



GENERAL CONTRACTOR

Cepav due



ALTA SORVEGLIANZA



Doc. N 07604\_05

Progetto  
IN05

Lotto  
00

Codifica Documento  
DE2RGIM000X-002

Rev.  
0

Foglio  
2 di 14

<b>1. Premessa generale .....</b>	<b>3</b>
1.1 Linea A.C. Milano – Verona - Le indicazioni dell'allegato A alla Delibera CIPE n. 120/2003 – Indirizzi generali.....	4
1.2 Raccordo Autostradale Ospitaletto – Montichiari - Le indicazioni della Delibera CIPE n. 24/2005 .....	5
1.3 Compatibilizzazione di tracciato di progetto definitivo della linea AC con il tracciato ACP .....	6
<b>2. Descrizione delle caratteristiche progettuali .....</b>	<b>9</b>
2.1 Descrizione dell'andamento dei tracciati e ottemperanza alle prescrizioni della delibera CIPE .9	
2.2 Localizzazione dei tracciati in relazione alle aree protette e alle aree vincolate.....	10
2.3 Localizzazione dei tracciati in relazione alle previsioni urbanistiche comunali .....	11
<b>3. Quadro di sintesi delle principali problematiche territoriali ed ambientali derivanti dall'affiancamento delle due infrastrutture.....</b>	<b>13</b>



## 1. PREMESSA GENERALE

L' Autostrada Centropadana ( ACP) affianca la linea AC dalla pk 72+530 al Km 93+253.

Il tratto di ACP da Km 77+200 al Km 93+253 è già in esercizio con tutte le opere integrate già costruite ed in tale tratto il progetto della linea Ferroviaria AC Brescia-Verona è stato reso congruente con quanto costruito da ACP sia per le opere civili coordinate ( sottopassi ) che per le opere idrauliche (tombini e ponticelli) e di carattere ambientale.

Dal Km 72+530 al Km 77+200 l'autostrada è in fase di costruzione; attualmente le lavorazioni sono interrotte .

Le opere integrate di questo tratto sono due:

- lo svincolo di Travagliato ( sottopasso alla Pk 73+466 e alla Pk 73+482)
- il sovrappasso Via Don Salvoni alla Pk 76+300.

Del sottopasso dello svincolo di Travagliato sono state eseguite solo le 2 platee di fondazione, mentre del sovrappasso Via Don Salvoni sono state eseguite le spalle e le pile.

Queste due opere, nell'ipotesi che ACP non riprenda i lavori, devono essere ultimate dal General Contractor nell'ambito del Progetto della linea Ferroviario Brescia Verona.

Nell'ipotesi che ACP non riprenda i lavori, occorre risolvere l'interferenza tra la S.P.19 esistente e la linea AC : infatti dalla Pk 74+240 e Pk 75+100 la S.P.19 si trova sovrapposta con il tracciato della linea AC/AV, pertanto bisogna prevedere uno spostamento della sede stradale, per potere eseguire il rilevato ferroviario.

Relativamente all' opera coordinata costituita dal sottopasso podereale Navate alla Pk 74+327 ACP ha costruito solo una parte del sottopasso ( in particolare il tratto nord ); la continuità della strada podereale è garantita dal sottopasso sotto l'attuale sp19 alla pk 74+210 che non sarà più usufruibile dopo la costruzione della linea AC.

La strada rimarrà temporaneamente chiusa fino a quando ACP non terminerà il rimanente sottopasso e il relativo tratto autostradale ; per questo periodo si può sfruttare la viabilità alternativa attraverso il sottopasso SP BS ex ss235 alla Pk 73+966.

Relativamente agli elaborati già previsti nella Parte 31 Volume 03, si precisa che detti elaborati non sono stati ripresentati, in quanto il contenuto è già riportato negli elaborati specifici di linea.

Tutti gli elaborati di riferimento citati all'interno del documento sono da intendersi con codice commessa "IN05" in luogo di "A202".



## **1.1 Linea A.C. Milano – Verona - Le indicazioni dell'allegato A alla Delibera CIPE n. 120/2003 – Indirizzi generali**

La deliberazione n° 120/2003 del 5 dicembre 2003 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha approvato il Progetto Preliminare della Linea ferroviaria AC/AV Milano Verona, ai sensi e per gli effetti dell'art 3 e dell'art. 18, comma 6, del decreto legislativo n. 190/2002, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, riconoscendo inoltre la compatibilità ambientale dell'opera.

Le conseguenti prescrizioni, relative all'intera linea, sono state riportate, all'interno della Delibera, nell'allegato A di cui di seguito verranno riportate le indicazioni relative all'affiancamento della Linea ferroviaria AV/AC Milano – Verona con il Raccordo Ospitaletto - Montichiari.

Al punto 1 del suddetto Allegato A viene posta l'attenzione sulla progettazione definitiva integrata nell'ambito del corridoio infrastrutturale. In particolare, viene preso atto che il progetto preliminare della AV depositato tiene conto dell'affiancamento con il «Raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari» secondo il relativo progetto di livello preliminare.

Per la progettazione definitiva, la delibera di approvazione del progetto preliminare della linea ferroviaria, prescrive che la nuova infrastruttura ferroviaria AV/AC debba essere progettata a livello definitivo in modo unitario ed integrato con le infrastrutture autostradali in corso di progettazione (il raccordo autostradale esaminato nel presente rapporto e l'autostrada Brescia – Bergamo – Milano) avendo a riferimento lo stato di definizione ed il livello autorizzativo raggiunto dal progetto stradale.

Viene in tal senso evidenziata la necessità di condurre una verifica coordinata delle interazioni plano-altimetriche della linea AC/AV con il raccordo, al fine di realizzare la massima integrazione delle due infrastrutture, la risoluzione delle criticità connesse alla viabilità provinciale interferita e l'ottimizzazione del loro inserimento ambientale, con particolare riferimento alle aree intercluse di risulta.

Nella delibera CIPE, viene richiamata la necessità che la realizzazione delle infrastrutture ricadenti nel medesimo corridoio avvenga con la contestuale realizzazione di tutti gli interventi necessari a garantire il minore impatto ambientale, la continuità della rete viaria provinciale, comunale e podereale, l'accessibilità ai fondi agricoli e la continuità della rete irrigua.



## **1.2 Raccordo Autostradale Ospitaletto – Montichiari - Le indicazioni della Delibera CIPE n. 24/2005**

L'allegato 1 della deliberazione CIPE n. 24/2005 di approvazione del progetto definitivo del Raccordo autostradale Ospitaletto – Montichiari, al punto 1.1.3, *Prescrizioni di carattere ambientale*, evidenzia quanto segue:

*“...in riferimento alla linea ferroviaria AC/AV si dovra' tenere conto, per quanto di pertinenza, delle eventuali modifiche al progetto della linea ferroviaria di cui sopra risultanti dal completamento del relativo iter procedurale di approvazione, attualmente in corso; si dovranno prevedere le misure e gli accorgimenti di carattere costruttivo necessari alla mitigazione degli effetti combinati determinati da entrambe le infrastrutture, da valutarsi mediante appropriati studi e simulazioni modellistiche da sviluppare con il proponente della suddetta linea ferroviaria ed in particolare:*

- a) si dovra' contenere la sistemazione ambientale delle zone chiuse fra le due infrastrutture (intercluse), con una soluzione realizzativa e gestionale assunta in accordo con il proponente della linea ferroviaria di cui sopra, corredata da un accordo relativo alla gestione ed alla manutenzione;*
- b) si dovra' prevedere la omogeneizzazione della scansione degli elementi strutturali e degli elementi formali delle opere d'arte delle due infrastrutture, con particolare riferimento ai viadotti denominati "Viadotto zona industriale" (raccordo autostradale) e "Viadotto Mella" (Linea AV/AC Milano-Verona);*
- c) dovra' essere condotta una verifica coordinata delle interazioni plano-altimetriche nel tratto di affiancamento del raccordo autostradale con la linea ferroviaria AC/AV Milano-Venezia, assumendo come riferimento il tracciato cosi' come approvato in sede di C.I.P.E. nell'ambito della procedura prevista dal D.lgs. n. 190/02.*

*La verifica dovra' perseguire i seguenti obiettivi generali:*

- o massima integrazione delle due infrastrutture;*
- o risoluzione delle criticita' connesse alla viabilita' provinciale interferita;*
- o ottimizzazione dell'inserimento ambientale delle due infrastrutture, con particolare riferimento alle aree intercluse di risulta, per le quali dovra' essere redatto un progetto di riqualificazione ambientale coordinato, che tenga conto di quanto indicato nei successivi punti del presente paragrafo e nel paragrafo B.4 della d.g.r. 18.07.2003, n. 13714, relativa al progetto preliminare della linea ferroviaria AC/AV Milano-Venezia, tratta Milano-Verona; ...”*

### **1.3 Compatibilizzazione di tracciato di progetto definitivo della linea AC con il tracciato ACP**

Si evidenzia che la progettazione definitiva della Linea ferroviaria AV/AC Milano Verona si è basata sull'accoglimento delle prescrizioni della delibera CIPE, sia per quanto riguarda gli specifici aspetti relativi all'infrastruttura ferroviaria, che per quanto attiene la compatibilizzazione con l'asse autostradale del Raccordo Ospitaletto - Montichiari.

In particolare, l'approvazione con prescrizioni da parte del CIPE con Delibera 18/03/05 pubblicata sulla G.U. n°262 del 10/11/05 del PD dell'ACP, ha determinato la necessità di compatibilizzare il PD della linea AC sulla base del PD ACP approvato. Tale compatibilizzazione è stata possibile attraverso anche numerosi incontri fra le parti per la definizione delle opere trasversali alle due Linee, così come attestato dalla documentazione di seguito richiamata, a titolo esemplificativo ma non esaustivo:

- Trasmissione documentazione ACP in data 05/06/06 "Progettazione integrata per le mitigazioni ambientali"
- Nota ACP prot. 574/UT del 17/05/06 "Trasmissione elaborati opere condivise"
- E-mail Cepav due del 10/05/06 "Trasmissione plano-profili opere coordinate"
- Trasmissione documentazione ACP in data 24/03/06 "Opere condivise"
- Nota ACP prot. 210/UT del 28/02/06 "Trasmissione elaborati opere condivise"
- Nota Cepav due prot. E2/TP/050-06 del 08/02/06 "Trasmissione elaborati di Progetto Definitivo"
- Nota Cepav due prot. E2/TP/028-06 del 19/01/06 "Trasmissione elaborati di Progetto Definitivo – Mitigazione acustica e verde"
- Nota Cepav due prot. E2/TP/024-06 del 18/01/06 "Trasmissione elaborati di Progetto Definitivo – Risoluzione interferenze pubblici servizi"
- Nota Cepav due prot. E2/TP/020-06 del 13/01/06 "Verifiche tecniche opere da condividere"
- Nota ACP prot. 1630/Ut del 05/12/05 "Invio documenti di progetto esecutivo"
- E-mail Cepav due del 30/11/05 "Profili AV in affiancamento alla Sp19"
- E-mail Cepav due del 21/09/05 "Invio Planimetrie PD 1:1.000"
- Nota ACP prot. 0796 del 05/09/05 "Verifiche di compatibilità"
- Nota Cepav due prot. E2/TP/339-05 del 05/08/05 "Istruttoria PD ACP"
- Nota ACP prot. 951/UT del 20/07/05 "Trasmissione planimetrie ACP"
- Nota Cepav due prot. E2/LCR/1025-04 del 18/11/04 "Trasmissione documentazione"
- E-mail Cepav due prot. E2/ING/rp/114-04 del 15/10/04 "Censimento PPSS e dati idraulici Mella"
- E-mail Cepav due prot. E2/ING/rt/113/04 del 14/10/04 "Trasmissione documentazione progettuale"
- E-mail Cepav due prot. E2/ING/rp/0102/04 del 20/09/04 "Profili zona affiancamento ACP"



- Nota Italferr prot. DOM.G0.673/04/U del 06/08/04 “Incontro del 5 agosto a Brescia”
- E-mail Cepav due del 15/05/04 “Trasmissione piano di volo e plano-profilo di tracciamento”
- E-mail Cepav due del 14/05/04 “Nota incontro 27/04/04”
- Trasmissione documentazione ACP come da richiesta CSVIA/2003/0728 del 3/10/03” in data 19/2/04
- Nota Cepav due prot. E2/LCR/197-05 del 11/02/04 “Tratti in affiancamento con SP19”
- Prov. di Brescia prot. 125883 del 20/09/05 “Trasmissione verbale tavolo tecnico istituzionale del 30/08/05”

Sono stati svolti, inoltre, una notevole serie di incontri volti a concordare criteri progettuali comuni, vincolati al diverso stato approvativi dei progetti:

- Riunione del 09/05/06
- Riunione del 10/04/06
- Riunione del 20/03/06
- Riunione con R. Lombardia 17/02/06 – Opere da condividere
- Riunione del 19/01/06
- Riunione del 29/11/05
- Incontro del 07/11/05
- Riunione del 30/09/05
- Riunione del 05/09/05
- Riunione del 01/08/05
- Incontro 5 luglio 2005 del Tavolo tecnico istituzionale permanente
- Riunioni del 5 e 12 ottobre 2004
- Incontro del 17/02/04
- Riunione 20/11/03

In particolare in funzione della diversa fase progettuale le opere sono state raggruppate in due categorie così descritte :

- *OPERE INTEGRATE*: sono opere realizzate interamente da uno dei soggetti attuatori, a partire dall'acquisizione delle aree;
- *OPERE COORDINATE*: sono opere che il soggetto attuatore progetta e realizza unicamente per la parte interferente con il proprio sedime, coordinandone gli aspetti geometrici con il progetto

GENERAL CONTRACTOR

Cepav due



ALTA SORVEGLIANZA



Doc. N. 07604\_05

Progetto  
IN05

Lotto  
00

Codifica Documento  
DE2RGIM000X-002

Rev.  
0

Foglio  
8 di 14

dell'altro soggetto interessato, ma senza porre vincoli reciproci; in sostanza sono opere che ciascun soggetto realizzerà in completa indipendenza dell'intervento dell'altro.



## 2. DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE PROGETTUALI

### 2.1 Descrizione dell'andamento dei tracciati e ottemperanza alle prescrizioni della delibera CIPE

Nell'analisi dell'andamento dei tracciati occorre anzitutto ribadire che essi sono stati sviluppati in maniera del tutto compatibilizzata, soprattutto per quanto riguarda la risoluzione delle interferenze con la viabilità comunale, provinciale e statale e con il reticolo dei corsi d'acqua.

Per quanto attiene il corridoio infrastrutturale si considera l'affiancamento della Linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona con il Raccordo Ospitaletto - Montichiari dalla progressiva km 72+530 nel Comune di Travagliato alla progressiva km 93+235 della linea ferroviaria nel Comune di Castenedolo.

L'infrastruttura stradale si colloca sempre a monte di quella ferroviaria.

Per una più immediata lettura della descrizione sotto riportata si rimanda all'All.1 "Inquadramento Territoriale"

Nel tratto iniziale, sino alla progressiva 78+900, i due assi sono in stretto affiancamento in rilevato, di altezza non superiore a 6 metri.

Nel secondo tratto del corridoio viene attraversato il Fiume Mella: dalla progressiva 77+823 alla progressiva 79+558 il tracciato della linea ferroviaria è in viadotto (Viadotto Mella L = 1734.9 m), fiancheggiando il raccordo autostradale che in parte è in rilevato ed in parte in viadotto dalla progressiva km 78+900 circa alla progressiva 79+500 circa.

In questo tratto occorre segnalare l'attraversamento di una estesa area industriale.

Il terzo tratto va dal termine del viadotto Mella sino al termine del viadotto Gardesana (L = 3192.4 m). In questo tratto il tracciato del raccordo autostradale si discosta leggermente da quello ferroviario formando un'area interclusa della larghezza massima di circa 50 m, con affiancamento a nord della prevista variante alla SP 22. Successivamente i 2 tracciati si avvicinano per attraversare un'area industriale, oltrepassata la quale, in corrispondenza della progressiva 82+500 si discostano nuovamente. Dalla progressiva 83+800 alla progressiva 87+000 il tracciato AC è in viadotto (Gardesana) mentre il tracciato stradale è in rilevato alto. La configurazione in viadotto ferroviario consente l'attraversamento delle infrastrutture esistenti, tra cui l'autostrada A 21, nonché la barriera di raccordo tra raccordo autostradale e A21.

In corrispondenza della fine del viadotto Gardesana, l'autostrada si discosta sensibilmente dalla linea ferroviaria.

Nel tratto successivo, in corrispondenza della progressiva 87+100 circa il tracciato autostradale entra in trincea mentre la AC prosegue in rilevato. Tale configurazione si prolungherà sino al termine del corridoio infrastrutturale in esame.

In questo tratto l'autostrada si riavvicina progressivamente alla linea ferroviaria, per porsi in affiancamento ad essa ad una distanza di circa 50-70 m.

Alla progressiva 90+350 circa, sia il tracciato del raccordo Ospitaletto – Montichiari (Galleria Torrente Garza L = m 150), che la linea AC, attraversano il Torrente Garza in viadotto (Viadotto Garza L = 122,40 m).

Oltrepassato il torrente Garza il tracciato autostradale prosegue in trincea fino alla fine del tratto in affiancamento, ove termina collegandosi a nord con la bretella di collegamento tra la stazione di Brescia est e la A4 all'interno del comune di Castenedolo, ed a sud con uno svincolo in direzione di Montichiari. Il tracciato della AC prosegue in rilevato. Anche in questo caso i due tracciati hanno andamento parallelo con distanza di circa 80 m.

## 2.2 Localizzazione dei tracciati in relazione alle aree protette e alle aree vincolate

Nel presente paragrafo si provvede a fornire un quadro d'insieme delle aree vincolate presenti nell'ambito territoriale interessato dal corridoio infrastrutturale oggetto del presente studio. Per la rappresentazione cartografica di tali vincoli si rimanda agli specifici elaborati cartografici riportati in All.1. Si evidenzia che le interferenze dirette del corridoio infrastrutturale in esame sono legate unicamente all'attraversamento delle fasce fluviali, senza che siano interessati parchi regionali o nazionali in quanto non presenti nell'area di intervento.

Le interferenze dirette con le aree vincolate, costituite unicamente da fasce fluviali sono illustrate nella tabella seguente:

Denominazione	Tipologia
Fiume Mella	Fasce fluviali di 150 m (D.Lgs 42/2004)
Seriola Garza	Fasce fluviali di 150 m (D.Lgs 42/2004)
Torrente Garza	Fasce fluviali di 150 m (D.Lgs 42/2004)

Il Fiume Mella, e le relative fasce fluviali, sono attraversate dal corridoio infrastrutturale nel tratto compreso tra le progressive 78 e 79 circa; entrambe le infrastrutture oltrepassano il corpo idrico in viadotto.

Il Canale Seriola Garza viene attraversato dal corridoio infrastrutturale poco oltre la progressiva 83.

Il Torrente Garza viene interferito tra le progressive 90 e 91; in questo tratto le 2 infrastrutture corrono parallele ad una distanza di 50 m circa.

Oltre a quanto sopra, si segnala la presenza di altre aree vincolate in prossimità del corridoio infrastrutturale, che però non vengono direttamente interferite dallo stesso. Esse sono:

- Zona Monte Netto. Colline dei vitigni D.M. 24/03/1976 - Bosco di querce D.M. 05/11/1958: L'area, ubicata a est del Fiume Mella e a sud del corridoio infrastrutturale, risulta vincolata ai sensi del D.Lgs 42/2004 (ex L. 1497/39 – Bellezze naturali) ed è parzialmente ricompresa nel comune di Capriano del Colle.
- Giardino Fanti D.M. 20/12/57 e Zona circostante D.M. 04/05/63: L'area, ubicata a est del Torrente Garza e a nord del corridoio infrastrutturale, risulta vincolata ai sensi del D.Lgs 42/2004 (ex L. 1497/39 – Bellezze naturali) ed è ricompresa all'interno del centro urbano di Castenedolo.
- In ultimo si segnala il vincolo aeroportuale il cui limite è immediatamente a sud del corridoio infrastrutturale tra la ferrovia Brescia - Parma e il Torrente Garza.

Nel complesso è possibile affermare che i rapporti tra regime vincolistico e infrastrutture in progetto non presentano elementi di criticità, anche in relazione alla salvaguardia delle zone di maggior pregio paesistico.

### **2.3 Localizzazione dei tracciati in relazione alle previsioni urbanistiche comunali**

Nel seguito verranno descritte, suddivise per comune, le destinazioni d'uso da PGT interessate dal passaggio del corridoio infrastrutturale in progetto e rappresentate nella cartografia in All.2 "Inquadramento urbanistico".

- Comune di Travagliato: il corridoio infrastrutturale si sviluppa in zone con destinazione d'uso agricola. Interferisce con le zone residenziali previste in corrispondenza di un'abitazione e di una cascina.
- Comune di Lograto: il corridoio infrastrutturale si sviluppa in zone con destinazione d'uso agricola.
- Comune di Torbole Casaglia: il corridoio infrastrutturale si sviluppa in zone con destinazione d'uso agricola (classificate zone agricole di salvaguardia).

- Comune di Azzano Mella: il corridoio infrastrutturale si sviluppa in zone con destinazione d'uso agricola.
- Comune di Castel Mella: il corridoio infrastrutturale si sviluppa in zone con destinazione d'uso agricola.
- Comune di Capriano del Colle: il corridoio infrastrutturale si sviluppa in zone con destinazione d'uso prevalentemente industriale (insediamento arteriale continuo lungo la S.P. 9).
- Comune di Flero: il corridoio infrastrutturale si sviluppa in zone con destinazione d'uso agricola. All'altezza del km 82 circa attraversa in un varco gli insediamenti di una zona industriale.
- Comune di San Zeno sul Naviglio: il corridoio infrastrutturale si sviluppa in zone con destinazione d'uso agricola.
- Comune di Poncarale: il corridoio infrastrutturale si sviluppa in zone con destinazione d'uso agricola. All'altezza del km 84,2 circa interferisce con un'abitazione e la relativa zona a destinazione residenziale.
- Comune di Montirone: il corridoio infrastrutturale si sviluppa in zone con destinazione d'uso agricola. In corrispondenza dell'attraversamento della linea FS Brescia – Parma, la ferrovia lambisce la zona urbanistica di una cascina storica e una limitrofa zona a servizi. In corrispondenza di Montirone il tracciato della linea AC e quello del raccordo autostradale divergono per poi allontanarsi.
- Comune di Ghedi: il corridoio infrastrutturale si sviluppa al margine tra zone a destinazione agricola e una zona con attività estrattiva in atto.
- Comune di Castenedolo: il corridoio infrastrutturale si sviluppa in zone con destinazione d'uso agricola. In corrispondenza del km 91,300 attraversa la zona residenziale di un edificio rurale (demolizione).

La maggior parte del territorio interessato dal corridoio infrastrutturale si colloca pertanto in ambiti a destinazione d'uso agricola, con le problematiche di ordine urbanistico limitate agli attraversamenti di zone industriali in Comune di Capriano del Colle e Flero.

### **3. QUADRO DI SINTESI DELLE PRINCIPALI PROBLEMATICHE TERRITORIALI ED AMBIENTALI DERIVANTI DALL’AFFIANCAMENTO DELLE DUE INFRASTRUTTURE**

Le due infrastrutture di prevista realizzazione sono già state oggetto di progettazione integrata e coordinata per quanto attiene le dirette interferenze con la rete della viabilità e la rete dei corsi d’acqua. In tutte le situazioni riscontrate, indipendentemente dal grado di importanza dell’elemento interferito, è stata data una soluzione che ne garantisce la continuità e che risulta compatibile con le sue caratteristiche e con quelle delle nuove infrastrutture.

Ciò premesso, nello spirito delle indicazioni contenute nelle deliberazioni CIPE relative alle singole infrastrutture, si riepilogano di seguito i principali profili di verifica ambientale ed approfondimento progettuale, più diffusamente descritti nei paragrafi precedenti, evocati dalla congiunta realizzazione delle due infrastrutture.

- *Organizzazione della cantierizzazione.* L’obiettivo è quello di minimizzare l’occupazione di suolo, ovvero di una risorsa ambientale scarsa che può essere ripristinata solo a fronte di onerosi interventi al termine delle attività di costruzione. Gli indirizzi di fondo sono quelli di impiegare le aree a vario titolo intercluse come aree di cantiere, privilegiandone il recupero finale con vegetazione naturale, e di integrare, se possibile, dal punto di vista localizzativo e temporale le attività di costruzione relative alle due infrastrutture.
- *Verifica delle opere di mitigazione acustica previste.* Operativamente si tratta, nella condizione di vincolo imposta dall’esercizio di due infrastrutture di nuova costruzione affiancate, di verificare la fattibilità di soluzioni congiunte, o comunque integrate, di contenimento dell’impatto acustico che, a parità di efficacia nella mitigazione del rumore, permettano un miglior inserimento nel territorio delle barriere previste. Da questo punto di vista, per quanto attiene l’aspetto paesaggistico, considerando l’estensione delle protezioni acustiche da realizzare, si evidenzia la necessità di effettuare scelte coerenti nella determinazione delle tipologie di barriera da collocare lungo le due infrastrutture.
- *Inserimento ambientale e paesaggistico del corridoio infrastrutturale.* La costruzione di due grandi infrastrutture affiancate costituisce un elemento di forte pressione ambientale e di modificazione del paesaggio nelle zone attraversate. L’attuazione di interventi di sistemazione a verde, di adeguata ampiezza ed articolazione, lungo i due fronti esposti e nelle aree intercluse, come peraltro già previsto nei progetti e negli studi ambientali relativi alle due infrastrutture, può permettere il raggiungimento di un duplice obiettivo:

GENERAL CONTRACTOR

Cepav due



ALTA SORVEGLIANZA



Doc. N 07604\_05

Progetto  
IN05

Lotto  
00

Codifica Documento  
DE2RGIM000X-002

Rev.  
0

Foglio  
14 di 14

- l'ottenimento, nel tempo, di un bilancio ecologico positivo; questo consentirebbe di collocare, anche dal punto di vista dell'equilibrio ecosistemico delle aree direttamente interessate, la realizzazione delle due opere in uno scenario di sviluppo sostenibile;
- l'assorbimento delle alterazioni indotte nel paesaggio locale; la piena attuazione delle opere in verde previste, e un adeguato programma di manutenzione che ne curi l'affermazione e la crescita, può trasformare il corridoio infrastrutturale in un corridoio verde, integrato nella rete di filari, siepi, nuclei residuali di vegetazione naturale ancora in parte presenti nelle zone attraversate, e attuare così l'unico fattore che può ricondurre opere di grande scala entro la soglia della compatibilità paesaggistica.