta del consigliere Delfanti, il geom. Ferron afferma che non ci siano interferenze con le previsioni di realizzazione del parcheggio scambiatore.

L'ing. Buttini chiede se sia stata valutata l'ipotesi di interrare il tracciato della linea Alta Tensione. L'ing. Roberto Romano (Italferr S.p.a.) spiega che è stata scelta la soluzione aerea in ottica della riduzione dei costi, in quanto non si è in presenza di strade, ma in aree agricole, che in questo modo possono rimanere tali senza procedere all'esproprio che si renderebbe necessario in caso di linea interrata; inoltre si ha minore inquinamento elettromagnetico.

Il consigliere Tezza chiede maggiori spiegazioni perché non si sia prevista interrata.

L'ing. Russo (Iricav Due) spiega che se viene interrata serve espropriare tutto il sedime della linea elettrica, mentre con la linea aerea si si espropria solo il sedime dei tralicci e lungo la linea dei cavidotti si costituirà servitù da elettrodotto lasciando inalterata l'attività agricola sottostante. In un solo caso, vicino a Vicenza, un tratto di linea è stata prevista interrata, in quanto in area urbanizzata.

Il dott. Uderzo chiede uno zoom sulle sottostazioni elettriche per valutare eventuale salvaguardia da osservare per la presentazione di progetti edilizi. L'ing. Russo (Iricav Due) sottolinea che tutto il progetto è all'interno della fascia interessata dal preliminare, per cui per ogni progetto edilizio è necessario chiedere parere a Rfi. Il dott. Uderzo chiede la stessa cosa per l'elettrodotto che si stacca verso sud. L'ing. Russo aggiunge che anche l'elettrodotto ricade all'interno del corridoio previsto nel progetto preliminare. L'ing. Roberto Romano (Italferr S.p.a.) afferma che per la definizione di dettaglio della collocazione dei plinti e della linea il Comune ne viene a conoscenza con il progetto definitivo.

L'arch. Menini ricorda che col progetto preliminare (delibera CIPE 2006) erano previste un'area di esproprio, la fascia di rispetto di 30 metri dal binario secondo il D.P.R. del 1980 e la fascia di vincolo urbanistico di circa 150 metri all'interno della quale viene richiesto parere a Rfi in caso di progetto edilizio/urbanistico. L'ing. Roberto Romano (Italferr S.p.a.) riporta che la fascia urbanistica decadrà con la delibera di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE. Rimarrà la fascia di rispetto di 30 metri per lato misurati dalla rotaia più esterna (30 metri a destra dalla rotaia più destra, 30 metri a sinistra della rotaia più a sinistra).

Il dott. Uderzo chiede all'arch. Menini di inserire o di verificare l'inserimento della fascia di rispetto nel quadro conoscitivo del Siti. L'arch. Menini risponde che sul SIT sono state inserite le fasce di rispetto con il link alle tavole del progetto preliminare; si riserva comunque di verificare.

Su richiesta dell'ing. Cappellin, l'arch. Menini approfondisce le fasce di rispetto urbanistiche.

L'ing. Cappellin chiede spiegazioni su espropri, che vengono posposte.

L'ing. Bocchetto illustra la cantierizzazione sull'intera tratta: 5 campi base, 12 cantieri industriali e 2 cantieri di armamento.

L'ing. Russo (Iricav Due) illustra del campo base collocato in adiacenza alla grande rotatoria collocata sulla tangenziale est al confine col Comune di san Martino Buon Albergo. Il consigliere Delfanti afferma che si tratta di area di proprietà AIA ed esclude interferenze con la pista ciclabile.

L'ing Bocchetto (Ati Bonifica) accenna alla gestione dei materiali di scavo e ai siti di produzione inerti e di recupero ambientale. Per quanto riguarda le mitigazioni, sono previste barriere antirumore anche per i cantieri.

Per quanto riguarda il monitoraggio ambientale, l'attività sarà controllata da Arpa e dall'Osservatorio ambientale, ante, in corso d'opera, post operam, con una rete di sensori che servono per valutare i molteplici impatti (acque, atmosfera, suolo, sottosuolo, rumore, vibrazioni, campi elettromagnetici, vegetazione e flora, fauna, paesaggio).

Finisce l'illustrazione del progetto nel suo complesso.

L'arch. Boninsegna riporta che a seguito degli incontri istituzionali nei quali è stato presentato il progetto, si è rilevata una forte criticità viabilistica nel tratto di strada di via Serenelli davanti all'Istituto delle Suore della Misericordia, dovuta ad un restringimento della strada causato dall'ampliamento della sede ferroviaria. Per cercare una soluzione a questa criticità gli uffici si sono precedentemente incontrati per confrontarsi sulle bozze del progetto definitivo e proporre soluzioni viabilistiche che diano risposta a questa criticità. A seguito di tali incontri gli uffici hanno condiviso una soluzione viabilistica alternativa che risolve tale criticità.

L'arch. Menini afferma che l'ampliamento della sede ferroviaria era già prevista nel progetto preliminare approvato con delibera CIPE 2006; il restringimento della sede stradale riduce il livello di servizio di via Serenelli rendendo necessario il senso unico. Per L'ing. Russo (Iricav Due) è possibile regolare il traffico con un senso unico alternato.

Riprende l'arch. Menini, l'obiettivo vuole essere quello di trovare una soluzione viabilistica alternativa che possa mantenere il livello di servizio attuale. Il tratto interessato sarebbe il tratto di strada in corrispondenza col muro di cinta dell'Istituto delle Suore della Misericordia. L'ing. Roberto Romano (Italferr S.p.a.) precisa che è il problema per il mantenimento delle due corsie di marcia interessa un minor tratto (in corrispondenza dello spigolo del caseggiato dove la carreggiata <4,50 m), per cui si potrebbe proporre una semaforizzazione che interessa circa 50 m di tratto stradale.

Il geom. Ferron afferma che la riduzione di 50 cm della sede stradale renderebbe impraticabile la strada nei due sensi di marcia (presenza di ciclisti e ciclomotori), rendendo necessario il senso unico.

L'arch. Menini illustra le ipotesi valutate collegialmente dagli uffici, illustrandole con alcune slides.

- Ipotesi 1: è stata studiata ipotizzando di interrare la strada nel tratto compreso tra via Campagnole e via Pontara Sandri; tale ipotesi è stata giudicata improponibile perché troppo costosa;
- ipotesi 2: in questa ipotesi si è valutata la chiusura di via Serenelli, da utilizzarsi come percorso ciclopedonale, e il conseguente trasferimento del traffico su via Unità d'Italia. Con questa ipotesi si rende necessaria l'ampliamento da tre a quattro corsie del tratto di via Unità d'Italia compreso tra la rotatoria e via Caperle, interessando in questo caso alcune aree private.
- ipotesi 3: anche in questo caso via Serenelli sarebbe chiusa al traffico rendendo la stessa ciclopedonale. Si prevede la realizzazione di una nuova viabilità che collega Via Pontara Sandri con via Monte Bianco realizzando un nuovo sottopasso ferroviario;
- ipotesi 3 bis: ricalca le previsioni dell'ipotesi 3, ma l'innesto su via Monte Bianco verrebbe realizzato attraverso la viabilità del PUA denominato Cercola.

- La soluzione concordata prevede la chiusura parziale di via Serenelli, che diventerebbe ciclopedonale con accesso carraio ai residenti e frontisti, la realizzazione di nuova viabilità, ad est dell'istituto religioso, con un nuovo sottopasso ferroviario e l'innesto su via Monte Bianco. In questa soluzione è ritenuta indispensabile la realizzazione di una nuova corsia su via Unità d'Italia nel tratto compreso tra la rotatoria e via Caperle. Si avrebbero così due direttrici che possano garantire un buon livello di servizio. Si è invece scartata a priori un'ipotesi di nuova viabilità a sud dell'istituto religioso, troppo impattante per il territorio (altimetrie, impatto visivo, consumo del suolo). Questo è quello che gli uffici comunali ritengono di proporre come opera connessa all'allargamento dell'infrastruttura ferroviaria e da inserire come osservazione al progetto nella sede della conferenza dei servizi che verrà convocata dal MIT.

A conclusione dell'illustrazione del progetto definitivo della linea AV AC Verona – Montebello Vicentino e dell'opera compensativa concordata dagli uffici del Comune di Verona per risolvere la problematica emergente su via Serenelli, l'arch. Boninsegna chiede ai presenti di esprimere le loro richieste di approfondimenti e i pareri di competenza.

Il consigliere Riccardo Delfanti della settima circoscrizione evidenzia che per la particolare situazione attuale del consiglio di Circoscrizione sarebbe necessario avere maggior tempo a disposizione per informare i cittadini, formulare le osservazioni, portarle in commissione e votarle in Consiglio di Circoscrizione. Il Consiglio, considerati i tempi, dovrebbe esprimersi il 9 o il 10 gennaio. Chiede inoltre se i tempi delle osservazioni siano così vincolanti e sia possibile avere un'illustrazione presso la sede della Circoscrizione da parte dei tecnici progettisti.

L'ing. Russo (Iricav Due) spiega che il Consorzio non ha facoltà di dare proroghe in quanto la procedura / normativa assegna agli enti territoriali 60 giorni per esprimere la propria osservazione. Il comune di Verona ha quindi 60 giorni dalla data di ricevimento del progetto.

Il consigliere Delfanti torna a chiedere la presenza di un tecnico per illustrare il progetto definitivo. Grazie alla presentazione sarà più semplice preparare una serie di osservazioni, tra cui ci sarà un riferimento alla Fontana delle Monache ed alla viabilità di cantiere, per la quale saranno valutate possibili ipotesi di riutilizzo. Per la previsione di occupazione temporanea l'ing. Russo sottolinea che le occupazioni temporanee dovute ai cantieri dureranno in ogni caso anni.

Il consigliere Tezza chiede spiegazioni riguardo la procedura-parere VIA.

L'ing. Bombieri osserva che la procedura di valutazione di impatto ambientale è stata attivata col deposito dei documenti al Ministero e chiede se era precedentemente stato valutato l'impatto ambientale dell'opera.

Ing. Romano - Italferr S.p.a. spiega la procedura di VIA. La Valutazione di impatto ambientale per il progetto è già stata fatta (2006). È necessario sottoporre a valutazione di impatto le modifiche/varianti al progetto, con una procedura di ottemperanza ed integrazione alla VIA già valutata, che analizza le modifiche, che in questa vengono comunicate e spiegate, ad integrazione della Valutazione di Impatto Ambientale già effettuata.

Ing. Romano - Italferr S.p.a. spiega che il Ministero dell'Ambiente ha allo stesso tempo attivate due procedure: il progetto definitivo (gli stessi elaborati depositati per l'odierna Cds) e la procedura di ottemperanza alla valutazione Via per le varianti al progetto precedentemente presentato.

L'ing. Bombieri chiede se ci sono e quali sono le varianti progettuali per il comune di Verona per le quali dovrà essere chiesto un parere agli uffici. Il Consigliere Tezza chiede di spiegare la differenza tra la nuova Via necessaria e quella già effettuata.

Ing. Romano - Italferr S.p.a. spiega che ci sarà una procedura VIA in ottemperanza ed integrazione alla VIA esistente, necessaria per le varianti progettuali, come per esempio la variante san Bonifacio, l'ingresso del bivio Vicenza: per il territorio del Comune di Verona la procedura di ottemperanza riguarda l'allaccio dell'elettrodotto tra la dorsale Terna e la nuova sottostazione elettrica.

L'avvocato Piscopo (Italferr) illustra in modo più dettagliato la procedura VIA. Ricorda che per il comune di Verona nella fase di approvazione del progetto preliminare è stata determinata la localizzazione dell'opera e redatta la valutazione di impatto

ambientale; nel progetto definitivo è inserita una relazione del progettista che attesta che tutte le indicazioni e prescrizioni date in sede di approvazione di progetto preliminare sono state inserite nel Progetto in esame; l'approvazione sarà fatta ai sensi dell'art. 166 del Decreto legislativo 163/2006. Per la variante della linea ricadente nell comune di San Bonifacio l'approvazione sarà ai sensi dell'art. 167 comma 5, con la peculiarità di includere la localizzazione dell'opera e la valutazione di impatto ambientale.

La consigliera Mosconi chiede se sia stato valutato l'incremento di volume del traffico per il quartiere. Su via Serenelli chiede se si sia tenuto conto del traffico pesante che interessa il cantiere. La strada ha già un traffico pesante dovuto alla presenza di diverse imprese agricole nella zona.

L'arch. Menini spiega che via Pontara Sandri sarà collegata con l'attuale rotatoria posta sul raccordo autostradale per Verona Est che porta al centro commerciale "Corti Venete". Sarà sempre possibile emanare un provvedimento viabilistico che vieti il transito dei mezzi pesanti nella stessa via. Nell'osservazione verrà inserita la richiesta di realizzazione della nuova viabilità concordata, che verrà poi valutata a livello ministeriale; l'emanazione dei provvedimenti viabilistici spettano al comune.

L'Ing. Romano - Italferr S.p.a. chiede se la richiesta sia supportata dalla verifica di un piano urbano del traffico che gestisce i flussi veicolari. L'arch. Menini dice di no. L'ing. Romano evidenzia che, in base all'esperienza acquisita, se le richieste di questo tipo vengono supportate da analisi del traffico hanno grande possibilità di essere accolte, mentre le altre ne hanno meno.

L'arch. Menini, considerato il suggerimento dell'Ing. Romano, ritiene di chiedere formalmente al settore Mobilità Traffico, già in sede di Conferenza dei servizi, di fare uno studio del traffico, seppur semplificato, a supporto della soluzione concordata e delle ipotesi valutate.

I consiglieri Delfanti e Mosconi chiedono di considerare in queste valutazioni il traffico pesante generato dai veicoli delle aziende agricole presenti.

L'ing. Buttini riassume la parte principale del parere che verrà inviato; evidenzia che per quanto riguarda l'acustica, in vicinanza dell'abitato di San Michele Extra, gli elaborati riportano 117 superamenti dei limiti di legge, nonostante siano effettuate degli importanti interventi di bonifica acustica ed inoltre chiede se sia stata verificata l'ipotesi di realizzare un tunnel acustico. L'ing. Bombieri afferma che questo argomento sarà inserito nel parere della Direzione Ambiente.

L'ing. Russo (Iricav Due) sottolinea che le simulazioni acustiche redatte con i modelli di calcolo tengono conto, in via del tutto cautelativa, che gli edifici abbiano capacità isolamento basso (18db), che corrisponde, in linea generale, ad un serramento di qualità scadente e di una certa età. L'ing. Buttini obietta che i 117 superamenti sono previsti in facciata e non all'interno delle abitazioni. L'ing. Russo aggiunge che per motivi oggettivi non sono stati effettuati sopralluoghi per valutare la tipologia e la qualità dei serramenti stessi.

L'ing. Romano - Italferr S.p.a. specifica che la modellazione acustica viene condizionata dal modello di esercizio che si assume; in questo caso si è preso il livello di esercizio più pesante che era possibile ipotizzare. Per quanto riguarda la componente riconducibile al servizio merci, si sta valutando con RFI un'evoluzione dei modelli di simulazione, per capire se sia il modello più corretto da adottare.

L'ing. Buttini evidenzia che gli elaborati riportano il valore in facciata, dove il serramento non è preso in considerazione in quanto il valore degli ambienti interni è riferibile al DPR 459. Quindi si dovrebbe intervenire sulla sorgente e fare tutto il possibile per limitare il rumore all'origine, solo successivamente a valutazioni tecnico economiche si interviene sui recettori.

L'ing. Bombieri chiede, visto che sembra necessario intervenire sui recettori, se possa essere valutato uno scenario con eco-tunnel al fine di avere una riduzione del rumore alla sorgente.

L'ing. Romano - Italferr S.p.a. dice che la valutazione dell'impatto sarà più precisa e di dettaglio in fase di progetto esecutivo.

La consigliera Mosconi ricorda di tener conto che durante i mesi estivi la notte le finestre rimangono aperte.

L'ing. Buttini e l'arch. Menini chiedono in quale capitolo siano inseriti gli elaborati riguardanti le terre e rocce da scavo e la ricomposizione ambientale, viste nelle slides. L'ing. Russo risponde che sono all'interno del capitolo ambientale.

L'ing. Buttini chiude il proprio intervento ed annuncia che il parere della direzione Ambiente sarà inviato prossimamente.

L'ing. Cappellin - Estimo Beni Pubblici lamenta problemi nell'apertura dei files. L'Arch. Menini riporta che i files sono firmati digitalmente dai progettisti e vanno aperti con Dike messo a disposizione, al momento non sono stati riscontrati problemi di apertura dei files. L'arch. Menini afferma che l'ufficio ha estratto file specifici per agevolare la valutazione del progetto a carattere generale, ma ogni direzione deve fare riferimento all'elenco elaborati per quanto riguarda le singole competenze.

L'ing. Cappellin afferma che alcune aree, anche stradali, di proprietà del Comune di Verona sono interessate dal piano degli espropri; alcune sono ricadenti nella zona del Giarol Grande. Chiede ai progettisti se le parti residuali dei mappali oggetto di esproprio, non individuate dal piano degli espropri, possano essere espropriate, secondo normativa vigente. A riscontro di tale richiesta l'ing. Russo (Iricav Due) fa presente che sicuramente verrà applicata la normativa, tuttavia non può assicurare che tutte le aree residuali saranno espropriate.

L'ing. Cappelin fa presente che alcune aree visionate non hanno le caratteristiche da normativa e chiede, considerato anche che sono scarsamente accessibili, che possano essere espropriate. L'ing. Russo assicura massima disponibilità a valutare le singole situazioni, anche da parte del collega che segue la parte espropri, del quale daranno i riferimenti.

L'ing. Cappellin chiede, riguardo il Giarol Grande, cosa voglia dire "fabbricato ricettore", in una corte agricola utilizzata anche dalle scolaresche. L'ing. Romano - Italferr S.p.a. spiega che i ricettori sensibili saranno gravati da servitù di rumore, essendo un elemento cartolare che viene trascritto in catasto. L'ing. Russo (Iricav Due) spiega che non si tratta di espropriazione, ma qualora il superamento dei limiti di rumore sarà confermato da successivi studi che saranno effettuati in fase esecutiva, sarà trascritto al catasto.

L'ing. Buttini aggiunge che nell'area del Giarol è prevista un'occupazione temporanea per strada di cantiere, che può interessare l'Estimo.

L'ing. Cappellin chiede se l'intervento effettuato possa essere sufficiente come espressione dell'ufficio. L'arch. Menini dice che l'intervento è stato finalizzato alla richiesta di chiarimenti ed è opportuno formulare un parere di competenza.

L'arch. Menini spiega in linea generale che è necessario acquisire quanto prima i pareri da parte degli uffici. Per la tratta Milano-Verona i tempi sono stati stretti tra convocazione del Ministero e conferenza dei servizi; ci si aspetta tempi brevi anche per la tratta Verona-Padova. Fa presente inoltre che sono pervenuti due pareri, dalla Direzione Strade e dal Patrimonio. Stante le numerose richieste di chiarimenti per chi non esprime il proprio parere in sede di conferenza dei servizi, l'ufficio chiede ai convenuti di far prevenire il parere entro giovedì prossimo (24 dicembre ndr). Dopo la verbalizzazione della conferenza dei servizi, l'iter per l'espressione del parere proseguirà con la formulazione della proposta di deliberazione Consigliare da sottoporre alla Giunta Comunale, e quindi alla commissione urbanistica, per poi essere portata all'esame del Consiglio Comunale.

L'ing. Cappellin conferma il nulla osta generale per l. U.O. Estimo Beni Pubblici, con l'impegno che le aree residuali vengano espropriate.

L'arch. Bruno per Mobilità e Traffico ribadisce, come riportato dall'arch. Menini, la necessità del collegamento tra via Pontara Sandri e via Monte Bianco in modo da bypassare il tratto molto stretto di via Serenelli davanti all'istituto religioso, tratto che potrebbe essere regolamentato come percorso ciclopedonale. Per la cantierizzazione la zona è servita dalle grandi strade di comunicazione e non dovrebbero esserci problemi, ma si valuterà in dettaglio col progetto esecutivo. Esprime, in linea di massima, il nulla osta dell'ufficio.

L'arch. Menini chiede l'approfondimento dell'analisi del traffico da parte della Direzione Mobilità Traffico per la proposta di nuova viabilità concordata. L'arch. Bruno conferma l'impegno dell'ufficio.

Il geom. Ferron per la direzione Pianificazione Territoriale riassume il parere che sarà inviato: afferma che è necessaria la viabilità alternativa precedentemente illustrata. Per il piano urbanistico attuativo non si evidenziano problemi, eventualmente si procederà ad una sua variante, quindi dal punto di vista della fattibilità dell'opera è completa. Chiede che vengano identificate le fasce di rispetto generate dai binari e dalla linea elettrica. Rileva che per il piano attuativo della Cercola, l'area posta ad est dell'ambito di PUA è soggetta a riqualificazione: a riguardo chiede se siano stati presi i contatti con la ditta che in quest'area prevede di realizzare un bacino di laminazione. Inoltre chiede, sempre riguardo all'area del PUA Cercola, alcuni chiarimenti inerenti l'imposizione di servitù ad uso pubblico indicate nel particellare d'esproprio che non trova corrispondenza negli elaborati progettuali. L'ing. Russo (Iricav Due) dice che riferirà telefonicamente. Dopo l'apertura delle tavole l'ing. Romano - Italferr S.p.a. riferisce che si tratta della risoluzione di sottoservizi. Il geom. Ferron aggiunge la prescrizione che lo spostamento delle rete SNAM sia concordata con gli uffici.

In chiusura di conferenza dei servizi, l'arch. Menini ringrazia coloro che sono intervenuti e ricorda che la Circoscrizione ha 30 giorni per l'espressione del parere dalla data di convocazione alla conferernza dei servizi, mentre per chi non ha espresso il parere in sede di conferenza come Estimo Beni Pubblici e Mobilità Traffico, il termine per l'invio dei pareri è fissato per giovedì 24 dicembre.

L'arch. Boninsegna chiude la conferenza dei servizi alle ore 12.30.

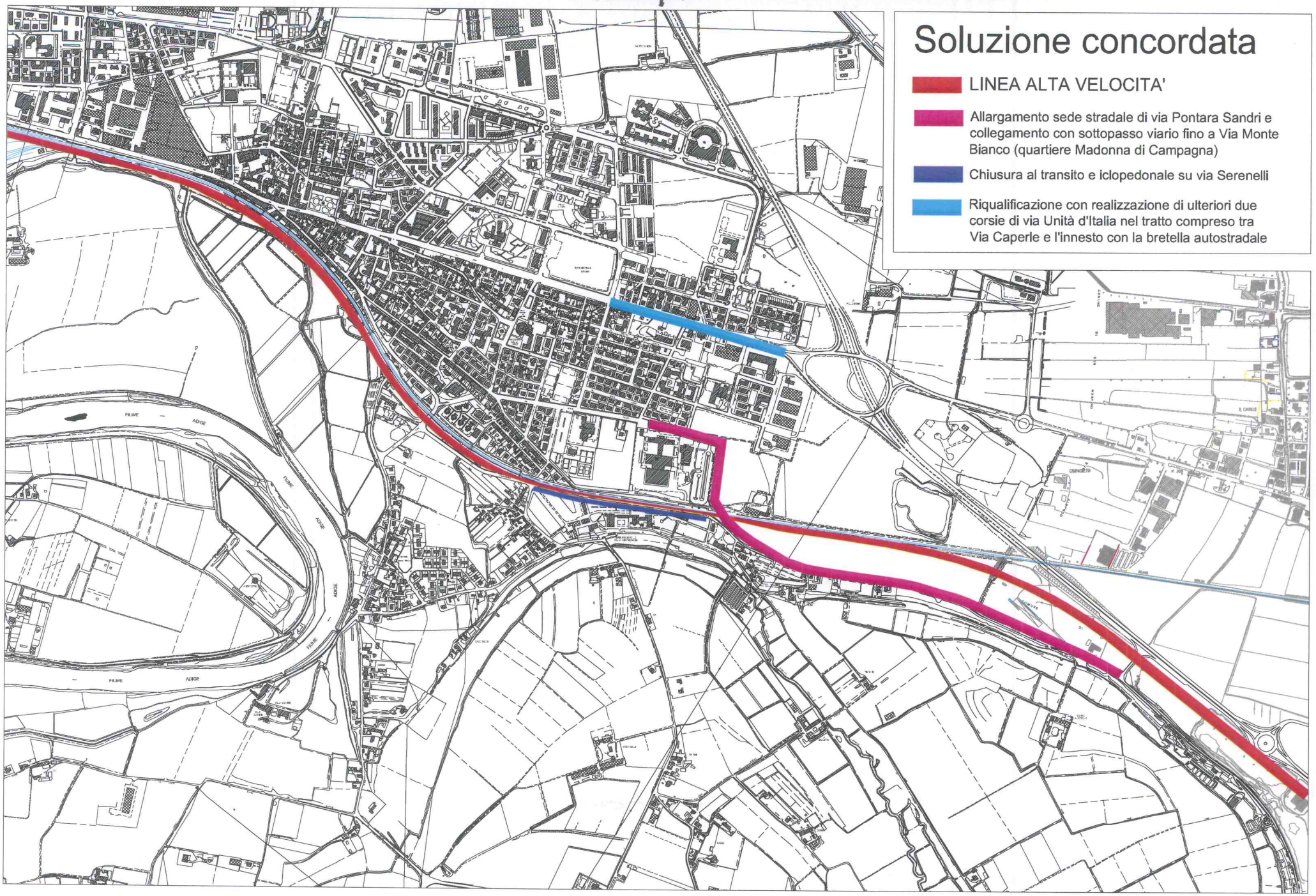
Il segretario verbalizzante – pian. terr. Giovanni Bianchi

Il funzionario tecnico – arch. Stefano Menini

Visto,
Il dirigente Progettazione Urbanistica Qualità Urbana – arch. Paolo Boninsegna

Progettazione Urbanistica Qualità Urbana
Via Pallone, 9 – 37121 Verona
Tel. 045 807.8633 -7728 Fax 045 807.7667
progettazioneurbanistica@comune.verona.it
progettazioneurbanistica@pec.comune.verona.it
CODICE UNIVOCO UFFICIO: PYKR3N

ALLEGATO SUB 1 al VERBALE



Biblioteca de Arquitectura

ALLEGATO SUB 2 al VERBALE

Protocollo: 2015/376239 del 22/12/2015

Comune di Verona
Ambiente

Fascicolo n.06.05/000084/2015

Spett.le
Direzione Progettazione Urbanistica Qualità Urbana
SEDE

OGGETTO: Conferenza dei Servizi interna del 18/12/2015 per l'esame del progetto definitivo 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio di Vicenza. Parere di competenza.

Proponente: Iricav Due.

Visto l'esiguo tempo a disposizione in relazione alla notevole mole degli elaborati trasmessi, si ritiene di poter formulare le seguenti osservazioni relative ai diversi aspetti ambientali esaminati, senza tuttavia escludere che un esame più approfondito della documentazione depositata possa in futuro determinare la necessità di un'integrazione alla presente, soprattutto nella fase di Valutazione d'Impatto Ambientale dell'opera.

INQUINAMENTO ACUSTICO

Pur prendendo atto che il censimento dei recettori è stato aggiornato rispetto ai dati risalenti al 2004 (141 nuovi recettori rispetto ai 686 del 2004), si evidenzia che non risultano essere stati inseriti negli scenari a medio e lungo termine i recettori residenziali riferiti a P.U.A. approvati (PUA DOLOMITI S:N. 454) o in corso di approvazione (P.U.A. Cercola S.N. 402). Si ritiene infatti che tali recettori debbano essere considerati, essendo peraltro ricadenti nelle fasce di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria come definite dal DPR 459/1998.
Nel tratto iniziale, in uscita lato est dalla stazione di Verona Porta Vescovo, la nuova linea si mantiene in stretto affiancamento alla linea storica per circa 4 km.

Planimetricamente, dal km 1+900 al km 3+400 circa, è previsto uno spostamento della linea storica verso nord, tale da consentire l'inserimento della nuova linea AV/AC sul sedime ferroviario esistente, essendo tale zona caratterizzata da una densità edilizia molto elevata con prevalenza di palazzine a 3 – 5 piani. In questi primi 4 km che interessano il Comune di Verona, ed in particolare l'abitato di San Michele Extra, le caratteristiche geometriche di tracciato ricalcano quelle della linea esistente e la velocità di progetto si mantiene non superiore a 130 km/h.

Gli interventi di mitigazione previsti in questo tratto (barriere nuove ed esistenti) consentono un miglioramento del clima acustico, tuttavia permangono in facciata agli edifici i superamenti rispetto ai limiti di legge (cd. conflitti). Per tutte queste situazioni si è provveduto, nella valutazione previsionale d'impatto acustico, a stimare il livello atteso internamente agli edifici stessi, ipotizzando un livello cautelativo di abbattimento delle pareti pari a 1 8dB(A).

Per i recettori per i quali si è stimato anche il superamento del limite interno, nonostante gli interventi di bonifica acustica alla sorgente, si sono prospettati interventi diretti (117 edifici per il Comune di Verona).

Si segnala in proposito che 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.*"

Inoltre, data la vicinanza della nuova linea con le abitazioni, le barriere proposte potrebbero *verosimilmente determinare l'inagibilità di alcuni locali*, in particolare quelli posti ai piani inferiori degli edifici prospicienti alle barriere stesse, in quanto potrebbero venir meno gli standard minimi di aero - illuminazione dei locali.

Alla luce di quanto sopra, vista la necessità di sostituire tratti di barriere esistenti, di installarne di nuove, potenziale inagibilità di locali prospicienti le barriere, provvedere ad interventi diretti sui recettori, si ritiene necessario valutare tecnicamente, economicamente e in termini di efficacia l'opportunità di installare una barriera a copertura totale o tunnel almeno nel tratto che va dal recettore R1107 a R1551, come del resto indicato anche dalla Commissione Speciale VIA nel parere (codice elaborato 33-CSVIA-PRR-VIA del 06/12/2005) pag. 8 laddove viene indicato *"... Inoltre è da valutare, secondo il Gruppo Istruttore, se la realizzazione dell'ecotunnel nell'abitato di San Michele (Comune di Verona) consente la migliore mitigazione ambientale per quanto riguarda l'inquinamento da rumore e l'impatto sul paesaggio."* e pag. 17 prescrizione n. 8 *"... valutare, fornendo adeguati approfondimenti progettuali e relativa giustificazione della scelta adottata, quale delle seguenti alternative consente la migliore mitigazione degli impatti che l'opera induce in corrispondenza dell'attraversamento dell'abitato urbano in località San Michele tra le progressive dal km 1+00 al km 3+500: realizzazione dell'ecotunnel, rilevante abbassamento dei binari..."*

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, concorre 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 estese oltre la mera fascia di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria, per essere confrontate con la zonizzazione acustica comunale, al fine di verificare che il contributo della sorgente ferroviaria non determini post operam il superamento dei limiti acustici assoluti di immissione previsti dalla zonizzazione stessa.

Si evidenzia inoltre che con Deliberazione di Consiglio Comunale del 30 Luglio 2008 N. 46 è stata individuata l'area di proprietà comunale e demaniale ai fini dell'istituzione del Parco dell'Adige – area naturale protetta di interesse locale – L.R. 16 agosto 1984 n. 40 art. 27", come evidenziato nell'estratto al P.I. sotto riportato.



L'area a parco pubblico rientra CLASSE I del D.P.C.M. 14/11/1997, aree particolarmente protette: rientrano in questa classe, infatti, le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione. La valutazione d'impatto acustico, non ha considerato tale elemento.

Si chiede di verificare la rispondenza dei contenuti del piano di monitoraggio, 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".

Nel Comune di Verona è previsto solo il cantiere base C.B. 1.1 nel quale non sono previste lavorazioni rumorose trattandosi in particolare di alloggi del personale e servizi. Per questo cantiere base è prevista come opera di mitigazione una duna perimetrale di altezza pari a 2 m.

Si prescrive, in linea generale, con riferimento alle attività del cantiere lungo il tracciato quanto segue, anche in riferimento all'art. 18 del vigente Regolamento Comunale per la Disciplina delle Attività Rumorose, approvato con D.C.C. n. 53 del 08/10/2015:

a) dovrà essere adottata ogni possibile misura organizzativa per ricondurre le attività più disturbanti 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) dovranno essere avvertiti 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) dovrà essere preventivamente nominato 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) gli avvisatori acustici saranno utilizzati solo se non sostituibili con altri di tipo luminoso e nel rispetto delle vigenti norme antinfortunistiche;

e) tutte le macchine del cantiere dovranno essere conformi al D.Lgs. 04/09/2002 n. 262 e mantenute in efficienza.

ELETTROMAGNETISMO

Le fasce di rispetto degli elettrodotti e delle cabine di trasformazione dell'energia elettrica (planimetricamente definite dalla D.P.A.) sono caratterizzate da un'induzione magnetica di intensità maggiore o uguale all'obiettivo di qualità. A tal proposito si evidenzia che sulla G.U. del 5 luglio 2008 n. 156 è stato pubblicato il Decreto 29 maggio 2008. Tale decreto approva una metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto pertinenti alle linee elettriche aeree ed interrate, esistenti e di progetto e alle cabine elettriche.Dagli elaborati depositati emerge che è stata calcolata, per l'intero tratto di elettrodotto che interessa il Comune di Verona, la DPA (Distanza di Prima Approssimazione). Si rammenta che all'interno delle fasce di rispetto (art. 4, comma 1, lett. h, della legge 36/2001) non è consentita alcuna destinazione di edifici a uso residenziale, ovvero che comporti una permanenza superiore a quattro ore.

Relativamente alla S.S.E. "San Martino B.A." che ricade nel territorio comunale del Comune di Verona non risulta indicata una D.P.A. al fine di valutare il rispetto dei limiti di campo elettromagnetico (obiettivo di qualità) presso le abitazioni prospicienti in Via Pontara Sandri.

Si richiede inoltre di valutare dal punto di vista tecnico - economico la fattibilità dell'interramento della linea elettrica prevista sul territorio comunale del Comune di Verona, al posto della linea aerea, sia per limitare l'esposizione ai campi elettromagnetici della popolazione e per evitare di vincolare parti di territorio attraversate dalla linea aerea.

Si fa presente inoltre che il cantiere base denominato C.B. 1.1, risulta in prossimità di una linea di alta tensione in gestione di AGSM, è opportuno che sia valutata la citata DPA Decreto 29 maggio 2008, come già descritto in precedenza si ricorda infatti che all'interno delle fasce di rispetto (art. 4, comma 1, lett. h, della legge 36/2001) non è consentita alcuna destinazione di edifici a uso residenziale, ovvero che comporti una permanenza superiore a quattro ore

RISPARMIO ENERGETICO

In linea con le politiche di risparmio energetico che il Comune di Verona sta predisponendo, si chiede di applicare i pannelli fotovoltaici sul tunnel proposto precedentemente (nel tratto che va dal recettore R1107 a R1551), devolvendo i proventi della gestione energetica al Comune di Verona.

ARIA

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 stazione meteo ARPAV di Roverchiara rispecchia le condizioni della pianura, mentre l'infrastruttura corre lungo la pedemontana, per la quale è più rappresentativa la stazione meteo di Buttapietra o Illasi;
- la simulazione della dispersione degli inquinanti ha utilizzato i dati meteo del 2014, annualità caratterizzata da una anomala piovosità. 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:

- compattazione delle piste di cantiere;
- utilizzo di irroratori per limitare il sollevamento delle polveri;
- copertura di tutti i carichi di materiali polvirulenti e dei depositi di materiali polvirulenti poco movimentati;
- limitare per quanto possibile le altezze di getto dei materiali;
- privilegiare per quanto possibile l'impiego di mastice d'asfalto e di bitumi a caldo con bassa tendenza di esalazione di fumo
- 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 ;
- eseguire la manutenzione periodica dei macchinari come previsto dalle case fornitrici;
- informare le maestranze di come comportarsi per ridurre le emissioni di cantiere.
- 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).

Monitoraggio

Si prende atto delle attività di monitoraggio della qualità dell'aria previste, che si ritengono adeguate come posizione, tipologia di misurazione e frequenza. Si chiede tuttavia che sia garantito l'accesso in diretta ai dati misurati ovvero sia fornita una relazione dei risultati entro 30gg dal termine di ciascun periodo continuativo di misure, per ogni postazione.

Informazione al pubblico

Data l'estrema vicinanza del futuro fronte di avanzamento dei lavori alle residenze del quartiere San Michele, si chiede la disponibilità ad un incontro con la popolazione relativa a emissioni, mitigazione e monitoraggio.

AREA DEL GIAROL GRANDE

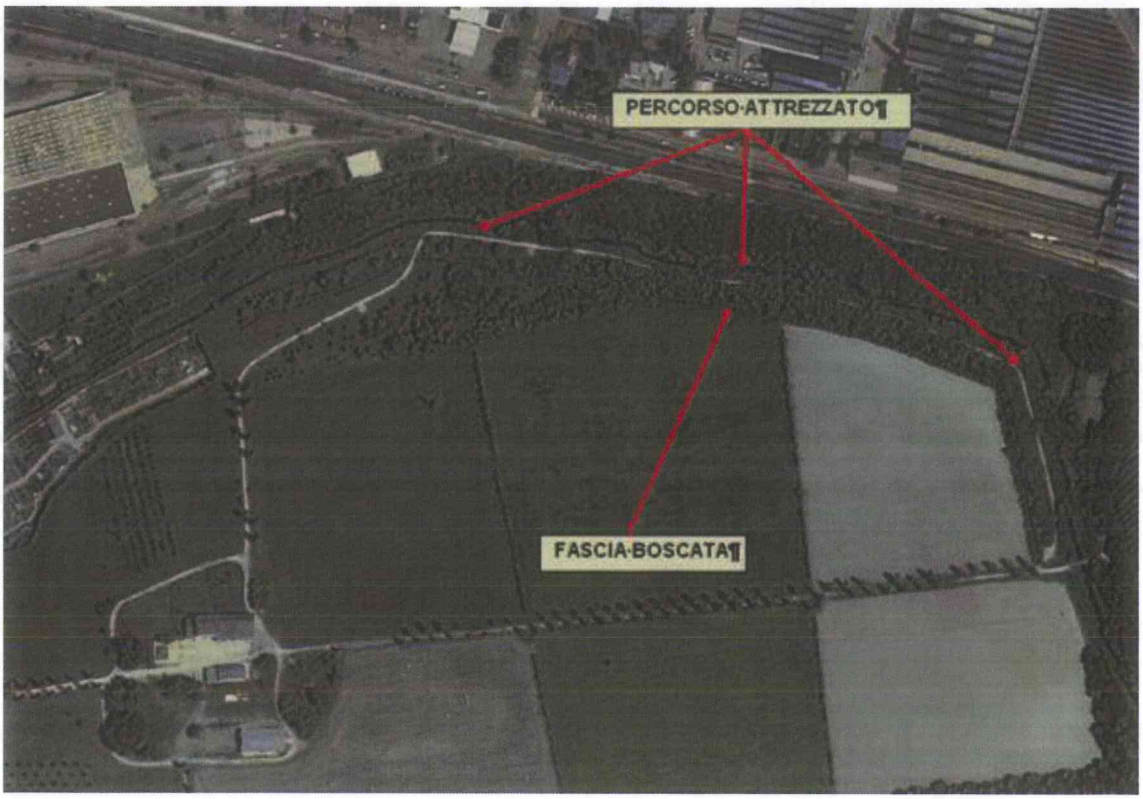
Protocollo: 2015/376239 del 22/12/2015

Con riferimento al tracciato della nuova pista di cantiere insistente nell'area del Giarol Grande, lungo la fossa Morandina – Torrente Valpantena, si evidenzia che tale tracciato interseca e si sovrappone al percorso pedonale attrezzato e alla fascia boscata ripariale realizzati dal Comune di Verona.

Si ritiene opportuno, vista la notevole valenza ambientale della rete ecologica realizzata, che vengano adottate adeguate misure per la sua salvaguardia tramite opportune azioni quali mitigazioni specifiche, la previsione di un ripristino, ovvero lo spostamento del tratto di pista di cantiere a sud della fascia boscata lungo l'area agricola esistente, etc.

TRATTO FOSSA MORANDINA – TORRENTE VALPANTENA





TUTELA DEL SUOLO

Protocollo: 2015/376239 del 22/12/2015

Si rileva che il tracciato della infrastruttura proposta si sviluppa interamente all'interno dell'area di ricarica degli acquiferi come definita dall'articolo 52 delle norme tecniche di attuazione del Piano d'area Quadrante Europa (PAQE).

Relativamente alle problematiche idrogeologiche, si osserva quanto segue:

- il tracciato proposto si trova, relativamente ai pozzi denominati Basse di San Michele, siti in Via Dietro Campagnole, al di fuori della fascia di rispetto ma a monte e, pressoché perpendicolare alla direzione del deflusso della falda freatica; pertanto si ritiene che il dilavamento delle acque meteoriche del tracciato medesimo comporterà una possibile criticità che potrebbe interessare le acque di falda che vengono intercettate dai medesimi pozzi;
- eventuali strutture geotecniche (pali di fondazione, paratie, ecc.) previste lungo il tracciato non dovranno in alcun modo intercettare la superficie freatica né tantomeno interferire con la stessa;
- i materiali utilizzati per le fondazioni del tracciato, dovranno assicurare il rispetto dei limiti indicati dalla normativa vigente per le cessioni di sostanze che potrebbero inquinare la falda o il terreno.

Si chiede inoltre di mantenere sia durante la cantieristica, sia durante la fase d'esercizio dell'opera, il regime idraulico del corsi d'acqua denominati fossa Morandina, torrente Fiumicello.

ACQUE e SCARICHI

Scarichi reflui

Sul territorio comunale di Verona, viene individuato un campo base in loc. "Pellegrina", al confine con il comune di San Martino Buon Albergo, dove verrà realizzata una struttura composta di strutture ricettive/ricreative e uffici per il personale che verrà impiegato nella realizzazione dell'opera in oggetto.

Nello specifico, viene indicata la permanenza di 220 operai e 60 impiegati, e viene stimato uno scarico di reflui pari a 17.000 litri/giorno.

Dalla documentazione allegata (rif. IN0D00DI2SHSA000G002C – cantieri e campi base), si evince che tali scarichi reflui verranno scaricati nel corpo recettore "fossa Mattarana", evidenziando che la stessa non è assolutamente idonea a ricevere scarichi reflui, trattandosi infatti di un canale irriguo del Consorzio di Bonifica.

Si evidenzia inoltre che, a pochi metri a sud dal campo base, vi è un campo pozzi per l'alimentazione dell'acquedotto comunale.

Si segnala che il campo base proposto è ubicato nell'area di tutela del pozzo ad utilizzo idropotabile, dove si applicano le norme di tutela e salvaguardia previste dall'art. 94 del D. Lg.vo 152/2006, dal Piano Regionale di Tutela delle Acque e dagli atti di indirizzo regionali di applicazione del Piano. In particolare quanto previsto dagli artt. 15 e 16 delle NTA del Piano di Tutela delle Acque (Deliberaz. Cons. Reg. n. 107 del 05/11/2009, modificata con D.G.R. n. 842 del 15/05/2012).

L'art. 16 delle NTA del Piano di Tutela delle Acque specifica che "*Nella zona di rispetto sono vietati l'insediamento dei seguenti centri di pericolo e lo svolgimento delle seguenti attività:*

a) dispersione di fanghi e acque reflue, anche se depurate;

...

d) dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade;

...

k) pozzi perdenti".

Pertanto, non potendo scaricare nella fossa Mattarana, ed essendo vietato lo scarico al suolo di acque reflue e fanghi, anche se depurati, in riferimento alle acque reflue assimilabili alle domestiche derivanti dall'intervento in oggetto, **si prescrive** che siano opportunamente scaricate in fognatura dinamica comunale, secondo le specifiche tecniche dettate dall'ente gestore Acque Veronesi Scarl, poiché dalla documentazione in possesso dello Scrivente, risulta che il cantiere base 1 di cui sopra sia raggiunto dalla fognatura comunale.

A tale proposito si ricorda quanto previsto dall'art. 10 del 'Regolamento del Servizio di Fognatura e Depurazione nell'ATO Veronese':

"*Quando l'utenza viene allacciata alla fognatura dotata di impianto di depurazione terminale, è vietato l'uso di pozzi neri, fosse biologiche e vasche Imhoff, che comportino la sosta prolungata delle acque reflue, nonché ogni sistema di dispersione. Pertanto tali manufatti dovranno essere opportunamente esclusi dalle nuove opere di scarico e messi fuori servizio previo svuotamento, pulizia, disinfezione e demolizione ovvero riempiendoli con idoneo materiale inerte costipato.*"



Fognatura comunale

Acque meteoriche

Campo Base "PELLEGRINA"

Dalla documentazione progettuale non risulta presente alcuna trattazione della gestione delle acque meteoriche.

Nel ricordare che le acque meteoriche provenienti dalla copertura devono essere smaltite all'interno della proprietà, al fine di garantire un maggior risparmio delle risorse naturali, e come indicato nell'Allegato A alla D.G.R.V. 80/2011, è auspicabile che le acque meteoriche di dilavamento provenienti dai tetti, che non rientrano tra le superfici sulle quali possano essere

presenti sostanze pericolose o pregiudizievoli per l'ambiente, siano riutilizzate per l'irrigazione di aree verdi, per uso antincendio o per lo sciacquone dei servizi igienici.

Si prescrive che la quota di posa dei pozzi perdenti per la dispersione delle acque meteoriche sia scelta dopo un'opportuna valutazione atta a definire l'estensione dello strato superficiale del sottosuolo idoneo a ricevere le acque meteoriche di dilavamento, al fine di garantire un'adeguata protezione delle acque sotterranee, come previsto nel Piano di Tutela delle Acque ed in particolare come specificato dalle Linee Guida pubblicate con D.G.R.V. 80/2011, stante l'ubicazione del campo pozzi idropotabili.

Si prescrive che le acque meteoriche vengano smaltite in suolo all'interno della proprietà per mezzo di pozzo perdente, onde evitare ristagni e problematiche igieniche in generale.

Parcheggio

Si ricorda che, come previsto dal comma 5 dell'art. 39 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque (D.C.R. n. 107 del 05/11/2009, come modificata dalla D.C.R. n. 842 del 15/05/2012), "*il recapito potrà avvenire anche negli strati superficiali del sottosuolo, purché sia preceduto da un idoneo trattamento in continuo di sedimentazione e, se del caso, di disoleazione delle acque ivi convogliate*".

Si ricorda che la gestione delle acque meteoriche ricadenti sul piazzale deve essere conforme a quanto previsto dall'art. 39 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque (D.C.R. n. 107 del 05/11/2009, come modificata dalla D.C.R. n. 842 del 15/05/2012).

Smaltimento acque meteoriche da piattaforma

Nella relazione specialistica per le acque superficiali (all. IN0D00DI2RHAC0000001C), a pag. 36 viene affermato quanto segue:

"Durante la fase di esercizio, tutte le sostanze e/o materiali che giungono sulla piattaforma ferroviaria (frammenti di metalli, polveri, perdite di liquidi, etc.) verranno dilavate dalle acque di prima pioggia per le quali sono state predisposte delle vasche di raccolta delle acque di prima pioggia, che serviranno a prevenire la dispersione di tali inquinanti nell'ambiente circostante. In particolare lungo il tracciato si realizzeranno opere di drenaggio della piattaforma ferroviaria necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche. Esse consistono nella realizzazione dei seguenti elementi principali:

- *canalette di drenaggio della piattaforma;*
- *impianti di trattamento delle acque di prima pioggia;*
- *fossi di guardia e di invaso ai lati della linea;*
- *bacini di laminazione;*
- *manufatti di regolazione della portata scaricata nei recettori finali.*

Nel complesso tali opere di drenaggio dovranno garantire che le aliquote meteoriche provenienti dalla piattaforma ferroviaria vengano opportunamente trattate (ai sensi della normativa vigente - Piano di Tutela delle Acque) prima di essere restituite ai corpi recettori."

Si sono presi in esame gli elaborati IN0D00DI2SZID0002002B, IN0D00DI2SZID0002005A, IN0D00DI2SZID0002006B e i 6 elaborati inerenti la planimetria e profilo di smaltimento delle acque meteoriche per la tratta di competenza del Comune di Verona, senza tuttavia reperire nelle planimetrie alcuna indicazione relativa all'inserimento nella rete di captazione delle acque meteoriche di pozzetti, vasche prima/seconda pioggia, ecc, ma solamente regolatori di portata, bacini di laminazione, canalette, tubi di adduzione, fossi di guardia.

Si ritiene fondamentale individuare tali sistemi di trattamento delle acque, in considerazione delle superfici coinvolte e della tipologia di sostanze/elementi presenti sulle piattaforme (frammenti di metalli, polveri, perdite di liquidi, etc).

Si prende atto del dimensionamento delle canalette e dei bacini di laminazione su un tempo di ritorno calcolato di 100 anni.

Sito ferroviario porta vescovo

Viene evidenziato un superamento colonna B nel primo metro superficiale per il parametro Idrocarburi Pesanti C>12 nel sondaggio R3c, e vi sono 4 superamenti del test di cessione fra quota campagna e -2 metri, nei sondaggi R3a R3b R3c per i parametri CR VI, TDS, IPA.

Tutti i superamenti sono all'interno di area ferroviaria e viene proposta la rimozione degli hot spot di contaminazione. Si ritiene necessario approfondire le indagini anche alle aree limitrofe al fine di stabilire l'estensione della contaminazione, e indagare la falda a valle idrogeologica rispetto all'area oggetto d'indagine.



Area di rispetto ferroviario in zona Bernini Buri

In questa area verrà realizzato il nuovo rilevato con piattaforma. Sono stati rilevati due superamenti per la colonna B, nel sondaggio R6bis ad una profondità compresa fra -1 e -2m da p.c. per i parametri mercurio e rame. Il test di cessione evidenzia inoltre 6 superamenti per i parametri fluoruri e idrocarburi pesanti.

Viene proposta la rimozione degli hot spot e smaltimento a discarica, si ritiene necessario approfondire le indagini anche alle aree limitrofe al fine di stabilire l'estensione della contaminazione, e indagare la falda a valle idrogeologica rispetto all'area oggetto d'indagine.



area privata fra Via Campagnole e linea ferroviaria

In questa area privata e abbandonata, sulla quale verrà realizzato il rilevato con piattaforma, sono presenti alcuni superamenti della colonna A per gli IPA nel sondaggio R7 ad una profondità compresa fra -1 e -2m da p.c.

Dovrà essere verificata la destinazione d'uso del terreno, in quanto allo stato attuale risultano esservi dei superamenti della colonna A in un sito attualmente oggetto di deposito materiali/rifiuti, che dovranno essere rimossi mediante l'eventuale presentazione di un programma di smaltimento rifiuti ai sensi della DGRV 3560/99.

Viene proposta la rimozione del primo strato superficiale con smaltimento a discarica, a tal proposito si dovrà produrre idonea documentazione come sopra indicato, con la caratterizzazione del rifiuto e delle sorgenti di contaminazione. Si ritiene necessario approfondire le indagini anche alle aree limitrofe al fine di stabilire l'estensione della contaminazione, e indagare la falda a valle idrogeologica rispetto all'area oggetto d'indagine.



VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

In riferimento all'intervento in oggetto, non ricadente all'interno dell'area SIC IT 3210042 "Fiume Adige tra Verona Est e Badia Polesine", si prende atto della relazione di screening, redatta secondo le linee guida dettate dalla DGRV n.3173/2006 e della valutazione riassuntiva di non probabile verificarsi di effetti significativi negativi sul Sito Natura 2000 per l'intervento in oggetto.

Si evidenzia tuttavia che la relazione di screening dovrà essere aggiornata secondo le linee guida previste dalla nuova DGRV 2299/2014, presentando inoltre la relativa modulistica regionale compilata e firmata da parte di professionista in possesso di comprovate effettive competenze in campo naturalistico - ambientale.

Si evidenzia fin d'ora, comunque, che dovranno essere attuate le seguenti misure di mitigazione:

- concentrare le fasi di cantiere a maggior impatto rumoroso nel periodo ottobre - marzo, ovvero al di fuori dei mesi che comprendono i periodi riproduttivi dell'avifauna presente;
- utilizzare macchine operatrici silenziate, conformi al D.Lgs. 262/2002 e, ove possibile, barriere acustiche mobili.

RIFIUTI DA DEMOLIZIONE

Si ricorda che i rifiuti derivanti dalle demolizioni dovranno essere trattati in base a quanto previsto nella Parte Quarta del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.

In particolare, per quanto riguarda il deposito temporaneo si dovranno rispettare i termini previsti nell'art. 183, comma 1, punto bb).

TERRE E ROCCE DA SCAVO

Eventuali materiali oggetto di scavo devono essere gestiti secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia.

Se gestiti come rifiuto, tali materiali sono sottoposti alla disciplina di cui alla parte IV del D.Lgs 152/2006.

Per i cantieri in procedura di VIA/AIA, con volumi di scavo superiori ai 6000 mc, si rimanda al DM 161 del 06 ottobre 2012, ovvero Piano di Utilizzo.

Per tutti gli altri casi, si rammenta che in data 20.08.2013 sulla Gazzetta Ufficiale n. 194 è stata pubblicata la legge di conversione 98/2013 relativa al Decreto del Fare (DL 69/2013), con riferimento agli art. 41 e 41 bis, per la gestione delle terre e rocce da scavo.

L'autocertificazione per la gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere presentata ad ARPAV, secondo le modalità indicate dalla circolare della Regione Veneto del 23.09.2013.

Distinti saluti

Il Dirigente della Direzione Ambiente
Ing. Andrea Bombieri

Comune di Verona
Ambiente
Via Pallone, 9 – 37121 Verona
Tel. 0458077642/8750 - Fax 0458004488
e-mail: ambiente@comune.verona.it
www.comune.verona.it
Partita IVA 00215150236