



COMUNE DI SOMMACAMPAGNA

Provincia di Verona

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Prot. n.: 17.099

E.prot DVA – 2014 – 0036000 del 05/11/2014

Del: 03/11/2014

Inviata tramite PEC

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Regione Veneto
Commissione Regionale VIA
Palazzo Balbi
Dorsoduro 3901
30123 Venezia
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Società Italferr S.p.A.,
Unità Organizzativa Costruzioni
via Vito Giuseppe Galati, 71
00155 Roma
italferr@legalmail.it

CEPAV DUE,
Consorzio ENI per l'Alta Velocità,
viale De Gasperi, 16
20097 San Donato Milanese (MI)
consorziocepavdue@pec.eni.it



OGGETTO: INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N.443/01.
LINEA A.V./A.C. TORINO-VENEZIA – TRATTA MILANO-VERONA – LOTTO FUNZIONALE BRESCIA-VERONA – PROGETTO DEFINITIVO – Trasmissione osservazioni del Comune.

Con riferimento al progetto definitivo di cui all'oggetto, si trasmettono in allegato le osservazioni approvate dal Consiglio Comunale con deliberazione n.61 del 28/10/2014 immediatamente eseguibile in applicazione delle disposizioni dei D. lgs n.152/06 e n.163/06.

Distinti saluti

IL SINDACO
Dott. Graziella Manzato
(firmato digitalmente ai sensi di legge)

Allegati pagine n.9.

OGGETTO: INTEGRAZIONE Osservazioni sul progetto definitivo della Linea A.V. // A.C. Torino – Venezia – Tratta Milano Verona – Lotto funzionale Brescia – Verona. Analisi tecnica finalizzata alla stesura delle osservazioni sul progetto e per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa alle modifiche al progetto preliminare conseguenti all’approvazione del CIPE.

Osservazione n. 1

Si richiede che il progetto presentato preveda, al fine di contribuire ad un corretto inserimento dell’infrastruttura nel territorio e/o come forma di compensazione in adempimento alle prescrizioni della Delibera del CIPE relativamente alla SS.11 per il tratto di interesse del Comune di Sommacampagna, il mantenimento, l’adeguamento e la cessione al Comune (ai sensi del Codice della Strada) della pista di cantiere già prevista in affiancamento a tutto l’asse ferroviario, dalla SP 26 Morenica fino all’innesto nella viabilità esistente in prossimità del cavalcaferrovia di via de Amicis, con le relative opere di connessione al rete viaria esistente, in parte già indicate nel progetto, da utilizzare come viabilità locale est - ovest.

In particolare si chiede che:

1. le caratteristiche della nuova viabilità siano riferite alla “pista di cantiere bitumata” indicata nella Tav. IN05 00 D E2 WA CA0000 002 0 – scala 1:100 di progetto, da realizzarsi con le caratteristiche tecniche previste dalla normativa per le strade pubbliche (corpo stradale di composizione e materiali idonei) con una larghezza minima di mt. 7,00 anziché i mt. 6,00 di progetto;
2. sia mantenuta la rotatoria prevista, nel piano di cantierizzazione, per l’inserimento sulla SP 26 Morenica, adeguandola alle dimensioni minime sopra indicate (mt. 7,00) e realizzandola con raggio di curvatura idoneo alla tipologia della strada provinciale da concordare con l’ente proprietario della strada;
3. nel tratto corrispondente al cantiere armamento, la pista in progetto deve essere rimossa e sostituita con un tratto stradale delle caratteristiche sopra indicate, da realizzarsi compatibilmente alla realizzazione delle mitigazioni a verde e/o dal rumore;
4. in corrispondenza del sottopasso in Loc. Siberie la pista - strada sia raccordata con la viabilità esistente da una rotatoria delle medesime dimensioni di quella prevista nel progetto di cantierizzazione, modificandone la posizione in accordo con il Comune; in tale posizione va rilevato che la nuova strada, sostitutiva della pista di cantiere, sarà posta in stretto affiancamento con l’area di cava esistente e l’area di servizio (occupate da manufatti accessori all’infrastruttura): si richiede pertanto che la realizzazione della pista bitumata sia accompagnata dall’esecuzione di tutte le opere di sostegno e/o consolidamento dei suoli interessati, al fine di garantirne la stabilità nel tempo per l’uso viario, concordandole opportunamente con il Comune che diventerà proprietario della strada stessa;
5. in corrispondenza del sottopasso di via Betlemme sia mantenuto il ponte scatolare previsto dal progetto di cantierizzazione opportunamente dimensionato per supportare la futura viabilità di transito, prevedendo opportuni accorgimenti per la salvaguardia degli edifici esistenti ed il mantenimento del collegamento (sottopasso esistente) con il territorio del Comune di Sona (abitato di Lugagnano), prolungandolo opportunamente e garantendo l’accessibilità in sicurezza alla nuova viabilità risultante dall’uso della pista di cantiere;
6. in corrispondenza di via Rampa, considerando la non realizzazione del cavalcaferrovia ivi previsto (vedi successiva Osservazione n. 12), sia confermata la rotatoria prevista nella cantierizzazione in prossimità dell’attuale sottopasso;

7. sia altresì confermato e mantenuto il tratto della pista previsto tra il Km 139+900 (via Rampa) ed il km 140+800 circa (fine lotto funzionale n. 7), confermando la rotatoria ivi prevista (in Comune di Verona) e provvedendo a collegarla opportunamente con il nuovo cavalcaferrovia di via De Amicis (vedi Osservazione n. 11);
8. la realizzazione delle mitigazioni a verde previste dal progetto sia realizzata a sud della nuova strada risultante, mantenendo la pista di cantiere, al fine di mitigare opportunamente anche gli impatti della nuova viabilità.

Osservazione n. 2

Si richiede che il progetto presentato, in adempimento alle prescrizioni della Delibera del CIPE, venga opportunamente integrato e modificato come segue:

- ✓ le essenze arboree da utilizzare siano quelle già indicate nell'art. 40 del Regolamento Edilizio Comunale, al fine di omogeneizzare gli interventi con la vegetazione tipica di questa parte del territorio regionale;
- ✓ la realizzazione delle mitigazioni (in filari, esemplari isolati ed aree destinate al rimboschimento) avvenga prima dell'avvio dell'esercizio dell'infrastruttura;
- ✓ sia prevista l'acquisizione al patrimonio indisponibile del Comune e/o il vincolo di destinazione d'uso pubblico perpetuo a parco pubblico, dei sedimi di eventuali aree boscate, arboreti in progetto, fasce boscate e filari alberati di vario genere, la cui manutenzione sia posta in carico all'ente gestore dell'infrastruttura.

Osservazione n. 3

Si richiede il finanziamento o contribuzione al finanziamento del progetto di recupero e consolidamento strutturale del santuario di Madonna di Monte vincolato dalla Soprintendenza Regionale con Decreto in data 20.06.2011, secondo il progetto approvato da questo Comune giusto Permesso di Costruzione n. 138/2014. I relativi lavori dovranno essere realizzati e completati, secondo le prescrizioni della Soprintendenza ed utilizzando ditte opportunamente qualificate, prima dell'esecuzione dei lavori preparatori di cantierizzazione dell'opera.

Sia apposto un vincolo d'uso pubblico sul santuario e sulle dirette pertinenze al fine di garantirne l'utilizzo pubblico, all'interno di un'opportuna convenzione da stipulare tra proprietà e Comune, prima dell'effettuazione dei lavori.

Osservazione n. 4

Si richiede che gli edifici e manufatti (legittimamente esistenti) che il progetto prevede in demolizione, in quanto interferiti dall'infrastruttura, siano (su richiesta dei proprietari) ricostruiti a parità di superfici coperte, volumi ed ingombri, in aree e/o superfici (possibilmente già in possesso dei proprietari medesimi) concordate preventivamente con il Comune, dotando le nuove edificazioni di tutti i necessari collegamenti con la viabilità esistente e/o in progetto.

Osservazione n. 5

Si richiede, al fine di garantire la continuazione della produzione e commercializzazione dei prodotti aziendali, nonché per la tutela dei posti di lavoro, il mantenimento dello stabilimento ANCAP nell'attuale ubicazione, modificando a tal fine il tracciato di progetto. In subordine si richiede che l'eventuale delocalizzazione del fabbricato produttivo ANCAP sul territorio del Comune di Sommacampagna avvenga attraverso la stipulazione di un opportuno accordo di programma tra General Contractor, Ferrovie, Comune, Regione Veneto e proprietà, in variante al vigente Piano di Assetto del Territorio e Piano degli Interventi e senza incidenza sul dimensionamento dello stesso, anche in relazione al consumo di Superficie Agraria Utile (SAU), in aree idonee anche in relazione alle linee di sviluppo insediativo delineate dal Comune, prevedendo le opportune compensazioni economiche, la necessaria dotazione di aree a

standard urbanistici, i relativi interventi // adeguamenti viabilistici e le necessarie e conseguenti compensazioni connesse alla traslazione dell'azienda.

In tal caso la nuova linea di produzione, il fabbricato e le relative pertinenze dovranno essere funzionanti garantendo ogni parte del processo produttivo e di commercializzazione dei prodotti, prima della dismissione della sede esistente.

Osservazione n. 6

Si richiede che il progetto dell'opera preveda una soluzione alternativa alla soppressione della strada comunale via Val di Sona (via Libia in Sona) che consenta il mantenimento dell'attuale collegamento viario tra la SP 26 Morenica e le aree poste in prossimità dell'attuale sede di ANCAP, nonché di collegamento con la Loc. Valle in Sona.

Si propongono due possibili soluzioni alternative:

- a) la realizzazione di un nuovo sottopasso ferroviario che, dal tronco terminale della strada comunale interrotta, a sud della nuova linea ferroviaria e sottopassando anche la linea storica, realizzi un collegamento viario di idonee dimensioni con la strada comunale di confine con Sona posta a nord della stazione ferroviaria;
- b) il mantenimento della pista di cantiere bitumata prevista, nel piano della cantierizzazione (Tav. IN05 00 D E2 WA CA0000 002 0 – scala 1:100), in affiancamento alla linea ferroviaria e quindi alla SSE, fino all'imbocco sulla SP 26 Morenica, compresa la rotonda ivi prevista da realizzarsi di larghezza e consistenza compatibile con il traffico veicolare in transito sulla medesima SP, da realizzarsi con tutte le caratteristiche tecniche previste dalla normativa per le strade pubbliche (corpo stradale di composizione e materiali idonei) con una larghezza minima di mt. 7,00 anziché i mt. 6,00 di progetto.

Osservazione n. 7

Si richiede la non realizzazione del nuovo sottopasso previsto al km.134+400 circa, di collegamento tra la Località Brognol in Sommacampagna e la Località Valle in Sona e delle connesse opere viarie (rotonda al Brognol), mantenendo il sottopasso esistente, con funzioni di mero collegamento delle aree agricole circostanti, opportunamente prolungato sotto la nuova linea ferroviaria, dirottando le risorse economiche non utilizzate sul potenziamento del sottopasso stradale della SP 26 Morenica e/o della strada medesima.

Osservazione n. 8

Si richiede il ripristino della soluzione viabilistica prevista nel progetto preliminare relativamente alla soluzione dell'interferenza tra la linea ferroviaria e la strada provinciale Morenica, tenendo opportunamente conto dello svincolo previsto in prossimità della stessa dal progetto del Sistema delle Tangenziali Venete. Inoltre, con riferimento all'utilizzo della strada provinciale quale percorso preferenziale per l'accesso ai cantieri (vedi elaborati di cantierizzazione) si richiede l'allargamento del sottopasso esistente e di quello di progetto nonché di tutto il tratto della SP 26 Morenica dal confine comunale al casello autostradale, con realizzazione di una pista ciclopedonale di opportuna larghezza che consenta un collegamento protetto tra l'abitato di Sommacampagna e l'area della stazione esistente.

Osservazione n. 9

Al fine di non penalizzare ulteriormente le attività agricole esistenti si richiede il mantenimento e/o la riproposizione dei sottopassi esistenti al Km. 136+500 circa (di collegamento tra le Loc. Colombarola in Sommacampagna e Sellara in Sona) ed al Km.136+750 circa in prossimità della Loc. Lantiera in Sona, proponendone il prolungamento sotto la nuova linea in progetto e un opportuno innesto viario sulla futura strada comunale derivante dal mantenimento della strada di cantiere di cui all'Osservazione n. 1.

Osservazione n. 10

Si richiede che l'innesto da sud al sottopasso previsto al km. 138 circa (Loc. Siberie) sia opportunamente rivisto, riprogettato e realizzato, nella medesima consistenza di progetto, in modo tale da non insistere sui sedimenti di cava esistenti (già scavati) e da essere compatibile con l'utilizzo della pista di cantiere quale viabilità comunale, come previsto nell'Osservazione n. 1.

Osservazione n. 11

Si richiede che l'attuale sottopasso ferroviario della linea storica, ubicato al km 138+800, in Loc. Betlemme, sia opportunamente prolungato al fine di conservare il collegamento degli edifici residenziali posti a sud dell'infrastruttura che trovano il loro sbocco viario, storico e naturale, nell'attuale sottopasso di collegamento con l'abitato di Lugagnano, garantendo inoltre l'accessibilità in sicurezza alla nuova viabilità risultante dall'uso della pista di cantiere.

Osservazione n. 12

Si richiede la non realizzazione del cavalcaferrovia previsto al km. 139 che andrà sostituito con il prolungamento dell'attuale esistente sottopasso (quanto meno nelle dimensioni attuali), dalla realizzazione di una rotatoria di adeguate dimensioni (da concordare con il Comune) all'incrocio tra via Rampa e via Belvedere, al fine di consentire il massimo potenziale di utilizzo del cavalcaferrovia di via De Amicis, nonché dalla realizzazione di una pista ciclo pedonale di adeguate dimensioni lungo via Rampa e in corrispondenza del sottopasso, dirottando le altre risorse economiche sulla realizzazione della barriera verde anch'essa indicata alla successiva Osservazione n. 13.

Osservazione n. 13

Si richiede che la realizzazione del cavalcaferrovia previsto al km. 140 circa, in corrispondenza di via De Amicis in Sona, sia effettuata integrando e modificando opportunamente il progetto al fine di corrispondere da un lato esigenze viabilistiche del territorio e dall'altro alla minimizzazione degli impatti viari sui centri abitati di Caselle e di Lugagnano, adeguando contestualmente la viabilità circostante ed inserendo ulteriori mitigazioni di carattere ambientale sotto forma di barriere alberate in prossimità della risultante struttura viaria.

In particolare si richiede che il cavalcaferrovia sia realizzato con due corsie per senso di marcia e sia opportunamente potenziata la viabilità connessa come segue:

- potenziamento ed allargamento di via De Amicis in Sona fino ad una larghezza minima di mt. 7 con realizzazione di una rotatoria di opportune dimensioni all'innesto di via De Amicis in via Beccarie nel centro abitato di Lugagnano; tale intervento può essere facilmente realizzato attraverso la conferma ed il mantenimento di quanto previsto nel piano di cantierizzazione e l'affiancamento della viabilità stessa (da mantenere) con una barriera verde di composizione e spessore da concordare con il Comune;
- realizzazione in accordo con il comune di Sona di un nuovo collegamento viario che parallelamente alla A22 determini l'innesto diretto nella nuova rotatoria di progetto, su via Beccarie, di una strada con funzione di circonvallazione nord dell'abitato di Lugagnano (utilizzando l'esistente Via Sacharov) al fine di impedire al traffico pesante di cantiere di attraversare il centro abitato medesimo e quale compensazione per gli impatti viari;
- potenziamento ed allargamento di via Canova in Caselle fino ad un minimo di mt. 7, ivi prevedendo le seguenti opere compensative:
 - ampliamento del sedime stradale fino ad un minimo di mt. 7, nel rispetto degli edifici esistenti anche tramite una eventuale modifica dell'asse stradale attuale;
 - un'opportuna rotatoria, di adeguate dimensioni all'incrocio tra il cavalcaferrovia, via Belvedere e via Cason in Verona;

- la risoluzione dell'innesto di via Macaccara in Caselle, rispettando le fasce boscate / siepi esistenti lungo tale asse viario, tutelate dalla strumentazione urbanistica comunale;
- una ulteriore rotatoria, di adeguate dimensioni, in prossimità dell'innesto di via Verona nella strada di circonvallazione della città, il cui posizionamento andrà concordato con il limitrofo comune di Verona e adeguato alla rotatoria ivi prevista dal progetto Si.Ta.Ve.;
- realizzazione di un'opportuna barriera verde (fascia alberata - boscata) a tutela del centro abitato di Caselle, per tutta la lunghezza di via Canove della larghezza di almeno 40 mt., composta da tre filari (alternati) di alberi di alto fusto e relative siepi di delimitazione, utilizzando essenze arboree ed arbustive che non determinino rischio per i voli aerei data la vicinanza con l'aeroporto Valerio Catullo (bird-strike). Tale elemento vegetazionale sia affiancato, quale forma di mitigazione // compensazione ambientale, da un percorso ciclopedonale largo almeno metri 3, da realizzarsi e cedere al Comune di Sommacampagna;
- realizzare opportune forme di integrazione vegetazionale tra la predetta barriera e quella che sarà realizzata nella medesima area, da parte della A22, in relazione al progetto di realizzazione della 3 corsia autostradale, concordandone opportunamente il progetto, le modalità ed i tempi di esecuzione con il Comune.

Osservazione n. 14

Relativamente alle opere di mitigazione ambientale a verde, che il progetto sia modificato ed integrato come segue:

- a) a tutela dell'area boscata in Loc. Madonna di Monte e fatta salva la prevista autorizzazione regionale in materia, sia dimostrato in apposita scheda tecnica che gli interventi di progetto risultano coerenti con quanto previsto nella Relazione Forestale (pag. 49) relativamente a:
 - ✓ destinazione a bosco di una superficie equivalente o maggiore di quella modificata (indicata pari a mq 6.759);
 - ✓ miglioramento culturale di una superficie doppia rispetto a quella modificata individuando opportunamente;
 - ✓ contribuzione alla realizzazione di altra area boscata di mitigazione con specifico riferimento all'abitato di Caselle di cui alla precedente Osservazione n. 13;
- b) tutte le formazioni vegetali (arboree ed arbustive) esistenti, individuate in accordo con il Comune, fino a mt 100 dalle aree di cantiere, aventi rilevanza per l'aspetto naturalistico, ambientale e paesaggistico, dovranno essere oggetto di specifica tutela e qualora danneggiate o interferite, in sede di realizzazione di lavori (sia quindi rispetto al progetto che alla cantierizzazione), dovranno essere riproposte e/o ripristinate, anche in sedimi limitrofi, nella stessa consistenza e tipologia esistente;
- c) laddove il tracciato ferroviario risulti ubicato in ambiti territoriali interessati dai coni visuali individuati nel PAT, dovranno essere predisposte e concordate specifiche forme di mitigazione visiva con riferimento alle tipologie vegetali previste dal progetto: si richiede di concordare opportunamente tali mitigazioni con il Comune, presentando preventivamente una proposta in tal senso formata con indagine fotografica relativa alla visuale tutelata e fotoinserimento delle mitigazioni proposte, con disponibilità ad apportare le eventuali modifiche ed integrazioni ritenute opportune e necessarie dal Comune;
- d) implementazione delle mitigazioni afferenti al mascheramento della sottostazione elettrica posta in prossimità della SP 26 Morenica, con realizzazione di una fascia boscata attorno alla centrale stessa, al fine di renderla invisibile sia dalla strada provinciale che dal circostante territorio agricolo;
- e) realizzazione di una nuova macchia boscata di opportuna profondità (minimo mt 40) in corrispondenza del nucleo abitato sito in Loc. Betlemme;

- f) realizzazione di una nuova macchia boscata di opportuna profondità (minimo mt 40) in corrispondenza della Loc. Rampa (dal Km 139 al Km 140+500) in parziale sostituzione della fascia boscata, compreso il sedime occupato dal cavalcaferrovia previsto, da non realizzare;
- g) mitigazione a verde della strada risultante dal mantenimento della pista di cantiere, tramite fascia boscata (secondo la definizione di progetto) da realizzare a sud del tracciato previsto;
- h) mitigazione con filari alternati del tipo "filare fitto" del cavalcaferrovia di Via de Amicis;
- i) realizzazione della barriera verde (fascia alberata - boscata) a tutela del centro abitato di Caselle, per tutta la lunghezza di via Canova della larghezza di almeno 40 mt., composta da tre filari (alternati) di alberi di alto fusto e relative siepi di delimitazione, utilizzando essenze arboree ed arbustive che non determinino rischio per i voli aerei data la vicinanza con l'aeroporto Valerio Catullo (bird-strike);
- j) relativamente all'impatto dell'infrastruttura sulle aree individuate dal PAT per la tutela faunistica ed in particolare per l'area ubicata in Caselle, in prossimità della Loc. Paradiso, si chiede che vengano previsti almeno n. 3 cunicoli per il passaggio della fauna, uno proprio presso la Loc. Paradiso e gli altri due nel tratto tra la SP 26 Morenica e la Loc. Siberie.

Osservazione n. 15

Relativamente alle opere di mitigazione afferenti al rumore si richiede che:

- a. venga opportunamente trattato con interventi puntuali diretti il complesso monumentale del Santuario di Madonna di Monte in ragione del rilievo storico ambientale dello stesso e della sua assimilabilità agli edifici sensibili trattati dal progetto;
- b. venga prolungata verso ovest la barriera antirumore BA-30-001-MV, fino a comprendere la tutela dell'aggregato residenziale della Loc. Paradiso, posto (di fatto) a cavallo del limite di 250 metri dalla nuova linea in costruzione;
- c. sia prevista la realizzazione di barriere fonoassorbenti in corrispondenza di ogni edificio residenziale posto in prossimità della nuova linea;
- d. sia predisposto e sottoposto al Comune per l'approvazione il piano di monitoraggio del rumore al fine di stabilire confronto ante-operam/post-operam, come prescritto dalla delibera del CIPE.

Osservazione n. 16

Relativamente alla realizzazione della SSE – Sona si richiede che:

- A) sia opportunamente ridotta al minimo necessario la superficie occupata dalla SSE sia in relazione alla minimizzazione dell'impatto sul paesaggio (trattandosi di zona soggetta a vincolo ai sensi del Titolo III del D.Lgs 42/04) che in riferimento all'area effettivamente necessaria quale pertinenza della stessa;
- B) tutti gli impianti realizzati siano del tipo blindato ed isolato in SF6;
- C) venga dichiarato quali debbano essere le eventuali fasce di rispetto di natura urbanistico edilizia conseguenti alla realizzazione della SSE e quali eventuali interventi edilizi possano esservi realizzati.

Osservazione n. 17

Considerato che il nuovo tratto di elettrodotto in progetto risulta ubicato in ambito di tutela paesaggistica ai sensi del Titolo III del D.Lgs 42/02 in applicazione del D.M. del 7/03/1966 n. 104, che ha *"Riconosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché per la sua eccezionale strutturazione e la disposizione dei dossi che la costituiscono adorni di morbidi rilievi in fregio alla parte meridionale del lago di Garda, forma un quadro naturale di grande suggestività, godibile da punti di vista e belvedere accessibili al pubblico; le quiete modulazioni dei rialzi morenici fanno apparire la località imminente sulla distesa pianura circostante e da*

questo accostamento e dalla presenza vicina del Garda il sito acquista una figura incomparabile di salubrità e di elegiaca dolcezza; le ricche risorse del terreno e la felicità privilegiata dell'area destinarono il luogo ospitale ad uno sviluppo pacato, che non infranse le caratteristiche della natura e che, senza soluzione di continuità, si è accresciuto e disteso dal XII secolo, perfezionando nel quattrocento, nel cinquecento, nel settecento la sua fin quasi florida immagine nelle ville più ornate e ricche e nelle case del borgo solare; i parchi e i giardini si sono innestati negli stessi vigneti, nei frutteti fiorenti e con la sontuosa vegetazione di magnolie, platani e cipressi costituiscono il punto di fusione tra le architetture e il paesaggio; quali necessari tramiti, esaltano per un lato la nobile statura delle ville, di cui sono scrigno ed insieme decorazione viva e varia, per altro verso i campi che dai parchi ricevono una dimensione più distesa ed una funzione nuova dell'agglomerato urbano", ed in presenza sulla collina soprastante all'asse ferroviario, in prossimità dalla SP 26 Morenica, di un rilevante bene culturale, recentemente oggetto di vincolo da parte della Soprintendenza: il Santuario di Madonna di Monte ed il limitrofo complesso edilizio, come da Decreto del Soprintendente Regionale in data 20.06.2011, si richiede che il nuovo tratto di elettrodotto previsto nel progetto venga realizzato totalmente interrato.

Osservazione n. 18

Relativamente alla cantierizzazione, confermato e ribadito quanto sopra illustrato ed osservato con riferimento alla pista di cantiere, si richiede:

- a. che il potenziamento ed adeguamento di via Val di Sona e via Siberie sia realizzato con l'ampliamento della carreggiata fino a mt. 7,00 complessivi, nel rispetto del D.M. 05.11.2001, con successiva cessione al Comune di aree ed opere realizzate, a compensazione della eliminazione del tratto terminale di via Val di Sona verso la SP 26 Morenica ed a compensazione degli impatti connessi al transito dei mezzi di cantiere;
- b. lo spostamento del cantiere "operativo" L.7.O.1 verso il confine con Verona, in relazione alla richiesta di non realizzazione del cavalcaferrovia di via Rampa e della conseguente riduzione degli impatti sul territorio e sulla viabilità locale, evitando la realizzazione della rotatoria su via Ceolara e le problematiche di accesso al cantiere, data la presenza (sul tracciato della prevista strada di servizio) di un'area di cava profondamente scavata o sua collocazione all'interno dell'ara di cava già esistente sul territorio;
- c. di ubicare il suddetto cantiere operativo in prossimità del cavalcaferrovia di via De Amicis e/o di via Canova che andrà opportunamente modificata e potenziata secondo quanto indicato nella precedente Osservazione n. 13, rendendo quindi agevole e poco impattante il collegamento alla viabilità sovra ordinata.

Osservazione n. 19

PROCEDURA di CANTIERIZZAZIONE:

Nel territorio del Comune di Sommacampagna sono previste delle piste di cantiere lungo la linea ferroviaria per far in modo di interagire il meno possibile con la viabilità ordinaria sono da osservare le seguenti incongruenze:

- a) Al chilometro 138+050 nell'intersezione della strada urbana (via Siberie) la pista nella costruzione della rotonda e della strada per ritornare lungo la ferrovia (verso est) è costruita sulla cava denominata "CEOLARA" già scavata ad una profondità di -23 metri dal piano campagna;
- b) La strada di collegamento con il cantiere operativo L.7.O.1 risulta impraticabile in quanto passa sulla cava "BETLEMME" già scavata ad una profondità di -23 metri dal piano campagna; inoltre la rotonda prevista su via Ceolara va ad interessare una casa di civile abitazione esistente.

Osservazione n. 20

LIMITAZIONE DELLA DIFFUSIONE DEGLI INQUINANTI ATMOSFERICI DURANTE L'ESECUZIONE DELL'OPERA:

- a) Considerato che il territorio del comune di Sommacampagna viene interessato da parecchie infrastrutture (autostrade A4 e A22, ferrovia, aeroporto, strade provinciali di notevole traffico) e che ogni anno, con ordinanza sindacale, vengono imposte specifiche modalità di trasporto dei materiali polverulenti (ghiaia, sabbia, ...), che si richiede che i carichi trasportati siano idoneamente coperti;
- b) Le piste di collegamento del cantiere devono essere costantemente bagnate per impedire qualsiasi divulgazione di polveri sottili;
- c) Le barriere antipolvere e le eventuali barriere antirumore (nel caso in cui i monitoraggi eseguiti nel corso dell'opera accertino un peggioramento dei limiti) devono essere previsti anche nei cantieri operativi e nei cantieri di armamento.

Osservazione n. 21

OSSERVAZIONI AMBIENTALI SUL PROGETTO DEFINITIVO:

- a) Il progetto prevede che vengano effettuati vari monitoraggi ambientali sia ante-operam che durante l'esecuzione dei lavori che post-operam; si osserva che i monitoraggi ambientali ante-operam devono essere eseguiti almeno per un anno prima dell'inizio lavori e che il Comune possa accedere a tutti i dati rilevati;
- b) Nell'esecuzione di barriere arboree di mitigazione deve essere previsto un accordo- incarico di manutenzione del verde e di pulizia delle stesse aree a ditta locale : in via prioritaria a Coop. Sociale di tipo B che esegua già lavori simili sul territorio del Comune.

Osservazione n. 22

Al fine di minimizzare il più possibile l'impatto della nuova linea ferroviaria sul territorio, senza aumentare l'occupazione di suolo agricolo ed al fine di limitare l'inquinamento acustico, se ne richiede la realizzazione in TRINCEA nel tratto tra la SP n. 26 Morenica e l'autostrada A22.

Osservazione n. 23

Ad integrazione dell'Osservazione n. 18 si chiede di valutare ed eventualmente attuare l'accorpamento al cantiere "armamento" del cantiere operativo L.7.O.1. in prossimità della SP 26.

Osservazione n. 24

Ad integrazione dell'Osservazione n. 10 si chiede che il sottopasso di via Siberie sia opportunamente allargato al fine di consentire la realizzazione di una strada a doppio scorrimento con affiancata pista ciclo-pedonale di almeno tre metri di larghezza con cordolo di protezione per pedoni e ciclisti.

Osservazione n. 25

Allo scopo di compensare la sottrazione delle aree agricole e per ridurre il deficit ambientale si chiede la realizzazione come compensazione dell'opera di una pista ciclo-pedonale sull'argine del Canale Alto Agro Veronese nei Comuni di Sona e Sommacampagna, prolungandola fino a Custoza secondo il progetto preliminare in atti in Comune.

Osservazione n. 26

Si chiede che sia opportunamente finanziato da parte del General Contractor l'aggiornamento dei piani di protezione civile comunale e provinciale.

Osservazione n. 27

Si chiede che la stazione ferroviaria di Sommacampagna e la stazione di via Rampa a Caselle siano ristrutturate ed adeguate al fine di poterle utilizzare per l'incremento della fruizione turistica del territorio e nell'ottica della realizzazione della metropolitana di superficie.

Osservazione n. 28

In riferimento all'Osservazione n. 13 si segnala che l'infrastruttura prevista (sovrappasso di via De Amicis – via Canova) potrebbe essere sovra dimensionata essendo riferita alla Variante SS11 e discordante rispetto al progetto Si.Ta.Ve..

Osservazione n. 29

Ad integrazione dell'Osservazione n. 15 si chiede la realizzazione di pannelli fonoassorbenti lungo tutta la tratta che interessa il Comune di Sommacampagna, a sud del tracciato di progetto, senza discontinuità, al fine di abbattere drasticamente la diffusione del rumore.

Osservazione n. 30

Si chiede di evitare lavori di cantiere nelle ore notturne in prossimità degli edifici abitati e nelle zone residenziali.

Osservazione n. 31

Cepav 2 e/o Italferr dovranno accollarsi i costi di riparazione delle strade comunali rovinare dal continuo passaggio dei camion addetti ai lavori della TAV, per tutta la durata degli stessi.

Osservazione n. 32

Si richiede, quale opera compensativa, la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italferr, di barriere antirumore su circoscrizione Europa, dopo la rotonda su via Caselle, in direzione Villafranca all'altezza delle abitazioni su via Saragat, e in direzione autostrada all'altezza di via Cabbianca, con tipologia da concordare con il Comune;

Osservazione n. 33

Si richiede la realizzazione di opere compensative pari al 12% del valore dell'opera realizzata nel territorio comunale, seguendo la priorità di elencazione delle osservazioni o, in alternativa in contributi per altre opere di interesse pubblico secondo le indicazioni del Comune.

Pec Direzione

Da: sommacampagna.vr@cert.ip-veneto.net
Inviato: lunedì 3 novembre 2014 13:39
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it;
protocollo.regionale@pec.regione.veneto.it; italferr@legalmail.it;
consorziocepavdue@pec.eni.it
Cc: paolo.sartori@comune.sommacampagna.vr.it;
giandomenico.allegri@postacertificata.gov.it
Oggetto: [Documento: 0000850/2014] Infrastrutture ferroviarie strategiche definite dalla
Legge Obiettivo n. 443/01. Linea A.V./A.C. Torino-Venezia - tratta Milano-Verona -
Lotto funzionale Brescia-Verona - Progetto definitivo - Trasmissione osservazioni
del Comune
Allegati: Osservazioni al progetto definitivo_TAV - definitive.pdf; Segnatura.xml;
Trasmissione_osservazioni_TAV.pdf; Trasmissione_osservazioni_TAV.pdf.p7m

Si trasmettono in allegato lettera del Sindaco ed osservazioni del Comune di Sommacampagna al progetto definitivo
linea A.V./A.C. lotto funzionale Brescia-Verona. Distinti saluti, Ufficio Segreteria