



Dibattito Pubblico
Ingresso a Verona da Nord
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

www.dpingressoveronanord.it

Documento conclusivo del Dibattito Pubblico del progetto

“Lotto 4 – Ingresso a Verona da nord”

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Allegato 5

Sinottico osservazioni e riscontri (privati cittadini comune di Pescantina)

DIBATTITO PUBBLICO					
Lotto 4 - Ingresso a Verona da nord					
Osservazioni pervenute al Comune di Pescantina					
N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/PARZIALMENTE ACCOLTA/NON ACCOLTA/FORNITI CHIARIMENTI/FUORI PERIMETRO	RISCONTRO
1	Avv. Luisa Rolandi	TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO	<p>Il tracciato e le spalle del nuovo viadotto Nassar sull’Adige sono molto prossimi al Complesso Monumentale“Villa Mariani–Calabi–Negri” (borgo Nassar, affaccio su ansa Adige), con area di cantiere prevista in esproprio temporaneo con deposito materiali, transiti mezzi e attività rumorose/vibranti. Il sito ricade nell’area SIC/ZPS e rientra in un contesto agricolo-fluviale di alto pregio; l’edificio è storico (origini tra ‘500/‘600). Inoltre l’asse ferroviario e il cantiere risultano in fascia di pertinenza con potenziali superamenti dei limiti (DPR 459/1998) e con zonizzazione acustica Classe 1. Si chiede il riesame localizzativo per valutare alternative di tracciato e del sito di cantiere. In subordine, si chiede di spostare il cantiere sul lato ovest dell’area d’intervento e di mantenere l’impianto irriguo del Consorzio, nonchè di adottare misure per mitigare l'immissione di polveri. Inoltre si richiede indagini tecniche su rumore e vibrazioni quali 1) Studio di fattibilità per massimizzare la distanza tra linea/cantiere e ricettori sensibili; 2) Valutazione previsionale di impatto acustico per il cantiere; 3) Condivisione ante operam con i residenti (impatti e cronoprogramma); 4) Sopralluogo congiunto (strutturisti/geologi del proponente + tecnici della proprietà/enti) per il tema vibrazionale; 5) Valutazione previsionale vibrazionale (cantiere + esercizio) con mitigazioni; 6) Condivisione di traffico ferroviario previsto (merci/passeggeri, velocità) e tempistiche; 7) Verifiche in esercizio (acustica/vibrazioni); 8) Piano di monitoraggio ambientale (misure in continuo o sulle fasi gravose) con restituzione trasparente dei risultati agli occupanti.</p>	Parzialmente accolta	<p>Il complesso è stato individuato come ricettore nello studio acustico il quale considera le condizioni pre e post realizzazione dell'intervento ferroviario. In tale studio, al fine di censire i ricettori impattati, è stato analizzato il territorio nella condizione attuale (ante operam) identificando una fascia di estensione pari a 250 m per lato a partire dal binario esterno (fascia di pertinenza acustica ai sensi del DPR 459/98) in tutti i tratti di linea ferroviaria allo scoperto. L’indagine è stata estesa anche oltre tale fascia, fino a circa 300 metri, in caso di fronti edificati prossimi alla stessa. Nel tratto interessato, saranno installate barriere antirumore (H=2,98m) in grado di abbattere considerevolmente i livelli sonori di esercizio prodotti dall’infrastruttura di progetto in esame in corrispondenza dei ricettori impattati, garantendo ovunque il rispetto dei limiti in facciata per i ricettori residenziali e quelli interni per i ricettori particolarmente sensibili.Si evidenzia infine che gli interventi di mitigazione acustica saranno soggetti a collaudo acustico che prevede la verifica dell'efficienza e del rispetto dei limiti normativi con specifici rilievi fonometrici presso i ricettori mitigati.</p> <p>Per la componente vibrazionale è stato effettuato uno studio che ha evidenziato la necessità di predisporre interventi mitigativi alla sorgente (materassino antivibrante) per il contenimento delle emissioni vibrazionali e quindi dei livelli di accelerazione all'interno di alcuni edifici prospicienti la linea ferroviaria di progetto.</p> <p>Tuttavia, si precisa che la distanza della Villa dalla futura linea ferroviaria è tale per cui lo studio non ha rilevato superamenti dei valori di soglia definiti dalla UNI9614:1990.</p> <p>Comunque, lungo tutto il tratto ferroviario di progetto, il Piano di Monitoraggio Ambientale prevede su alcuni ricettori rappresentativi il controllo e la verifica del rispetto della normativa vigente sia in fase ante, corso e post operam di varie componenti ambientali, tra cui il rumore e le vibrazioni.</p>