



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE – VIA E VAS

Indirizzi in allegato

IL PRESIDENTE

**OGGETTO: IDVIP3770 VIA Speciale ex artt. 165 e 183 del Dlgs 163/2006 - Progetto preliminare dell'intervento "Attraversamento di Vicenza" - 2° Lotto funzionale della tratta AV/AC "Verona-Padova".
Richiesta di integrazioni.**

Su richiesta del Coordinatore della Sottocommissione VIAS, al fine di completare le procedure di valutazione in oggetto, si ritiene necessario acquisire le integrazioni di seguito elencate.

Componenti ambientali

Componente "Ambiente idrico – acque superficiali"

1. Nel progetto viene prevista la realizzazione della cassa di espansione sul torrente Onte (Comune di Sovizzo). Visto che l'area prevista per la cassa in relazione al progetto in istruttoria risulta essere inferiore rispetto a quella verificata dalla Regione Veneto e presentata nel Progetto Preliminare del 2004, si ritiene necessario un approfondimento progettuale su come l'area della cassa prevista dalla Regione, determinata sulla base di studi effettuati, possa in seguito integrarsi con quella proposta con il presente progetto. Valutare, inoltre, la possibilità di realizzare l'intera cassa di espansione, a seguito di un confronto con la Regione, come misura di compensazione ambientale.
2. Si ritiene necessario verificare ed eventualmente aggiornare i dati e le informazioni cartografiche utilizzati per l'analisi idrologica - idraulica dell'area (massimi annuali di precipitazione, idrogrammi di riferimento, rilievi topografici, condizioni al contorno, ecc.) in cui si inseriscono il progetto ferroviario, i diversi progetti stradali nonché il progetto della nuova linea TPL e nello sviluppo del modello di calcolo bidimensionale adottato, in modo tale da avere una caratterizzazione dell'area più dettagliata in linea con la pianificazione e programmazione degli Enti competenti in materia (Autorità di Distretto Idrografico, Regione, Enti Locali), attualmente vigente sul territorio in cui si inseriscono le opere ferroviarie e stradali. I risultati dovranno essere utilizzati per i dimensionamenti e verifiche idrauliche delle infrastrutture necessarie per superare le interferenze opera – ambiente idrico superficiale.
3. Si ritiene necessario dettagliare, approfondire e integrare il dimensionamento e le verifiche idrauliche di tutte le infrastrutture previste per superare le interferenze con i corpi idrici superficiali impattati (ponti, tombini, deviazioni, sistemazioni ecc) non solo dal tracciato ferroviario ma anche dagli interventi stradali in progetto (evidenziando ad esempio, i franchi di sicurezza, il grado di riempimento, ecc.). In tale ambito, inoltre, considerati i risultati della simulazione idraulica eseguita e che tali risultati risultano essere condizionati anche da altri progetti previsti da pianificazioni e/o programmazioni presenti sul territorio (ad esempio gli interventi della Regione Veneto), si ritiene fondamentale chiarire tale aspetto, ovvero come si coordinano sullo stesso territorio gli interventi previsti da diversi progetti, pianificazioni e/o programmazioni, dettagliando maggiormente gli scenari previsti ed in particolar modo quello scelto.

ID Utente: 7666
ID Documento: CTVA-7666_2018-0008
Data stesura: 05/04/2018

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57223063 3064 - Fax 06-57223082
e-mail: ctva@minambiente.it - e-mail PEC: ctva@pec.minambiente.it

In particolare, non risulta chiaro, per quanto riguarda la cassa di espansione sul torrente Onte, come il dimensionamento previsto dal progetto oggetto di studio si mette in relazione con quello previsto dalla Regione Veneto che prevede una cassa di espansione di dimensioni maggiore per la messa in sicurezza idraulica l'area di Vicenza. Di seguito si riporta uno stralcio delle informazioni della Direzione Difesa del Suolo della Regione Veneto inerenti lo stato dell'arte al 10 gennaio 2018 dei bacini di laminazione delle piene, per l'intervento previsto sul torrente Onte.

	Bacino di laminazione	Dati tecnici e importi	Stato di avanzamento
20	Realizzazione di opere di invaso sul torrente Onte in Comune di Sovizzo (0,5 milioni di m ³) – ID Piano 452	Volume max invasabile 500.000 m ³ Superficie bacino 50 ha Importo complessivo progetto € 10 ML	OPERA NON FINANZIATA Conclusa procedura di VIA del progetto preliminare il 13/11/2007 (progetto generale di messa in sicurezza dell'area metropolitana di Vicenza). In fase di studio sviluppo della progettazione definitiva ed esecutiva

Inoltre, nella “Relazione generale – volume 2, pag. 82” dello Studio di Impatto Ambientale, si fa riferimento al progetto di realizzazione dello Scolmatore Retrone “che determina un'importante modificazione nell'idraulica del fiume Retrone stesso”. A tal riguardo, si ritiene necessario chiarire come tale progetto influenza le scelte progettuali in merito agli interventi atti a mitigare il rischio idraulico dell'area.

4. Considerato che “il progetto prevede delle variazioni piano – altimetriche del tracciato ferroviario esistente e l'attraversamento in ambito urbano con conseguenti importanti interventi di risoluzione delle interferenze con la viabilità esistente per il ripristino della continuità stradale e ciclo-pedonale”, si ritiene che debbano essere forniti maggiori approfondimenti sugli impatti che tali variazioni e modifiche hanno sulla circolazione delle acque meteoriche. In particolare, si ritiene che dovrà essere eseguito il dimensionamento e la verifica di tutte le strutture previste per la raccolta e l'allontanamento delle acque meteoriche sia per il tracciato ferroviario che per gli interventi stradali connessi, oltre l'individuazione dei recapiti finali di queste acque. Per quest'ultimo punto, dovrà essere valutata l'esigenza di punti di eventuali punti di campionamento per il rispetto dei limiti allo scarico previsti dalla normativa di settore vigente.
5. Per quanto riguarda i cantieri individuati, si ritiene fondamentale, valutare la loro collocazione anche in funzione della pericolosità idraulica e, se necessario, prevedere, eventuali misure di mitigazione. In tale ambito si suggerisce di fornire una cartografia a scala più di dettaglio rispetto a quella presentata, in modo tale da approfondire le caratteristiche delle aree in cui sono previsti i singoli cantieri.
6. Nel documento di Studio di Impatto Ambientale (SIA)- Relazione generale- Volume 2, luglio 2017 elenca le normative nazionali di riferimento. Si ritiene opportuno tenere in considerazione anche le seguenti normative di settore:
 - Decreto Ministeriale 8 novembre 2010, n. 260: “Regolamento recante i criteri tecnici per la classificazione dello stato dei corpi idrici superficiali, per la modifica delle norme tecniche del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, predisposto ai sensi dell'articolo 75, comma3, del medesimo decreto legislativo”.
 - Decreto Legislativo 13 ottobre 2015, n. 172: “Attuazione della direttiva 2013/39/UE, che modifica le direttive 2000/60/CE per quanto riguarda le sostanze prioritarie nel settore della politica delle acque”.
7. Nella sezione “Qualità delle acque superficiali a pagina 85 riporta il calcolo dell'indice LIM (Livello di Inquinamento dai Macrodescrittori). Si ritiene necessario tenere ora presente quanto previsto dal DM 260/2010 per il calcolo del LIMeco (Livello di Inquinamento dai Macrodescrittori per lo stato ecologico).

8. Si ritiene necessario che il monitoraggio PO sia effettuato anche dopo l'esercizio della linea, con la tempistica e le modalità indicate nel DM 260/2010 per quanto riguarda il monitoraggio dello stato ecologico e chimico delle acque superficiali e con quanto previsto alla sezione 6.2.1.4 - Frequenza e durata dei monitoraggi- del documento del MATTM inerente le "Linee guida per la predisposizione del progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedura VIA", - Rev. 1 del 17/06/2015- Indirizzi metodologici : Ambiente idrico
9. Dalla documentazione analizzata il monitoraggio AO e PO su ciascun corso d'acqua si eseguirà solo sulla sezione di valle rispetto al tracciato. Si ritiene invece necessario che il monitoraggio AO e PO sia effettuato sia a monte che a valle.
10. In relazione alle metodologie di campionamento della Rel SIA vol 2, si ritiene opportuno al riguardo tenere presente anche il Manuale Ispra 111/2014 per quanto riguarda i metodi biologici di campionamento per le acque superficiali interne e in generale, per il monitoraggio delle sostanze prioritarie secondo il D.Lgs. 172/2015, la Linea Guida Ispra 143/2016.
11. Si ritiene opportuno indicare nella tavola 2/2 del reticolo idrografico anche la localizzazione del Fosso Cordaro e della Roggia Dioma.
12. Integrare con una tavola la localizzazione dei punti di campionamento delle acque superficiali in corrispondenza dei corsi d'acqua Dioma e Retrone.

Componente "Suolo e sottosuolo – Acque sotterranee"

13. Si ritiene essenziale nella successiva fase progettuale integrare le informazioni e gli elaborati relativi all'idrogeologia del S.I.A., fornendo un'apposita cartografia idrogeologica di dettaglio per l'area d'interesse, corredata da una specifica relazione idrogeologica e da un numero adeguato di sezioni litologiche e di sezioni idrogeologiche, che consentano una ricostruzione attendibile delle caratteristiche litostratigrafiche e idrodinamiche dei terreni attraversati, la geometria degli acquiferi superficiali e profondi e una migliore definizione del limite tra l'acquifero superficiale e quello profondo, al fine di una più corretta individuazione degli interventi di mitigazione dei rischi e degli impatti attesi sulla risorsa idrica sotterranea durante le operazioni di cantiere.
14. Nelle tratte all'aperto in aree sensibili a elevata vulnerabilità idraulica per la presenza di terreni permeabili, sede di acquiferi con livello della falda freatica che si attesta a pochi metri di profondità dal p.c., dove sono previste le principali opere d'arte e/o modifiche al tracciato (rettificazione, cavalcaferrovia, viadotti, elettrificazione ecc.) sono possibili alterazioni del livello piezometrico e della qualità delle acque di falda dovuti alle attività di cantiere per la realizzazione delle opere. Per tali motivi, anche se il potenziale impatto atteso sulla componente ambientale dalle opere in progetto sarà prevenuto mediante l'adozione di adeguate pratiche gestionale e di misure di protezione e prevenzione di tali rischi, si ritiene necessario:
 - a. porre particolare attenzione, laddove sono previste attività di perforazione e di esecuzione di fondazioni profonde delle spalle dei cavalcaferrovia o di altre opere d'arte, nel prevenire il possibile rischio di diffusione di sostanze pericolose veicolate dai fluidi di perforazione e di conseguente contaminazione delle componenti ambientali acque sotterranee/suolo e sottosuolo
 - b. prevedere misure per evitare che l'utilizzo dei fanghi di perforazione in corrispondenza di terreni a granulometria più grossolana possano alterare la trasmissività dei terreni.
15. Le attività di cantiere e, in minor misura, anche la fase d'esercizio, possono arrecare impatti negativi sulla qualità fisico – chimiche e biologiche delle acque di falda, legate principalmente allo sversamento di sostanze inquinanti e/o all'infiltrazione nei terreni permeabili sensibili di acque meteoriche, provenienti dai rilevati stradali dei cavalcaferrovia e, anche, possibili dai rilevati ferroviari in fase

d'esercizio, dalle aree di cantiere e, anche dai fluidi di perforazione. Al fine, quindi, di tutelare la qualità della risorsa idrica, sia superficiale sia sotterranea e del suolo e sottosuolo, si ritiene necessario:

- a. porre particolare attenzione alla predisposizione e messa in atto di un adeguato Piano di Gestione Ambientale, esposto in uno specifico elaborato con allegate planimetrie, che descriva le attività gestionali ed organizzative nonché le attività operative dell'insieme delle operazioni di monitoraggio nelle aree dei cantieri per quanto riguardano le interazioni delle opere e delle attività lavorative sulla componente ambientale acque sotterranee, acque superficiale e suolo e sottosuolo e i possibili impatti e le azioni da attuare in caso di emergenza
- b. sempre in merito alla tutela delle acque (sia superficiali sia sotterranee) e del suolo e sottosuolo, i cantieri come anche eventuali aree di deposito di sostanze pericolose per l'ambiente e la salute dovranno essere dotati di idonei sistemi tecnologici e di adeguate procedure di pronto intervento per fare fronte al verificarsi di un'emergenza
- c. con riferimento alla gestione delle acque di cantiere e ai sistemi di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma ferroviaria e stradale, si richiede di approfondire le modalità di gestione, raccolta e allontanamento degli scarichi idrici nei cantieri e delle acque di piattaforma stradale e ferroviaria, descritte nel SIA, indicando su apposita planimetria, a scala adeguata, il sistema di raccolta e allontanamento delle acque, l'ubicazione degli impianti di depurazione e trattamento, e la localizzazione dei punti di scarico nei corpi recettori finali.

16. Accertare l'eventuale presenza di punti d'acqua (pozzi, sorgenti, fontanili) prossimi al tracciato in progetto o a valle dei cantieri, utilizzati per uso potabile potenzialmente impattati e le possibili interferenze delle attività del progetto e nel caso, valutare le misure e le azioni da adottare per la protezione della risorsa idrica.

17. Con riferimento al progetto di monitoraggio della componente ambientale "Acque Sotterranee", sinteticamente esposto nella relazione del QRA del SIA, integrare:

- a. Per quanto riguarda il monitoraggio della risorsa idrica, in corso d'opera, in esercizio e dopo la dismissione dell'opera, predisporre uno specifico allegato tecnico che comprenda sia il sistema di monitoraggio qualitativo/quantitativo sia il sistema di gestione delle acque di piattaforma, acque di scarico, acque reflue, ecc. e le misure di mitigazione dei possibili impatti dovuti alle attività di cantiere e d'esercizio sinteticamente descritte nel SIA.
- b. Inoltre, il sistema di monitoraggio definitivo da mettere a punto dovrà recepire sia le eventuali indicazioni, prescrizioni CIPE sia le ulteriori osservazioni fatte dagli Enti competenti (quali ARPAV, AdB, Comunità locali) nelle relazioni d'istruttoria e nelle riunioni tecniche, sia per le attività di monitoraggio AO che in quelle CO e PO, riportando in maniera più dettagliata: gli scopi specifici del monitoraggio, i criteri seguiti per la selezione dei punti di monitoraggio, definiti di concerto con gli Enti competenti, i parametri chimico – fisici, da misurare in sito, i prelievi di campioni per analisi di laboratorio, la frequenza di monitoraggio, il set dei parametri oggetto dei controlli (elencati in tabella), e, infine, le modalità di restituzione dei dati.

18. Data la rilevanza dell'opera, si ritiene necessario che il modello geologico, geotecnico, come anche quello idrogeologico, di riferimento sia continuamente aggiornato e verificato in base ai risultati delle specifiche indagini che dovranno essere programmate ed effettuate nelle fasi successive della progettazione secondo i dettami del D.M. 14/01/2008, per le analisi di tipo geotecnico/geomeccanico e idrogeologico, per le analisi sismiche per i siti interessati da opere e infrastrutture all'aperto e per le verifiche di progetto.

19. Con riferimento alla caratterizzazione sismica e alla pericolosità sismica delle aree interessate dalle opere in progetto:

- a. la classificazione dei suoli dal punto di vista della risposta sismica deve essere basata sui dati delle prove sismiche (quali prospezioni sismiche di tipo MASW) atte a determinare direttamente

il parametro Vs30, come previsto dal D.M. 14.1.2008, e la determinazione della categoria sismica di sottosuolo, unitamente alle informazioni litostratigrafiche, fornite dalle osservazioni e rilievi geologici di superficie e dalle stratigrafie ricavate dalle indagini dirette e/o da indagini eseguiti in altri settori vicini in terreni comparabili con quelli del sito investigato

- b. per quanto riguarda i possibili fenomeni di liquefazione e/o di fenomeni di cedimenti differenziali, si ritiene necessario che si conduca uno studio più approfondito per la valutazione delle condizioni di stabilità nei confronti della liquefazione per il settore interessato dal tracciato e per le aree dei cantieri da riportare in una specifica Relazione del Rischio Sismico con annessa cartografia del rischio sismico (redatta in scala 1:25.000) e con l'elaborazione di cartografie di dettaglio (scala minima 1:10.000) redatte secondo gli "Indirizzi e criteri per la microzonazione sismica" (ICMS) approvati il 13 novembre 2008 dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, e dai successivi aggiornamenti.

20. I monitoraggi geotecnici vengano considerati in modo univoco e trattati alla pari dei monitoraggi di tipo ambientale, come sistema di archiviazione, pubblicazione e controllo; a tal proposito si ritiene opportuno la redazione di uno specifico documento sul sistema di raccolta e archiviazione dei dati geotecnici e sulla distribuzione, utilizzo, pubblicazione e trattamento dei dati derivanti dai monitoraggi geotecnici (sistema informativo di gestione dati dei monitoraggi geologico – tecnici, con esempi delle schede e dei grafici di output per le indagini proposte).

21. In fase di costruzione delle opere i potenziali impatti sul suolo individuati potranno essere legati principalmente alla compattazione causata dai macchinari, al rischio di contaminazione dei terreni per sversamenti accidentali di sostanze e liquidi e al rischio di alterazione delle caratteristiche pedologiche dei suoli derivanti dallo scotico. Si ritiene utile, rispetto a quanto sinteticamente indicato nella documentazione presentata:

- a. approfondire le azioni e gli interventi previste in corso d'opera e in esercizio, per garantire la protezione del terreno asportato e accumulato da fenomeni d'erosione e/o di alterazione qualitativa dei suoli nelle aree di deposito temporaneo e per il ripristino delle condizioni iniziali delle aree;
- b. approfondire le attività di controllo e monitoraggio pedologico previste nelle varie fasi della realizzazione dell'opera (ante operam, corso d'opera e a fine lavori).

VINCA e Componente "fauna"

22. L'area in questione riveste, quindi, una importanza notevole per un contesto così urbanizzato e necessita di una valutazione maggiore del probabile impatto dell'opera. Si ritiene necessario, pertanto:

- a. effettuare lo screening per i siti Natura 2000 entro un raggio di 5 km dal progetto.

Componente "Salute pubblica"

23. Si ritiene opportuno che, in fase di progettazione definitiva, oltre ai dati puntuali relativi alle principali cause di morte registrate per la Regione Veneto e la Provincia di Vicenza, vengano considerati ed esposti anche i dati puntuali relativi alle principali cause di morte registrate per il comune di Vicenza, direttamente interessato, che nell'elaborato esaminato risultano assenti.

Componente "Rumore e vibrazioni"

24. Dalla documentazione esaminata si evince che non vengono considerati gli eventuali ricettori prossimi ai limiti delle fasce di pertinenza eventualmente impattati dall'infrastruttura ferroviaria in fase di esercizio (Area di influenza - UNI 9884:1997 e UNI 11143-1:2005. Si ritiene, quindi, opportuno che:

- a. in fase di progettazione definitiva, oltre ai dati puntuali relativi alle principali cause di morte registrate per la Regione Veneto e la Provincia di Vicenza, devono essere considerati ed esposti

anche i dati puntuali relativi alle principali cause di morte registrate per il comune di Vicenza, direttamente interessato, che nell'elaborato esaminato risultano assenti

- b. siano integrati gli elaborati, per l'intero tracciato dell'opera, con l'indicazione e la numerazione di tutti i ricettori, sia quelli ubicati all'interno della fascia di pertinenza sia quelli più prossimi ai limiti delle fasce stesse (per la verifica del rispetto dei valori stabiliti dalla tabella C del DPCM 14.11.1997 – art. 3 e/o, in assenza di Zonizzazione Comunale, dei valori definiti dall'art. 6 del D.P.C.M. 1/3/1991 e art. 2 del D.M. n. 1444/68).

Concorsualità

25. Nelle valutazioni in merito alla concorsualità, non si è preso in considerazione la Nota Tecnica ISPRA (“Nota tecnica in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto”), già trasmessa al MATTM in data 20/05/2010 (prot. ISPRA Nr. 0017900). Si ritiene opportuno:

- a. ricalcolare, per ciascuna sorgente (anche nel caso in cui la linea ferroviaria ed un'altra infrastruttura concorrente insistono su fronti opposti di un fabbricato), i valori limite di immissione per i quali si dovranno dimensionare le opere di mitigazione acustica facendo riferimento alla Nota Tecnica ISPRA - “Nota tecnica in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto” (che si allega alla presente), già trasmessa al MATTM in data 20/05/2010 (prot. ISPRA nr. 0017900)
- b. per tutti i ricettori interessati dalla sovrapposizione di fasce di pertinenza come limite acustico utilizzare il livello soglia dovuto alla concorsualità delle infrastrutture
- c. valutare le eventuali concorsualità anche in merito al “Riassetto del reticolo viario Comunale” e che vengano redatte apposite mappe che evidenzino le concorsualità rilevate con l'indicazione delle tipologie di infrastrutture interessate. I dati relativi alle fasce di pertinenza ed i rispettivi valori acustici di riferimento, nonché quelli ricalcolati per ciascuna sorgente (sempre come da NOTA Tecnica ISPRA allegata), devono essere descritti e tabellati per ogni ricettore interessato.

Fase di cantiere tracciato ferroviario

Dalla documentazione esaminata si evince che nelle tabelle dell'elaborato elaborato IN0I00R22RGSA000A002A - “Studio di Impatto Ambientale – Relazione Generale – Volume 2”, e nello specifico: nella tabella 7-1 Cantieri di armamento – Calcolo livello medio di attività (fase lavorativa) e nella tabella 7-2 Cantiere Operativo/Area di stoccaggio – Calcolo livello medio di attività (fase lavorativa) vengono riportate, esclusivamente, una parte delle macchine di cantiere, con i rispettivi livelli di emissione, rispetto a tutte quelle riportate nell'elaborato IN0I00R11RGINV0000001C - “Relazione della Cantierizzazione” (fogli 46-47) e nell'elaborato IN0I00R22RGSA000G001B - “Studio di Impatto Ambientale - Relazione Generale – Volume I”.

26. Si ritiene opportuno:

- a. riportare, per tutte le macchine (mezzi e attrezzature) di cantiere utilizzate e menzionate nella documentazione allegata al progetto, i relativi valori di Potenza Sonora; i dati di input del modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati; evidenza della taratura del modello
- b. completare gli elaborati inerenti l'impatto acustico in fase di cantiere (per tutti i cantieri fissi e mobili) con l'integrazione della seguente documentazione:
 - mappe acustiche ante operam
 - mappe acustiche in corso d'opera (rumorosità prodotta dai cantieri lungo il tracciato, fissi e mobili anche se temporanei – ubicazione dei cantieri fissi e aeree d'occupazione)
 - mappe acustiche di mitigazione
 - mappe con individuazione del percorso dei mezzi pesanti per il trasporto materiali e valutazione dell'incidenza acustica dovuta all'incremento di traffico veicolare su eventuali

ricettori presenti anche in zone acustiche diverse da quella del cantiere stesso.

Le suddette mappe acustiche devono essere prodotte in scala non inferiore a 1:5000 e secondo quanto previsto dalle Norme I.S.O. 1996/1 - I.S.O. 1996/2 - UNI 11143:2005, parte 1 e 3 - UNI 9884:1997 e devono riportare l'indicazione e numerazione dei ricettori interessati.

Le tabelle di output del modello (a seguito di simulazione con modello previsionale) dovranno riportare, per ogni ricettore censito ed interessato dall'attività di cantiere:

- il livello diurno/notturno previsto dalla normativa
- il livello diurno/notturno in fase ante operam
- il livello diurno/notturno in fase di cantiere
- il livello diurno/notturno in fase di eventuali mitigazioni (con tipologia di intervento)
- lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento (DPMC 14.11.1997) riportati per ognuna delle fasi suddette
- i valori limiti differenziali di immissione.

Al fine di un corretto confronto con i limiti vigenti, i valori prodotti dall'attività di cantiere devono essere confrontati con i valori limite di emissione di cui alla Tab. B DPCM 14.11.97; per una valutazione più puntuale ed un corretto confronto con i valori limiti di immissione di cui alla Tab. C del DPCM 14.11.97 (in assenza di Zonizzazione Comunale, dei valori definiti dall'art. 6 del D.P.C.M. 1/3/1991 e art. 2 del D.M. n. 1444/68), deve essere valutato il clima acustico ante operam, considerabile come il contributo di tutte le sorgenti presenti sul territorio, a cui va sommato il contributo specifico del cantiere.

Con riferimento ai valori limite del differenziale di immissione, si sottolinea che lo studio acustico deve essere completato con la valutazione del rispetto dei limiti differenziali (campagna di monitoraggio acustico ante operam e fase di cantiere). La valutazione del livello di immissione e del livello differenziale comporta la determinazione ai ricettori del rumore di fondo (rumore attuale).

Fase di cantiere della nuova viabilità comunale e impianti tecnologici

27. Dalla documentazione esaminata in relazione alla fase di cantiere che interessa:

- il riassetto della rete del reticolo viario Comunale, limitrofo alla ferrovia
- la fase di cantiere che interessa la rumorosità prodotta per l'adeguamento della Cabina TE di Vicenza, nonché quella prodotta per tutti gli altri interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti tecnologici a servizio dell'opera

si rileva che risulta carente la definizione del clima acustico ante operam e l'impatto acustico in corso d'opera (fase di cantiere), verso i ricettori potenzialmente interessati ed impattati dalla rumorosità prodotta dalle attività dei cantieri nonché dalla rumorosità prodotta dal traffico indotto (mezzi pesanti). Si ritiene quindi opportuno:

- a. riportare, per tutte le macchine (mezzi e attrezzature) di cantiere utilizzate e menzionate nella documentazione allegata al progetto, i relativi valori di Potenza Sonora; i dati di input del modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati; evidenza della taratura del modello
- b. completare gli elaborati inerenti l'impatto acustico in fase di cantiere con l'integrazione della seguente documentazione:
 - mappe acustiche ante operam
 - mappe acustiche in corso d'opera (rumorosità prodotta dai cantieri, fissi e mobili anche se temporanei – ubicazione dei cantieri fissi e aeree d'occupazione)
 - mappe acustiche di mitigazione
 - mappe con individuazione del percorso dei mezzi pesanti per il trasporto materiali e valutazione dell'incidenza acustica dovuta all'incremento di traffico veicolare su eventuali ricettori presenti anche in zone acustiche diverse da quella del cantiere stesso.

Le suddette mappe acustiche, devono essere prodotte in scala non inferiore a 1:5000 e secondo quanto previsto dalle Norme I.S.O. 1996/1 - I.S.O. 1996/2 - UNI 11143:2005, parte 1 e 3 - UNI 9884:1997 e devono riportare l'indicazione e numerazione dei ricettori interessati.

Le tabelle di output del modello (a seguito di simulazione con modello previsionale) dovranno riportare, per ogni ricettore censito ed interessato dall'attività di cantiere:

- il livello diurno/notturno previsto dalla normativa
- il livello diurno/notturno in fase ante operam
- il livello diurno/notturno in fase di cantiere
- il livello diurno/notturno in fase di eventuali mitigazioni (con tipologia di intervento)
- lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento (DPCM 14.11.1997) riportati per ognuna delle fasi suddette
- i valori limiti differenziali di immissione.

Al fine di un corretto confronto con i limiti vigenti, i valori prodotti dall'attività di cantiere devono essere confrontati con i valori limite di emissione di cui alla Tab. B DPCM 14.11.97; per una valutazione più puntuale ed un corretto confronto con i valori limiti di immissione di cui alla Tab. C del DPCM 14.11.97 (in assenza di Zonizzazione Comunale, dei valori definiti dall'art. 6 del D.P.C.M. 1/3/1991 e art. 2 del D.M. n. 1444/68), deve essere valutato il clima acustico ante operam, considerabile come il contributo di tutte le sorgenti presenti sul territorio, a cui va sommato il contributo specifico del cantiere.

Con riferimento ai valori limite del differenziale di immissione, si sottolinea che lo studio acustico deve essere completato con la valutazione del rispetto dei limiti differenziali (campagna di monitoraggio acustico ante opera e fase di cantiere). La valutazione del livello di immissione e del livello differenziale comporta la determinazione ai ricettori del rumore di fondo (rumore attuale).

Fase di esercizio del tracciato ferroviario

28. Dalla documentazione esaminata, in relazione alla fase di esercizio dell'infrastruttura ferroviaria, si è rilevato che è stato fornito, esclusivamente per lo "Scenario di Medio Periodo":

- i dati di output del modello di simulazione (livelli in facciata ante e post operam)
- Mappe acustiche post opera
- Mappe acustiche post mitigazione

Nelle suddette Mappe acustiche non vengono considerati gli eventuali ricettori prossimi ai limiti delle fasce di pertinenza ed eventualmente impattati dall'infrastruttura ferroviaria in fase di esercizio (Area di influenza - UNI 9884:1997 e UNI 11143-1:2005).

In relazione alla "Fase di Esercizio del tracciato ferroviario", si ritiene opportuno, per tutti e due gli scenari di medio e lungo periodo:

- a. definire la differenza che intercorre tra lo Scenario a Medio e Lungo Periodo
- b. estendere l'area di studio oltre le fasce di pertinenza, non solo per i ricettori sensibili (come dall'art. 4 del DPR 18.11.1998 n. 459), al fine di individuare gli eventuali ricettori prossimi ai limiti delle fasce stesse, eventualmente impattati dall'infrastruttura in fase di esercizio (Area di influenza - UNI 9884:1997 e UNI 11143-1:2005). I limiti al di fuori delle fasce di pertinenza devono essere confrontati con i limiti delle Zonizzazioni Acustiche dei Comuni interessati dall'opera
- c. integrare gli elaborati, per l'intero tracciato dell'opera con l'indicazione e la numerazione di tutti i ricettori, sia quelli ubicati all'interno della fascia di pertinenza sia quelli più prossimi ai limiti delle fasce stesse (per la verifica del rispetto dei valori stabiliti dalla tabella C del DPCM 14.11.1997), sulle seguenti mappe (UNI 11143-3:2005):
 - mappe acustiche ante operam
 - mappe acustiche post operam
 - mappe acustiche post mitigazione.

per ogni ricettore siano definiti, in forma tabellare, i limiti di cui al DPR 459/98, i limiti dovuti alla presenza di sorgenti concorsuali, livello diurno/notturno e lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento di ogni fase (ante operam – post operam – post mitigazioni), ivi incluse le mitigazioni (tipologia e consistenza, nonché individuazione dei ricettori da schermare con

interventi diretti).

Le suddette mappe di rumorosità, devono essere prodotte in scala non inferiore a 1:5000 e secondo quanto previsto dalle Norme I.S.O. 1996/1 - I.S.O. 1996/2 - UNI 11143:2005, parte 1 e 3 - UNI 9884:1997.

In relazione alla fase di post mitigazione (installazione di barriere) si è individuato il superamento dei limiti per:

- 326 ricettori, in relazione allo scenario di Medio Periodo (di cui 173 con superamento dei limiti solo in facciata e 153 con superamento dei limiti in facciata ed interno)
- 291 ricettori, in relazione allo scenario di Lungo Periodo (di cui 171 con superamento dei limiti solo in facciata e 120 con superamento dei limiti in facciata ed interno).

Nel primo caso (superamento dei limiti solo in facciata) si è prevista la corresponsione di un indennizzo, mentre per il secondo caso (superamento dei limiti in facciata ed interni) oltre all'indennizzo ha previsto la sostituzione degli infissi e l'installazione di aeratori per il ricambio d'aria. A tal proposito si ritiene opportuno:

- d. indicare quali saranno gli interventi di mitigazione che ritiene adottare per i ricettori sensibili localizzati a Vicenza (n. 6 scuole - n. 4 servizi sanitari).

Per i ricettori sensibili impattati è necessario che si attuino tutte le mitigazioni ambientali possibili al fine di limitare l'impatto acustico. Si ritiene infatti che l'indennizzo non sia una soluzione adeguata dal punto di vista ambientale per la tipologia di ricettori. Si ritiene in ogni caso opportuno che venga effettuato un monitoraggio interno nella fase di esercizio e post mitigazioni.

In relazione agli interventi diretti, per i quali si ipotizza un abbattimento delle pareti e superficie finestrate pari a 18 dB(A), è opportuno che venga effettuata una campagna di monitoraggio acustico di verifica (ante opera e post mitigazioni), affinché venga garantito il rispetto dei limiti di legge per tutti i ricettori interessati da tali interventi.

Fase di esercizio della nuova viabilità comunale

29. Dalla documentazione esaminata si rileva che non è presente il clima acustico post operam e post mitigazione, verso i ricettori interessati e potenzialmente impattati dalla rumorosità prodotta dal riassetto della rete del reticolo viario limitrofo alla ferrovia. Si ritiene, quindi, opportuno:

- a. produrre lo studio completo dell'impatto acustico dovuto al riassetto del reticolo viario Comunale, limitrofo alla ferrovia, con l'individuazione di tutti i ricettori interessati e potenzialmente impattati, al fine di verificare il rispetto dei valori stabiliti dal DPR 142/2004, corredato delle seguenti mappe (UNI 11143-2:2005):
 - mappe acustiche ante operam
 - mappe acustiche post operam
 - eventuali mappe acustiche post mitigazione.

per ogni ricettore siano definiti, in forma tabellare, i limiti di cui al DPR 142/2004, i limiti dovuti all'eventuale presenza di sorgenti concorsuali, livello diurno/notturno e lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento di ogni fase (ante operam – post operam – post mitigazioni), ivi incluse le mitigazioni (tipologia e consistenza, nonché individuazione dei ricettori da schermare con interventi diretti).

Le suddette mappe di rumorosità, devono essere prodotte in scala non inferiore a 1:5000 e secondo quanto previsto dalle Norme I.S.O. 1996/1 - I.S.O. 1996/2 - UNI 11143:2005, parte 1 e 3 - UNI 9884:1997.

Vibrazioni: fase di cantiere

30. Dalla documentazione esaminata si rileva che non è presente l'analisi dell'impatto dovuto alle vibrazioni ante operam ed in corso d'opera (fase di cantiere), su eventuali ricettori potenzialmente impattati e più prossimi alle aree di cantiere per le attività connesse al riassetto del reticolo viario Comunale, limitrofo alla ferrovia e per tutti gli interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti

tecnologici a servizio dell'opera stessa.

Per quanto riguarda la fase di cantiere (ante operam e corso d'opera), inerente la realizzazione del tracciato ferroviario, si è effettuato uno Studio Previsionale delle Vibrazioni, a seguito di una campagna di rilevamenti eseguita lungo l'attuale linea in esercizio, riferito, esclusivamente, alla valutazione degli effetti sulla popolazione (UNI 9614).

Si ritiene opportuno, in relazione alla "Fase di cantiere" che interessa l'impatto da vibrazioni prodotto per:

- la realizzazione del tracciato ferroviario
 - il riassetto del reticolo viario Comunale, limitrofo alla ferrovia
 - l'adeguamento della Cabina TE di Vicenza, nonché quella prodotta per tutti gli altri interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti tecnologici a servizio dell'opera
- a. integrare lo Studio Previsionale delle Vibrazioni inerenti la fase realizzativa (cantierizzazione) del Tracciato Ferroviario (ante operam e corso d'opera), finalizzato anche alla valutazione degli effetti sugli edifici (UNI 9916), con particolare riferimento ai ricettori che si trovano ad una distanza limite (20 metri) dai cantieri per la fase di movimentazione e scavo, ed ai ricettori che si trovano ad una distanza limite (30 metri) dai cantieri per la fase di palificazione e perforazione:
 - Cantiere A.T.02 Ricettori R2522 - R2537
 - Cantiere A.T.03 Ricettori R2037 - R2038 - R2039
 - Cantiere A.S.02 Ricettori R2222 - R2223 - R2224 - R2225 - R2226 - R2227
 - R2228-R2229-R2243
 - Cantiere A.T.02 Ricettori R2524 - R2538
 - Cantiere A.T.03 Ricettore R2036
 - Cantiere C.O.04 Ricettore I1002
 - b. effettuare uno studio della componente Vibrazioni finalizzato alla valutazione degli effetti sugli edifici (UNI 9916), ed anche alla valutazione degli effetti sulla popolazione (UNI 9614), per le attività di cantiere (ante operam e fase di cantiere) connesse al riassetto del reticolo viario limitrofo alla ferrovia e per tutti gli interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti tecnologici a servizio dell'opera stessa
 - c. effettuare una valutazione di impatto sulle vibrazioni (ante operam, e fase di cantiere) con particolare riferimento ad eventuali ricettori di tipo industriale-artigianale dotati di macchinari di precisione, il cui corretto funzionamento può essere pregiudicato dalle vibrazioni indotte dai convogli.

Lo studio della componente Vibrazioni deve contenere:

- i dati di input del modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati
- evidenza della taratura del modello
- i livelli vibratorii stimati dal modello di calcolo previsionale, per la verifica del rispetto dei limiti indicati dalle norme UNI 9614 e UNI 9916
- eventuali interventi di mitigazione.

I risultati, della summenzionata stima previsionale, devono essere riportati in tabelle di sintesi dei ricettori e/o delle aree individuate, la loro tipologia, distanza dal cantiere e, per gli edifici, il numero dei piani e relativa sensibilità alle vibrazioni al fine di verificare il rispetto dei limiti indicati dalle norme tecniche di settore.

- d. integrare il Piano di Monitoraggio (ante operam e fase di cantiere), con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa, per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente impattati, affinché venga garantito il rispetto dei limiti di legge.

Vibrazioni: fase di esercizio

31. Dalla documentazione esaminata si rileva che non è presente l'analisi dell'impatto dovuto alle vibrazioni post operam (fase di esercizio) su eventuali ricettori potenzialmente impattati dalle Vibrazioni prodotte dal riassetto del reticolo viario limitrofo alla ferrovia e a servizio della stessa.
- integrare lo Studio Previsionale delle Vibrazioni inerenti la fase post operam (fase di esercizio) del Tracciato Ferroviario, finalizzato anche alla valutazione degli effetti sugli edifici (UNI 9916)
 - effettuare uno studio della componente Vibrazioni finalizzato alla valutazione degli effetti sugli edifici (UNI 9916), ed anche alla valutazione degli effetti sulla popolazione (UNI 9614), in fase di post operam (Fase di esercizio) per i ricettori interessati e potenzialmente impattati dalla rumorosità prodotta dal riassetto della rete del reticolo viario limitrofo alla ferrovia
 - effettuare una valutazione di impatto sulle vibrazioni (fase di esercizio) con particolare riferimento ad eventuali ricettori di tipo industriale-artigianale dotati di macchinari di precisione, il cui corretto funzionamento può essere pregiudicato dalle vibrazioni indotte dai convogli.

Lo studio della componente Vibrazioni deve contenere:

- i dati di input del modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati;
- evidenza della taratura del modello;
- i livelli vibratori stimati dal modello di calcolo previsionale, per la verifica del rispetto dei limiti indicati dalle norme UNI 9614 e UNI 9916;
- eventuali interventi di mitigazione.

I risultati, della summenzionata stima previsionale, devono essere riportati in tabelle di sintesi dei ricettori e/o delle aree individuate, la loro tipologia, distanza dal cantiere e, per gli edifici, il numero dei piani e relativa sensibilità alle vibrazioni al fine di verificare il rispetto dei limiti indicati dalle norme tecniche di settore.

Monitoraggio ambientale: rumore

32. In relazione a quanto riportato nello "Studio degli interventi di mitigazione e Monitoraggio Ambientale", ed alle richieste di integrazione per la componente RUMORE è opportuno che, nelle fasi ante operam, di cantiere, post operam e post mitigazioni, integrare il Piano di Monitoraggio Ambientale, per la verifica dei limiti previsti dalla normativa, con:

- campagna di Monitoraggio (ante operam e fase di cantiere), con uno studio acustico per la verifica dei livelli di rumore presso tutti i ricettori a ridosso delle aree dei cantieri (fissi e mobili anche se temporanei) e relativo confronto dei valori prodotti dall'attività di cantiere stessa, con i valori limite di emissione di cui alla Tab. B DPCM 14.11.97; per un corretto confronto con i valori limiti di immissione di cui alla Tab. C del DPCM 14.11.97 deve essere valutato il clima acustico ante opera, considerabile come il contributo di tutte le sorgenti presenti sul territorio, a cui va sommato il contributo specifico del cantiere, per:
 - la realizzazione del nuovo tracciato ferroviario;
 - il riassetto del reticolo viario limitrofo alla ferrovia;
 - gli interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti tecnologici a servizio dell'opera stessa.

Con riferimento ai valori limite del differenziale di immissione, si sottolinea che lo studio acustico deve essere completato con la valutazione del rispetto dei limiti differenziali. La valutazione del livello di immissione e del livello differenziale comporta la determinazione ai ricettori del rumore di fondo (rumore attuale). Tale studio permette di individuare i potenziali ricettori critici anche al fine della successiva richiesta di autorizzazione in deroga alle Amministrazioni Comunali, che deve essere richiesta dal Proponente nei casi in cui si evidenzia un superamento dei limiti di immissione. In assenza di Zonizzazione Acustica Comunale, il confronto dei limiti deve essere riferito ai valori definiti dall'art. 6 del D.P.C.M. 1/3/1991 e art. 2 del D.M. n. 1444/68.

- campagna di Monitoraggio (ante operam, post operam e post mitigazione), per gli scenari di

Medio e Lungo Periodo, con uno studio acustico per la verifica dei livelli di rumore presso tutti i ricettori individuati e censiti, facendo riferimento:

- ai valori limite previsti dal DPR n. 459/1998 per i ricettori ubicati all'interno delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria
- ai valori limite previsti dalla Tab. B del DPCM 14.11.97 (in assenza di Zonizzazione Comunale, dei valori definiti dall'art. 6 del D.P.C.M. 1/3/1991 e art. 2 del D.M. n. 1444/68), per i ricettori ubicati all'esterno delle fasce di pertinenza e potenzialmente impattati dell'infrastruttura ferroviaria in esercizio
- ai valori limite previsti dal DPR n. 459/1998 per i ricettori interessati dal riassetto del reticolo viario limitrofo alla ferrovia
- ai valori limite previsti dalla Tab. B del DPCM 14.11.97 (in assenza di Zonizzazione Comunale, dei valori definiti dall'art. 6 del D.P.C.M. 1/3/1991 e art. 2 del D.M. n. 1444/68), per i ricettori ubicati all'esterno delle fasce di pertinenza e potenzialmente impattati dell'infrastruttura stradale in esercizio a seguito del riassetto viario.

In particolare è necessario che in fase di post operam e post mitigazione (fase di esercizio), per il Medio e Lungo Periodo, venga effettuata una campagna di monitoraggio acustico di verifica affinché venga garantito:

- il rispetto dei limiti di legge per tutti i ricettori per i quali il Proponente ha prescritto interventi diretti (153 per lo scenario di Medio Periodo e 120 per lo scenario di Lungo Periodo), ipotizzando un abbattimento delle pareti e superficie finestrate pari a 18 dB(A);
- il rispetto dei limiti di legge per tutti i ricettori sensibili localizzati a Vicenza (n. 6 scuole - n. 4 servizi sanitari).

Per i ricettori sensibili impattati è necessario che il Proponente attui tutte le mitigazioni ambientali possibili al fine di limitare l'impatto acustico. Si ritiene infatti che l'indennizzo non sia una soluzione adeguata dal punto di vista ambientale per la tipologia di ricettori. Si ritiene in ogni caso opportuno che venga effettuato un monitoraggio interno nella fase di esercizio e post mitigazioni.

Monitoraggio ambientale: vibrazioni

33. In relazione a quanto riportato nello "Studio degli interventi di mitigazione e Monitoraggio Ambientale" è opportuno, nelle fasi ante operam, fase di cantiere e post operam, integrare il Piano di Monitoraggio Ambientale, per la verifica dei limiti previsti dalla normativa, con:

- a. campagna di monitoraggio (ante operam fase di cantiere e post operam), per gli scenari di Medio e Lungo Periodo dell'infrastruttura ferroviaria, con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa (ISO2631/UNI 9614 e UNI 9916/DIN 4150, parte 3), per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente impattati, affinché venga garantito il rispetto dei limiti di legge, con particolare riferimento ai ricettori che si trovano ad una distanza limite (20 metri) dai cantieri per la fase di movimentazione e scavo, ed ai ricettori che si trovano ad una distanza limite (30 metri) dai cantieri per la fase di palificazione e perforazione:
 - Cantiere A.T.02 Ricettori R2522 - R2537
 - Cantiere A.T.03 Ricettori R2037 - R2038 - R2039
 - Cantiere A.S.02 Ricettori R2222 - R2223 - R2224 - R2225 - R2226 - R2227 R2228-R2229-R2243
 - Cantiere A.T.02 Ricettori R2524 - R2538
 - Cantiere A.T.03 Ricettore R2036
 - Cantiere C.O.04 Ricettore I1002
- b. campagna di monitoraggio (ante operam, fase di cantiere e post operam), con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa (ISO2631/UNI 9614 e UNI 9916/DIN 4150, parte 3), per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali

presso i ricettori potenzialmente impattati, affinché venga garantito il rispetto dei limiti di legge, con particolare riferimento ai ricettori potenzialmente interessati ed impattati dagli:

- interventi inerenti il riassetto del reticolo viario limitrofo alla ferrovia;
 - interventi (adeguamento, modifica e nuova realizzazione), inerenti gli impianti tecnologici a servizio dell'opera stessa.
- c. eventuale campagna di monitoraggio (ante operam, fase di cantiere e post operam), con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa (ISO2631/UNI 9614 e UNI 9916/DIN 4150, parte 3), per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali laddove siano presenti ricettori di tipo industriale-artigianale, potenzialmente impattati, dotati di macchinari di precisione, il cui corretto funzionamento può essere pregiudicato dalle vibrazioni indotte dai convogli.

Campi elettromagnetici

34. Si ritiene opportuno precisare che i campi elettromagnetici prodotti dalla linea di trazione a 3 kV c.c durante la fase di esercizio non sono regolamentati da una normativa nazionale ma fanno riferimento ad una precisa normativa internazionale attualmente vigente. In ambito ferroviario infatti vengono generalmente ritenute significative e quindi analizzate le emissioni di campo magnetico nella banda di frequenza 0 Hz-20KHz; per tale scopo non può essere utilizzato il DPCM 8 luglio 2003 “Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50Hz) generati dagli elettrodotti” e si deve quindi fare riferimento alla Raccomandazione europea “Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50Hz) generati dagli elettrodotti”. Quest’ultima normativa, nella banda in esame, prevede dei livelli di riferimento variabili con la frequenza, mutuandoli dalle linee guida ICNIRP (Commissione Internazionale per la Protezione dalle Radiazioni Non Ionizzanti) del 1998 (che si riferiscono a campi variabili nel tempo con frequenza fino a 300 GHz). L’ICNIRP ha aggiornato negli anni le proprie linee guida tanto per i campi magnetici statici (0 Hz) quanto per i campi elettrici e magnetici variabili nel tempo nella banda 1 Hz-100 kHz. I documenti ICNIRP attualmente vigenti sono i seguenti:

- a. Linee guida per la limitazione dell’esposizione ai campi elettrici e magnetici variabili nel tempo ed ai campi elettromagnetici (fino a 300 GHz) [ICNIRP 1998]
- b. Linee guida per la limitazione dell’esposizione ai campi magnetici statici [ICNIRP 2009] (che sostituiscono le precedenti linee guida su campi magnetici statici pubblicate sempre dall’ICNIRP nel 1994)
- c. Linee guida per la limitazione dell’esposizione ai campi elettrici e magnetici variabili nel tempo (1 Hz-100 KHz) [ICNIRP 2010]
- d. pur constatando che gli impianti in progetto rientrano in zone di pertinenza ferroviaria e che non vi sono vincoli territoriali o ambientali che possano generare criticità sulla compatibilità elettromagnetica, ai sensi del D.P.C.M. 8 luglio 2003, relativamente alla linea di trazione a 3 KV c.c., si ritiene necessario dettagliare il contesto normativo che si prende a riferimento, che non appare ben chiaro nei documenti presentati dal Proponente (“Studio Impatto ambientale – Relazione generale 2” rif. IN0I00R22RGS000A002A pag. 311-314, “Relazione generale degli interventi - Trazione elettrica e SSE” rif. IN0I00R18ROSE0000001A).

Componente “Paesaggio”

35. Nella tav. 6 della Carta dei Vincoli e delle Tutele viene evidenziata la Villa Trissino-Muttoni (Ca’ Impenta) ed il suo giardino come Vincolo monumentale ai sensi dell’art. 10 del D.Lgs 42/2004. Il suddetto edificio e la sua pertinenza sono situati sulla via denominata “Strada della Ca’ Impenta”, in prossimità dell’area in cui sono previsti interventi sulla viabilità e la localizzazione di cantieri: cantiere operativo 01, Area di Stoccaggio 01 e Cantiere Base 01.

Per quanto riguarda la villa Trissino-Muttoni si ritiene necessario valutare l'impatto delle opere previste per la nuova viabilità relativamente alla Villa e al terreno circostante di pertinenza sia durante la fase di esercizio, effettuando simulazioni per il confronto tra la situazione ante operam e post operam con e senza mitigazioni, sia durante la fase di cantiere per verificare l'alterazione nella percezione visiva del paesaggio, anche in considerazione della presenza di aree di cantiere in prossimità della Villa. Inoltre, si suggerisce di prendere in considerazione quanto riportato nella "Relazione sulla Missione consultiva ICOMOS/UNESCO per la Città di Vicenza e Ville del Palladio nel Veneto".

Si precisa infine che, nell'ambito delle attività istruttorie avviate, questa Commissione si riserva di chiedere ulteriori approfondimenti progettuali e documentazione amministrativa al fine di poter esprimere il parere di compatibilità ambientale dell'opera.

MODALITÀ E TEMPI DI CONSEGNA

Il termine a disposizione del Proponente per fornire le integrazioni richieste è fissato in 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi con decorrenza dalla data di ricezione della presente richiesta inviata a mezzo PEC.

Si precisa che, qualora il termine indicato per la presentazione delle integrazioni decorra senza esito, questa Commissione concluderà l'istruttoria sulla base della documentazione già acquisita in atti. Prima della scadenza del termine, la Società potrà inoltre, qualora necessario, presentare richiesta motivata di proroga che potrà essere concessa da questa Amministrazione.

La documentazione integrativa dovrà essere trasmessa alla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma e predisposta secondo le "Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale relativa alle procedure di VAS e VIA" disponibili sul sito web di questo Ministero nella sezione dedicata alle Valutazioni di Impatto Ambientale <http://www.va.minambiente.it/it-IT/ps/DatiEStrumenti/SpecificheTecnicheELineeGuida> in n. 3 copie in formato digitale.

Si precisa infine che la Commissione, a seguito dell'esame della stessa documentazione, si riserva di valutare l'opportunità di richiedere al Proponente di provvedere a dare avviso al pubblico del deposito della documentazione integrativa di cui alla presente richiesta secondo le modalità previste dall'art.24, commi 2 e 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i..

Il Presidente

Ing. Guido Monteforte Specchi
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e
ss.mm.ii.)

Elenco indirizzi

Alla Società R.F.I. S.p.A.

Rfi-din.iav@pec.rfi.it

Alla Società Italferr S.p.A.

Italferr.ambiente@legalmail.it

e p.c.

Alla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Al Coordinatore della Sottocommissione VIAS

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direzione Generale per il trasporto e le Infrastrutture ferroviarie

Dg.tf@pec.mit.gov.it

Al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio - Servizio V

mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it

Alla Regione Veneto

Direzione Commissioni Valutazioni

coordinamento.commissioni@pec.regione.veneto.it

All'ISPRA

gdlvias@isprambiente.it