



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

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

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

* * *

Parere n. 3349 del 23 aprile 2020

Progetto	<p><i>Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006</i></p> <p><i>Asse ferroviario Monaco-Verona Galleria di base del Brennero Lotto H21 stazione Fortezza Sublotto "Nuova viabilità di accesso Riol"</i></p> <p><i>IDVIP 4467</i></p>
Proponente	<p><i>Società Galleria di Base del Brennero – BBT - SE</i></p>

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

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

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

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

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

VISTO il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”;

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

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

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

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

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

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 13 giugno 2017, n. 120, “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164.” ed in particolare l’art.2 che ne definisce i campi di applicazione;

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

PRESO ATTO che:

- con la delibera CIPE n. 89/2004 del 20 dicembre 2004, “Legge obiettivo: I Programma delle infrastrutture strategiche” e s.m.i., con la quale ai sensi dell’art. 1 della legge n. 443/2001, è stato approvato il progetto preliminare “Potenziamento Asse ferroviario Monaco - Verona - Galleria di base del Brennero”;
- con la delibera CIPE n. 71/2009 del 31 luglio 2009, “Programma delle Infrastrutture strategiche (legge 443/2001). Potenziamento asse ferroviario Monaco - Verona: galleria di base del Brennero (CUP I41j05000020005). Approvazione Progetto definitivo” e s.m.i., con la quale ai sensi dell’art. 1 della legge n. 443/2001, è stato approvato il progetto definitivo; tale approvazione è avvenuta anche sulla base del parere della Commissione Tecnica di Valutazione dell’Impatto Ambientale VIA e VAS n.80 del 31/07/2008;

VISTO il parere della CTVA n. 2508 del 29/09/2017, relativo a Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006 Asse ferroviario Monaco - Verona Galleria di Base del Brennero Sublotto "Nuova viabilità di accesso Riol", positivo con prescrizioni che si riportano di seguito:

“Prescrizioni:

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

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

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

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

VISTO il pareren. 2829 del 28/09/2018 - Parere Art. 9 DM 150/07 - Asse ferroviario Monaco – Verona Galleria di Base del Brennero Sublotto "Nuova viabilità di accesso Riol" - Riscontro alle richieste di cui al Provvedimento Direttoriale DVA-DEC-2017-284 del 11/10/2017 su Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ex D.P.R. 120/2017 attraverso il quale la CTVA esprime le seguenti valutazioni: “In riferimento agli elaborati trasmessi ai sensi dell’art. c. 5 art. 24 del DPR 120/2007 relativi alle prescrizioni di cui al parere della Commissione VIA-VAS n. 2508 del 29/09/2017, si evince, dalla analisi della documentazione, che sono state ottemperate le prescrizioni contenute nel parere sopracitato.”

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

VISTA la nota prot. Zi.36561A-laMi/BaUg-BZ.01PL.550.30.105 del 22.01.2019, acquisita al prot.3404/DVA del 12.02.2019 della società BBT – Galleria di Base del Brennero con la quale ha trasmesso n.3 copie in formato digitale della documentazione, la dichiarazione sostitutiva di atto notorio resa ai sensi dell’art. 47 del DPR 445/2000 attestante il valore delle opere e l’ammontare del contributo degli oneri istruttori ed il relativo quadro economico;

PRESO ATTO che la Direzione con nota prot. n. 5127 del 28/02/2019, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (Commissione) con prot. n. 766/CTVA in data 28/02/2019, ha richiesto la valutazione ai fini dell’avvio della Procedura di Verifica di Attuazione - Fase 1, ai sensi dell’art. 185, cc. 6 e 7, del D.Lgs. 163/2006. Asse ferroviario Monaco-Verona. Galleria di base del Brennero. Lotto H21 stazione Fortezza - Sublotto "Nuova viabilità di accesso Riol";

VISTA la nota del 19/03/2019 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS, assegnava il procedimento al gruppo di Commissari della Sottocommissione VIA speciale per l’espletamento della suddetta Procedura;

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

CONSIDERATO che l’oggetto del presente parere è la verifica ai sensi dell’art. 185 cc. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., al fine di accertare il recepimento delle prescrizioni contenute nella Delibera CIPE n. 71/2009 del 31 luglio 2009 e la corretta esecuzione del progetto esecutivo *“Asse ferroviario Monaco-Verona -Galleria di base del Brennero. Lotto H21 stazione Fortezza - Sublotto “Nuova viabilità di accesso Riol”* sulla base della documentazione trasmessa dal Proponente;

ESPRIME LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI

Richiami sintetici dell’opera

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



Al fine di permettere il transito dei mezzi di soccorso, saranno realizzati degli interventi di adeguamento dell'esistente via di rio Riol e costruito un nuovo tratto di raccordo con la SS12, in sottoattraversamento all'attuale linea ferroviaria del Brennero.

Questi interventi saranno anche propedeutici all'avvio dei lavori e all'accesso a parte dei cantieri previsti all'interno del piazzale della stazione di Fortezza, così da ridurre le interferenze con il transito locale durante i lavori di costruzione della Galleria di Base del Brennero.

Nell'ambito degli interventi di adeguamento dell'attuale sede stradale di rio Riol, è prevista anche la sistemazione idraulica del rio Riol, sovrappassato alla pk 0+440.

L'intervento prevede l'incremento della sezione idraulica del rio, con conseguente totale rifacimento dell'esistente manufatto idraulico.

Varianti rispetto al progetto definitivo

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

Stato di fatto

Allo stato attuale il sedime delle nuove opere si presenta occupato in parte da una strada comunale esistente, che serve l'abitato di via Riol, e che, mediante un prolungamento su sottofondo sterrato, arriva fino alla ex caserma della Polfer, e in parte da un areale di proprietà delle FFSS, che ospita l'ex scalo bestiame, costituito da un'area occupata da edifici fatiscenti, in abbandono e in parte pericolanti. Sul rilevato ferroviario oggetto di attraversamento risultano, allo stato attuale, presenti ed attivi solamente i tre binari posti più ad ovest. Il resto del rilevato è in disuso.

Dalla parte opposta della linea ferroviaria, ovvero dove il tracciato origina, si trova un'area verde, incuneata fra il campo sportivo e un condominio privato.



Planimetria stato di fatto

Geologia, idrogeologia, geotecnica e sismica

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

Tracciato stradale

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

Opere d'arte

Il progetto comprende la realizzazione di quattro opere principali:

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

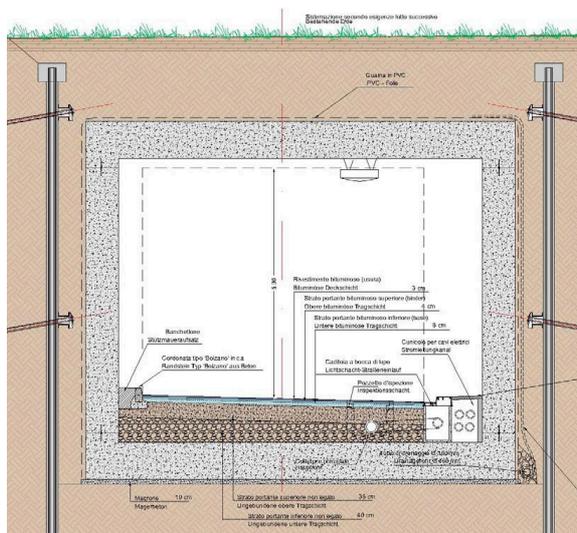
Sottovia ferroviario

Il sottovia serve l'abitato di via Riol, nonché le aree di cantiere e di emergenza per i lavori BBT in orografia destra, posti ad ovest della linea ferroviaria esistente. L'attraversamento della linea ferroviaria è previsto mediante l'infissione di un monolite pre-assemblato, posizionato in sede senza interruzione dell'esercizio ferroviario. Le opere di completamento del sottovia, invece, saranno realizzate mediante sbancamento del terreno, sostenendo le pareti con opere provvisorie per ridurre gli scavi; costruzione all'interno degli scavi dei manufatti e successivo ricoprimento.

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

Per questo motivo, è stato necessario prevedere un monolite di dimensioni tali da contenere gli involucri del tracciato stradale.

Inoltre il monolite ha una lunghezza sufficiente a permettere il sotto-attraversamento dei tre binari di corse, mantenendone l'esercizio ferroviario.



Ponte su rio Riol

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

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

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

Sistemazione Rio Riol

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

Tombino alla progressiva 0+639

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

Ripristini e sistemazioni finali

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

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

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

Inserimento ambientale e paesaggistico

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

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

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

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

Bonifica ordigni bellici

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

Cantierizzazione

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

- Area di cantiere "sottopasso e zona di varo", sita a sud-ovest dove attualmente sorgono dei fabbricati dismessi da demolire;
- Area di cantiere "nuovo ponte Riol", sita in corrispondenza dell'attuale ponte, che verrà demolito. Per consentire l'accesso alle proprietà a nord del ponte verrà realizzata una viabilità provvisoria a monte dell'attuale, previo intubamento del rio.
- Area di cantiere "tratto stradale nord", sita a nord del ponte sul rio Riol. Per tale tratto sono previsti cantieri temporanei mobili per l'allargamento della strada esistente così da garantire sempre il transito dei veicoli.

- Area di cantiere “tratto stradale centrale”, compresa tra il sottopasso di nuova realizzazione e il nuovo ponte Riol. Tale tratto prevede interventi finalizzati all’adeguamento del piano carrabile, da realizzarsi solo a seguito dell’ultimazione delle opere anzidette

Monitoraggi Ambientali

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

Studio acustico

Lo studio acustico è finalizzato a:

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

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

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

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

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

Misure di mitigazione adottate

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

Qualità dell’aria

Lo studio presentato da BBT è finalizzato a:

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

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

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

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

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

1. area di cantiere "sottopasso" dove si svolgono operazioni di scavo e carico di materiale sui camion;
2. area di cantiere "deposito materiale" dove si svolgono attività di deposito scarico e carico sui camion di materiale da scavo e/o demolizione (per breve periodo);
3. area di cantiere "zona di varo" dove si svolgono operazioni di demolizione degli edifici dismessi e carico di detriti sui camion;
4. area di cantiere "nuovo ponte Riol", dove si svolgono le operazioni di demolizione dell'attuale ponte, sarà realizzata una viabilità provvisoria a monte dell'attuale e intubamento del rio, si svolgono operazioni di scavo, carico e scarico di materiale sui camion e la costruzione del nuovo ponte;
5. area di cantiere "tratto stradale", dove si svolgono operazioni di allargamento e/o adeguamento della sede stradale esistente;

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

VALUTAZIONI

La documentazione trasmessa dal Proponente rappresenta il progetto esecutivo aggiornato con le modifiche approvate a seguito del parere della CTVA n. 2508 del 29/09/2017, relativo alla Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006 *Asse ferroviario Monaco - Verona Galleria di Base del Brennero Sublotto "Nuova viabilità di accesso Riol"*, positivo con prescrizioni e del pareren. 2829 del 28/09/2018 - Parere Art. 9 DM 150/07 - *Asse ferroviario Monaco - Verona Galleria di Base del Brennero Sublotto "Nuova viabilità di accesso Riol" - Riscontro alle richieste di cui al Provvedimento Direttoriale DVA-DEC-2017-284 del 11/10/2017 su Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ex D.P.R. 120/2017.*

Inoltre, dall'analisi del progetto esecutivo così trasmesso e aggiornato, si evince che le varianti progettuali non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo e non comportano sostanziali modificazioni rispetto al progetto definitivo approvato.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

**la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
ai fini della Verifica di Attuazione ex artt. 166 e 185 cc. 6 e 7 del Dlgs 163/2006**

RITIENE

che sussista una sostanziale coerenza del Progetto Esecutivo *Asse ferroviario Monaco-Verona - Galleria di base del Brennero - Lotto H21 stazione Fortezza - Sublotto "Nuova viabilità di accesso Riol"* con il Progetto Definitivo approvato con la delibera CIPE n. 71/2009 del 31 luglio 2009.

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

	FAVOREVOLE	CONTRARIO	ASSENTE	ASTENUTO
Arch. Laura Cobello	x			
Prof. Carlo Collivignarelli				
Dott. Siro Corezzi	x			
Dott. Federico Crescenzi			x	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	x			
Cons. Marco De Giorgi			x	
Ing. Chiara Di Mambro			x	
Ing. Francesco Di Mino	x			
Ing. Graziano Falappa	x			
Arch. Antonio Gatto				
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	x			
Prof. Antonio Grimaldi				
Ing. DespoinaKarniadaki	x			
Dott. Andrea Lazzari			x	
Arch. Sergio Lembo	x			
Arch. Salvatore Lo Nardo			x	

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

Il Segretario della Commissione

Avv. Sandro Campilongo

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

Il Presidente

Ing. Guido Monteforte Specchi

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