



**Comune di Borgosatollo**  
Provincia di Brescia



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

E.prot DVA-2014-0039738 del 02/12/2014

**Prot. 10014/ATE/vi**

Borgosatollo, 27 novembre 2014

Al Presidente del Consiglio dei  
Ministri

Palazzo Chigi

Piazza Colonna, 370

00187 Roma

*pec: presidente@pec.governo.it*

Al Ministero delle Infrastrutture e  
dei Trasporti

Struttura Tecnica di Missione

Via Nomentana, 2

00161 Roma

*pec: stm@pec.mit.gov.it*

Al Consorzio CEPAV DUE

Via Sorbanella, 30

25125 Brescia

*pec: consorziocepavdue@pec.eni.it*

Al Ministero dell'Ambiente e della

Tutela del Territorio e del Mare

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 Roma

*pec:*

*dgsalvanguardia.ambientale@pec.miniambiente.it*





Al Ministero dei Beni e delle Attività  
Culturali e del Turismo  
Direzione Generale per il Paesaggio,  
le Belle Arti, l'Architettura e l'arte  
contemporanee

Via di S. Michele, 22

00153 Roma

*pec: mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it*

Al Ministero dei Beni e delle Attività  
Culturali e del Turismo  
Direzione Regionale per i Beni  
Culturali e Paesaggistici della  
Lombardia

Corso Magenta, 24 (Palazzo Litta)

20123 Milano

*pec: mbac-dr-lom@mailcert.beniculturali.it*

Al Ministero dello Sviluppo  
Economico

Via Vittorio Veneto, 3

00187 Roma

*pec:*

*imp.pci.segreteria@pec.sviluppoeconomico.gov.it*

*pec:*

*imp.pic.segreteria@pec.sviluppoeconomico.gov.it*

Alla R.F.I. S.p.A.

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 Roma

*pec: segreteriacda@pec.rfi.it*



Alla ITALFERR S.p.A.

Via Torcello, 2

20126 Milano

*e-mail: itaferr@italferr.it*

Alla REGIONE LOMBARDIA

Direzione Generale Infrastrutture e  
Mobilità

Piazza Città di Lombardia, 1

20124 Milano

*pec: presidenza@pec.regione.lombardia.it*

Alla PROVINCIA DI BRESCIA

Piazza Paolo VI, 29 (Palazzo  
Broletto)

25121 Brescia

*pec: protocollo@pec.provincia.bs.it*

**Oggetto:** INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE  
DALLA "LEGGE OBIETTIVO N. 443/01"; LINEA A.V./A.C.  
TORINO-VENEZIA, TRATTA MILANO-VERONA, LOTTO  
FUNZIONALE BRESCIA-VERONA; PROGETTO DEFINITIVO -  
**Osservazioni al progetto definitivo**

Riteniamo in premessa doveroso richiamare integralmente,  
facendola nostra, la comunicazione inviata dal Presidente della Provincia di  
Brescia, dott. Pier Luigi Mottinelli, al Presidente del Consiglio dei Ministri  
avente ad oggetto la richiesta di interruzione dei termini per il deposito  
osservazioni e per l'approvazione del progetto" (Allegato A).

Dall'analisi effettuata della documentazione fornitaci sono emerse  
carenze progettuali di seguito evidenziate che abbiamo potuto riscontrare



relativamente alle opere che interessano il Comune di Borgosatollo. Queste risultano ancora più significative se lette alla luce delle seguenti affermazioni relativamente all'intero Progetto Definitivo del "Lotto Funzionale Brescia-Verona" contenute nella citata lettera del Presidente della Provincia: *"A questo si aggiunga la carenza di dati e di riferimenti certi sull'attualità del modello di esercizio (tempi di percorrenza delle tratte, frequenze, ipotesi d'orario, fermate programmate ecc.) considerato dai progettisti, che non consente di approfondire le ricadute degli impatti sul sistema insediativo ed economico bresciano in relazione al tracciato ferroviario proposto. E' ragionevole assumere, infatti, che debba essere la rete infrastrutturale ad adeguarsi all'esercizio progettato e non viceversa"*.

Confidiamo pertanto che venga dato seguito alla citata richiesta di proroga dei termini e di messa a disposizione di tutta la documentazione necessaria ad una compiuta ed approfondita analisi del Progetto Definitivo, in assenza delle quali il parere della scrivente Amministrazione dovrà intendersi negativo.

Le seguenti osservazioni sono relative al Progetto Definitivo del "Lotto Funzionale Brescia-Verona della Linea A.V./A.C. Torino-Venezia", che per il Comune di Borgosatollo implica in particolare la *Riqualficazione della strada Ghedi-Borgosatollo* introdotta in seguito alle prescrizioni contenute nella Delibera CIPE N. 120 del 5 dicembre 2003. In sede di Conferenza dei Servizi a Roma dello scorso 6 novembre sono state già depositate le osservazioni alla procedura di VIA sul citato progetto.

Il territorio del Comune di Borgosatollo non è interessato direttamente e non è invaso dalla tratta ferroviaria della AV/AC, la quale in pratica corre a fianco dell'Autostrada A21 racc Ospitaletto-Montichiari (la cd. "Corda Molle"), a Sud della medesima. È sottoposto però alla realizzazione di una viabilità stradale *extralinea*, funzionale alla cantierizzazione della AV/AC (Figura 1) che collegherà le provinciali S.P.23 e S.P.77. L'intervento, originariamente non previsto nel Progetto



Preliminare del 2003 ma comunque richiamato nella Deliberazione della Giunta Comunale di Borgosatollo N. 100 del 7 luglio 2003, permetterà di evitare l'attraversamento dell'abitato comunale da parte dei mezzi d'opera ferroviaria, che diversamente l'avrebbe assoggettato ad un eccessivo sacrificio con inevitabili ricadute sociali.

Se da un lato si può indubbiamente sostenere la necessità di un'opera tesa a risolvere le problematiche connesse all'attività cantieristica dell'intervento della nuova tratta ferroviaria, dall'altro ovviamente non si può trascurare il fatto che la viabilità *extralinea* di riqualificazione della Ghedi-Borgosatollo, sviluppandosi come detto dall'esistente rotonda del cimitero di Borgosatollo fino a quella di Capodimonte, fatti eccezione gli iniziali 500 mt., proseguendo si va ad assettare su aree agricole di significativo valore agronomico e naturalistico (come tra l'altro previsto nel vigente PGT qualificandole in zone *E2: Aree agricole strategiche*), interrompendo antiche proprietà rurali di epoche remotissime ed invadendo corsi d'acqua di alto valore agricolo/ambientale. Oltre a ciò, riteniamo che l'opera concretizzi significanti ripercussioni agli esistenti equilibri vegetazionali e faunistici.

Inoltre la documentazione progettuale pervenuta agli atti ha impedito di fare una obiettiva ed attendibile valutazione trasportistica, in quanto mancante di elementi esaurienti per misurare l'entità dell'intervento viario. Sicuramente è risultato chiaro che la strada di riqualificazione avrà una quota del piano stradale superiore all'esistente piano di campagna, per cui la viabilità di progetto verrà realizzata quasi completamente *in rilevato* (con una rilevante movimentazione di terre da cave di prestito in arrivo in sito). Seppur la progettazione non è nella fase esecutiva, comunque la mancanza di qualche grafico di dettaglio ha sfavorito il limitato tempo concessoci per il procedimento delle osservazioni.

Tutto ciò premesso, esponiamo a seguire le nostre osservazioni al progetto:



### **Osservazione N. 1**

Come si evince dalle Figure 1 e 2, la viabilità di cantiere su strade esistenti prevista da CEPAV DUE interessa fra le altre Via Santissima e Via Di Vittorio, baricentriche all'abitato di Borgosatollo.

Evidenziamo pertanto le ragioni che rendono tali viabilità inadatte:

- tali strade, fra le principali del Comune, risultano interessate anche dalla presenza di intenso traffico locale, caratterizzato pure da una notevole componente di mobilità dolce (ciclopedonale);
- le stesse risultano assolutamente inadatte al transito di mezzi pesanti di cantiere, pena non solo l'abbassamento del livello di servizio ma anche insostenibili impatti sulla qualità dell'aria, sul clima acustico e sulla sicurezza della mobilità.

Tutto ciò è ancor di più evidente se si considera che le opere di cantierizzazione sono ingenti e costringono tra l'altro la riconfigurazione del sistema irriguo per le proprietà rurali interessate dalle viabilità di servizio ai cantieri.

Pertanto, ribadiamo l'assoluta imprescindibilità di realizzazione della bretella di collegamento prevista nel territorio comunale di Borgosatollo da parte di CEPAV DUE prima della cantierizzazione e dell'inizio dei lavori di costruzione della linea AV/AC (Figura 3).

### **Osservazione N. 2**

La bretella di collegamento di cui sopra, sviluppandosi con andamento Sud-Ovest – Nord-Est, prevede il raccordo con l'esistente rotatoria della S.P. 23 (vicino al cimitero comunale). Nell'iniziale sviluppo verso Est in direzione Castenedolo, progettualmente essa risulta sovrapporsi all'esistente strada comunale *Via Case Sparse in Località Santissima*. La soluzione concretizza una significativa ed indubbia criticità al preesistente insediamento residenziale (cerchiato in rosso nella Figura 4, riportato anche nell'elaborato "Ricettori All. 17" con codice IN0500DE2N5SA000A0580, con le sigle *G-B 000\_N\_020*, *G-B 000\_N\_019*



e G-B 000\_N\_018), il quale si vedrebbe compromesso la naturale funzione della strada.

Tenuto conto che progettualmente non è stata indicata alcuna soluzione alla specifica previsione, considerata la generica pericolosità della scelta, chiediamo che la Riqualficazione della strada Ghedi-Borgosatollo preservi l'esistente Via Case Sparse "in sicurezza", mediante una corretta valutazione dell'asse viario e con l'adozione di accorgimenti anti-rumore in considerazione della preesistenza del nucleo abitato.

### **Osservazione N. 3**

La viabilità di cantiere prevista da CEPAV DUE per la realizzazione della AV/AC interessa anche Via Sant'Angela Merici. Si tratta di un breve raccordo tra Via Santissima e la prevista bretella, di cui non si ravvede l'esigenza. In ogni caso la strada è di ridotte dimensioni, di natura interpodereale e caratterizzata dalla presenza di filari arborei e rogge che corrono paralleli (si vedano le Figure 5, 6 e 7).

Vista anche la valenza paesistica del tracciato, osserviamo l'insostenibilità e l'inutilità del previsto adeguamento di Via Sant'Angela Merici alla luce della imprescindibilità della realizzazione del raccordo di cui sopra.

### **Osservazione N. 4**

Per quanto riguarda le modalità realizzative della bretella richiamiamo in particolare la dovuta attenzione nella realizzazione dei manufatti stradali alle interferenze con i corsi d'acqua in genere e con il Reticolo Idrico Minore esistente (le cui indicazioni progettuali non sono sufficientemente approfondite per una puntuale valutazione), mantenendoli così invariati ed evitandone le tominature. Ciò ai fini sia di preservare la valenza agricola e paesistico-naturalistica (e le peculiarità vegetazionali e faunistiche) presente, sia di garantire la sicurezza dal punto di vista idrico e idrogeologico.



In caso di inevitabile tombinatura, raccomandiamo la necessità di prevedere adeguate sezioni, non solo in seguito alla verifica idraulica, ma anche per il passaggio delle specie faunistiche.

Va inoltre mantenuta la possibilità di irrigazione di tutte le aree agricole sottostanti la nuova bretella.

#### **Osservazione N. 5**

La prevista bretella prevede un ponte sul Torrente Garza. Viste le portate del corso d'acqua è indispensabile una verifica idraulica al fine di definire la luce necessaria per l'attraversamento.

Raccomandiamo inoltre di mettere in atto ogni possibile soluzione per salvaguardare la valenza paesistico-naturalistica e le peculiarità vegetazionali e faunistiche presenti lungo il corso d'acqua.

#### **Osservazione N. 6**

Sottolineiamo l'importanza e la necessità di mantenere la continuità di tutte le strade poderali intersecate dalla nuova bretella.

#### **Osservazione N. 7**

Segnaliamo che le aree tecniche denominate *L.3.A.7.10* di 8.125,00 mq. riportate nel piano di cantierizzazione (Figura 8), sono posizionate, probabilmente per errore, sopra il Torrente Garza. Osserviamo la necessità di spostarle qualora necessarie, e a tal fine suggeriamo di riposizionarle più ad Ovest, nella zona individuata in Figura 9.

#### **Osservazione N. 8**

Segnaliamo la necessità di prevedere non solo la piantumazione quale mitigazione, ma anche la gestione delle aree piantumate stesse a lungo termine, prevedendo idonee essenze da concordare con le amministrazioni locali e interventi che necessitino del minor impegno manutentorio possibile.





### **Osservazione N. 9**

Chiediamo una revisione delle modalità di restituzione dei terreni agricoli alle condizioni *ante-operam*, in quanto solleviamo molti dubbi e perplessità circa la sufficienza a ripristinare la produttività agricola con uno scotico di 40 cm. effettuato nelle aree di cantiere (di stoccaggio e tecniche) e restituito poi a fine lavori.

### **Osservazione N. 10**

Richiediamo, in sede di Progetto Esecutivo:

- a) di coerenzare il posizionamento delle aree tecniche previste sul territorio di Borgosatollo, con le attuali suddivisioni particellari;
- b) di aggiornare le indagini sul traffico, ai fini di valutare le direttrici ottimali dei flussi di cantiere ed evitare l'impatto sulla viabilità ordinaria;
- c) di evitare la frammentazione e la "banalizzazione" del paesaggio;
- d) di evitare la frammentazione delle proprietà agricole;
- e) di prevedere l'utilizzo, all'occorrenza su segnalazione delle amministrazioni locali (e di concerto con le stesse), barriere acustiche;
- f) il ripristino delle strade pubbliche esistenti utilizzate per la viabilità di cantiere, con le relative riasfaltature e con ogni altra opera manutentiva necessaria a rigarantire l'oggettiva funzionalità.

### **Osservazione N. 11**

Richiediamo, anche a **titolo di compensazione**, che il Progetto Esecutivo preveda:

- la realizzazione di un tronco stradale di completamento all'attuale Via Ferri che consenta il collegamento della zona industriale con la "bretella" prevista (Figure 10 e 11). Tale strada può tra l'altro risultare utile quale alternativa al passaggio nel centro abitato di Borgosatollo, in quanto attraversa una zona industriale e presenta una piattaforma stradale molto larga, caratterizzata da una corsia per senso di marcia,



separate da spartitraffico centrale (Figure 12 e 13) e quindi utilizzabile in sicurezza anche da mezzi pesanti;

- in sede di definitiva stesura, sempre a titolo di compensazione chiediamo, la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale parallelo a Via Ferri che parta dalla connessione con Via Molino Vecchio e prosegua fino alla piccola strada rurale di Via Sant'Angela Merici (riqualificando le attuali vie poderali esistenti);
- la realizzazione di interventi di riqualificazione sulle tratte provinciali di Via IV novembre (frazione di Piffione, Figura 14), di Via Santissima e di Via Di Vittorio (Figura 15) con elementi di traffic calming (al fine di disincentivare l'attraversamento del centro abitato al traffico di transito e di rendere più sicura le vie principali del comune) da concertare con le amministrazioni locali.

Il Sindaco  
(Dott. Giacomo Marniga)  
*G. Marniga*

Si allega:

Allegato A: Richiesta del Presidente della Provincia di Brescia al Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 novembre 2014, di interruzione dei termini per il deposito osservazioni e per l'approvazione del progetto

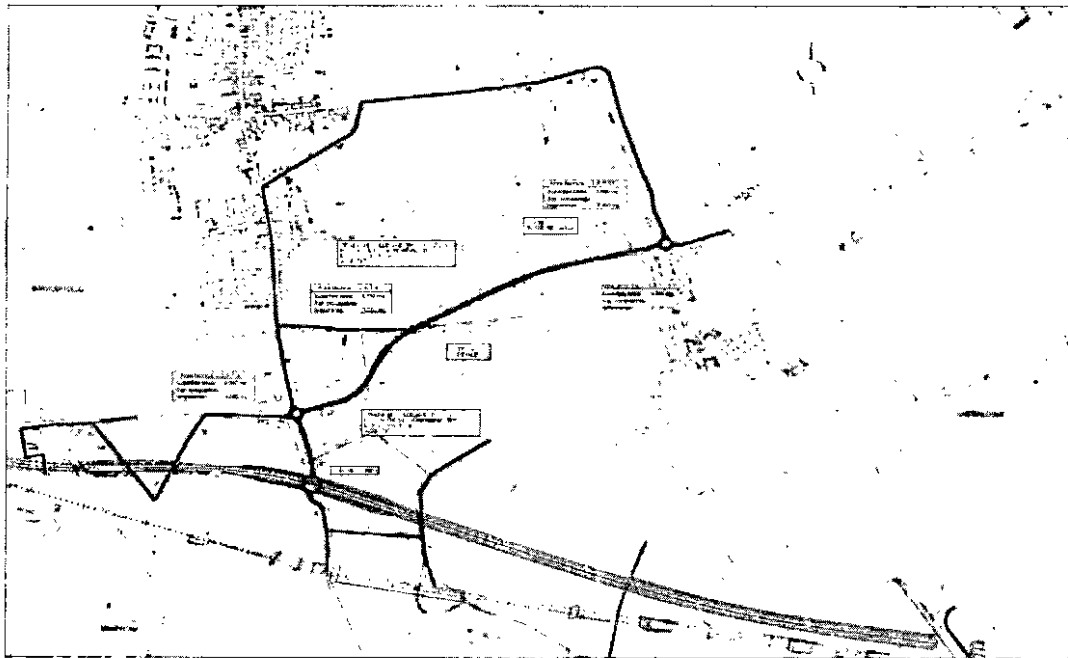


Figura 1 - Piano Particolareggiato della cantierizzazione, aree e viabilità di cantiere della zona di Borgosatollo (Fonte VIA Linea A.V./A.C. Torino-Venezia, Tratta Milano-Verona, Lotto Funzionale Brescia-Verona)

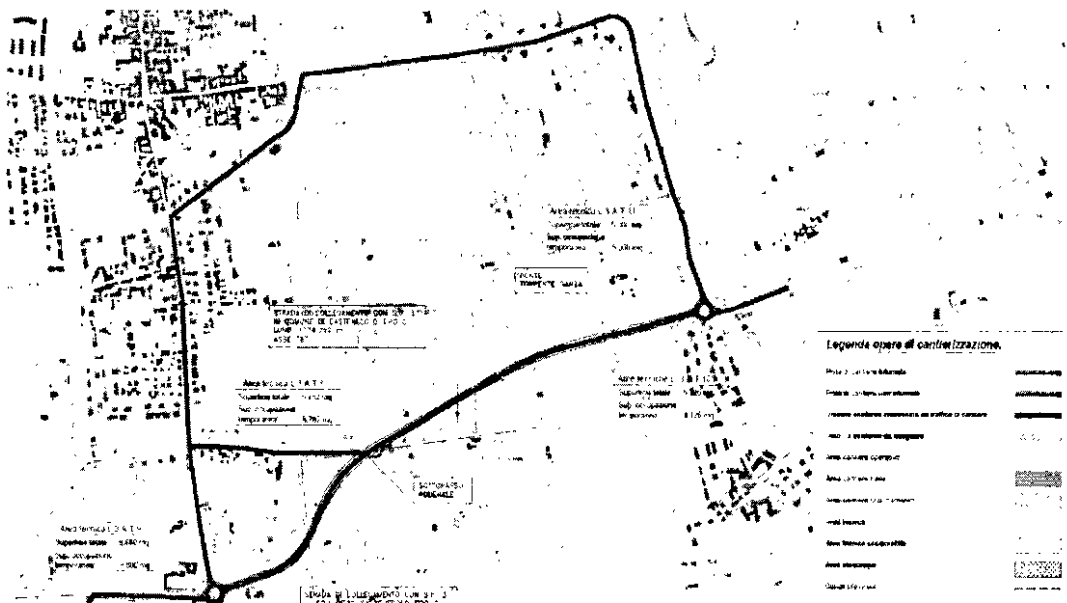


Figura 2 - Ingrandimento del Piano Particolareggiato della cantierizzazione, aree e viabilità di cantiere della zona di Borgosatollo (Fonte VIA Linea A.V./A.C. Torino-Venezia, Tratta Milano-Verona, Lotto Funzionale Brescia-Verona)

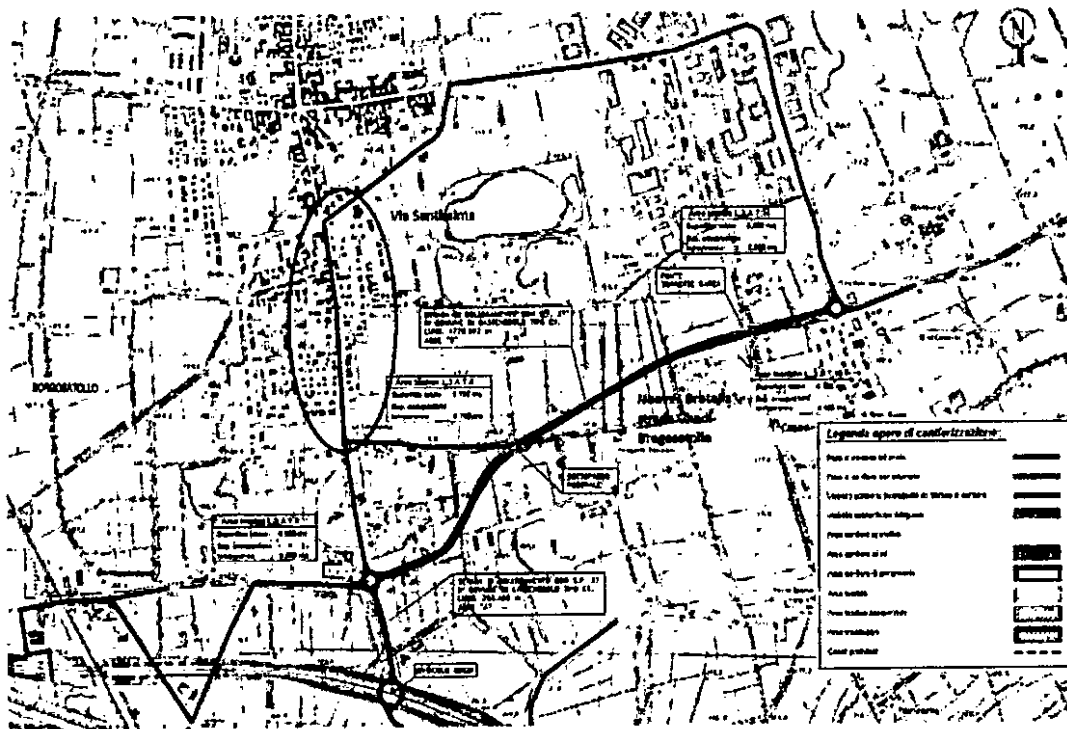


Figura 3 - Viabilità problematica per attraversamento dei mezzi di cantiere e individuazione della "bretella" (in verde)

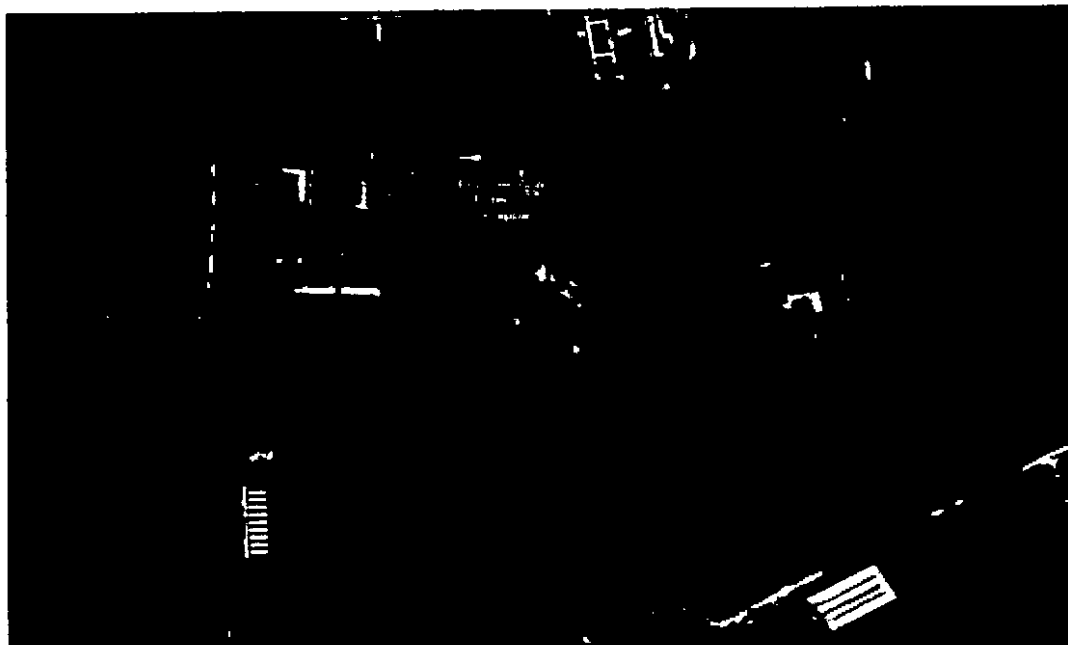
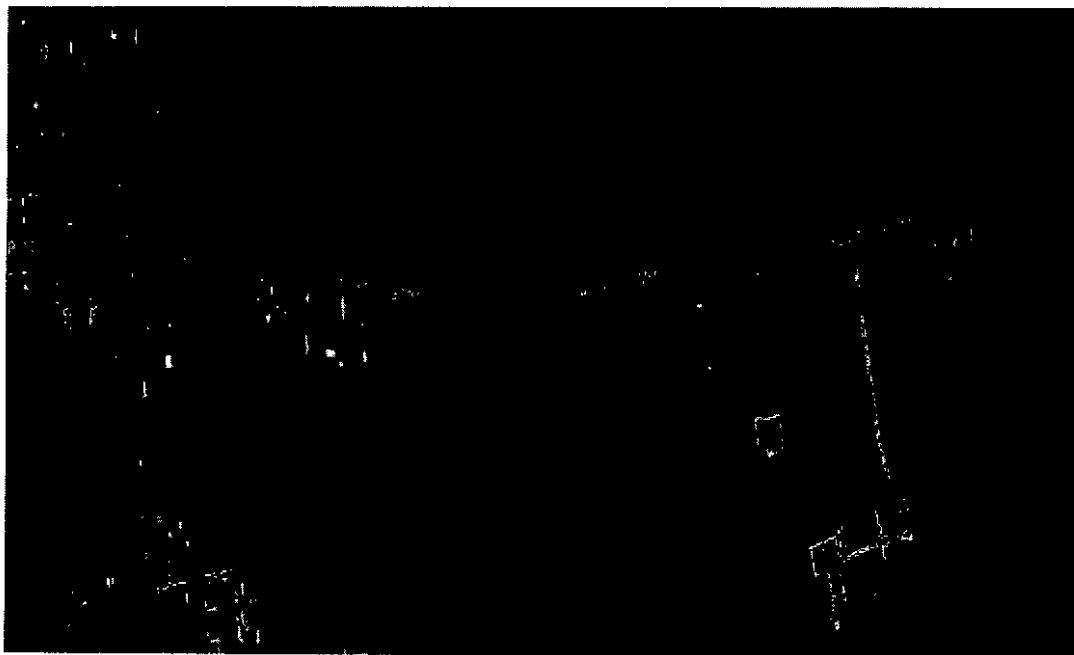


Figura 4 - Insediamento residenziale in Via Case Sparse Località Santissima



*Figura 5 - Visione aerea di Via Sant'Angela Merici*



*Figura 6 - Tragitto di Via Sant'Angela Merici interessato da viabilità di cantiere prevista da CEPAV DUE*



Figura 7 - Visione prospettica di Via Sant'Angela Merici

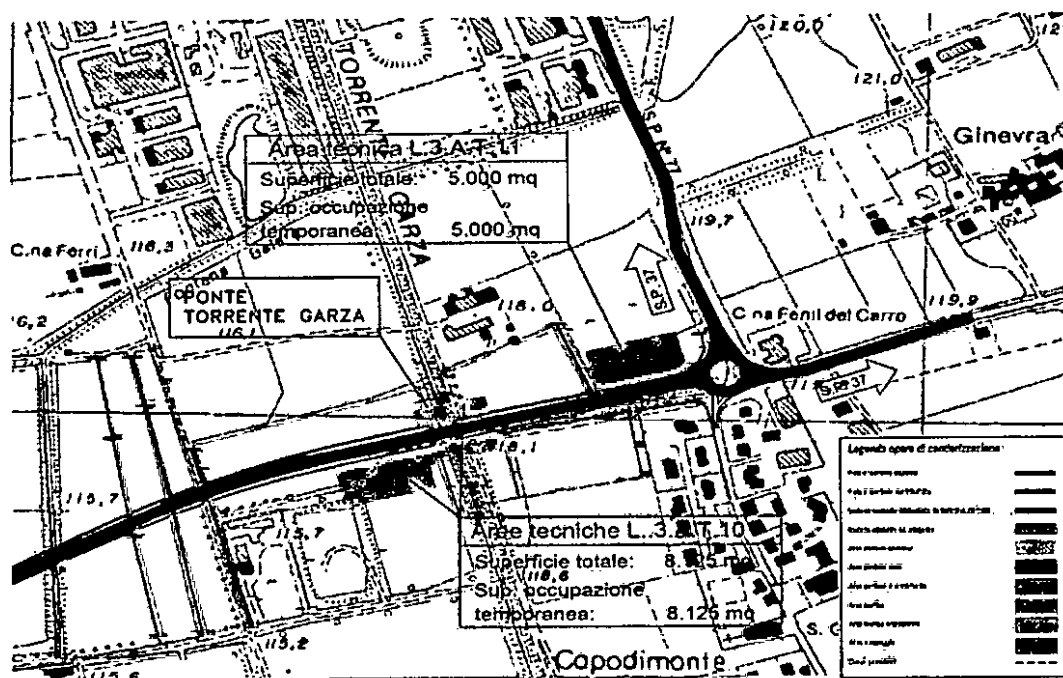


Figura 8 - Individuazione delle aree tecniche di previsione

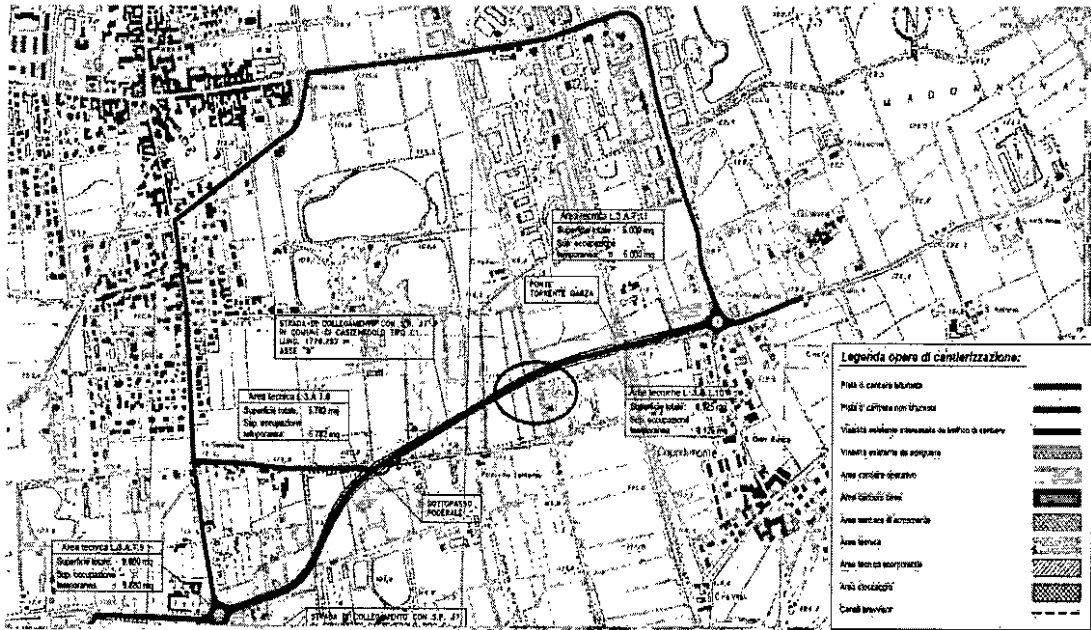


Figura 9 - Possibile rilocalizzazione delle aree tecniche L.3.A.T.10

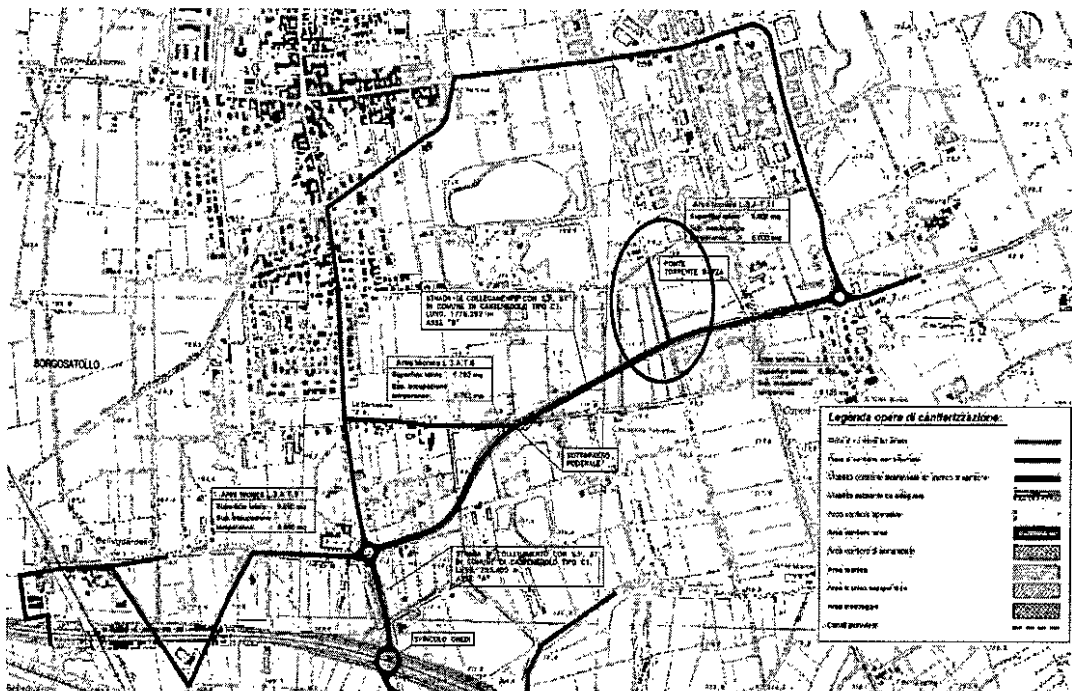
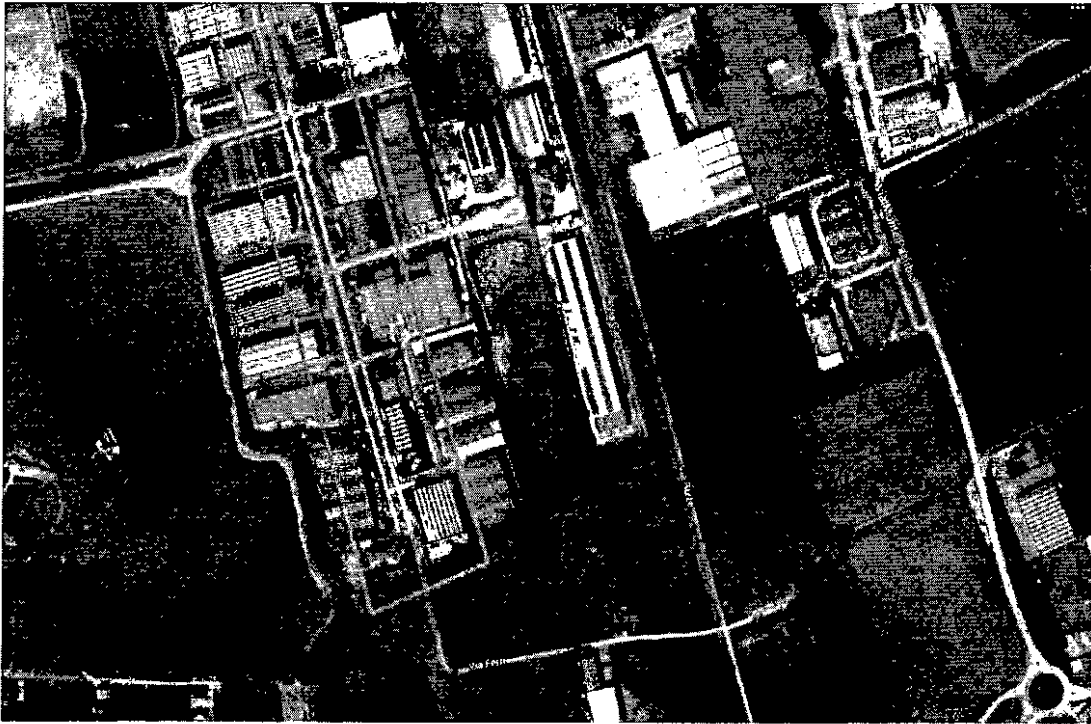


Figura 10 - Individuazione del tratto di completamento di Via Ferri

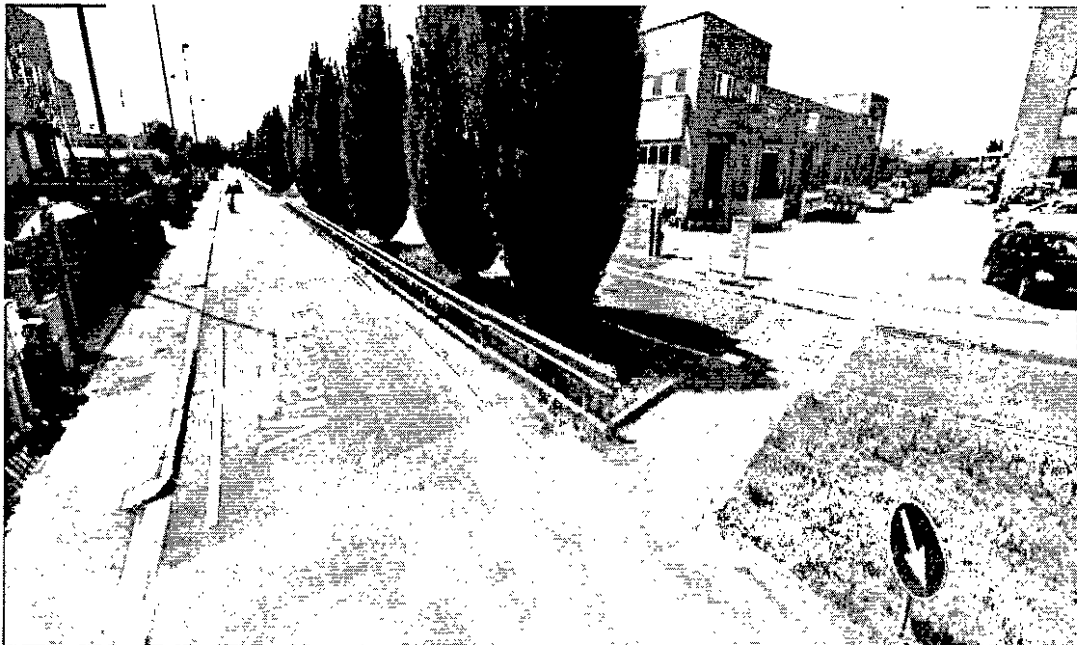


*Figura 11 - Individuazione aerea del tratto esistente di Via Ferrini e del tratto da realizzare per completare il collegamento alla nuova bretella della strada Ghedi-Borgosatollo*





*Figura 12 - Visione aerea di Via Ferri*



*Figura 13 - Visione prospettica di Via Ferri*



*Figura 14 - Porzione di Via IV Novembre da riqualificare*



*Figura 15 - Porzione di Via Santissima e Via Di Vittorio da riqualificare*

# ALLEGATO A



PROVINCIA  
DI BRESCIA

PROVINCIA DI BRESCIA  
Protocollo Generale - PARTENZA  
n. 06144286 del 21-11-2014  
Class.: 02 03



Brescia, 21 novembre 2014

Al Presidente del Consiglio dei Ministri  
Matteo Renzi  
Palazzo Chigi, 370  
Piazza Colonna, 370  
00187 Roma  
PEC: presidente@pec.governo.it

Oggetto: Infrastrutture strategiche definite dalla Legge Obiettivo n.443/01 - Linea AV/AC  
Torino - Venezia - Tratta Milano - Verona.  
Progetto definitivo del lotto funzionale Brescia - Verona.  
Richiesta interruzione termini per deposito osservazioni ed approvazione progetto.

Caro Presidente

Formulo la presente istanza in esito ai lavori della Conferenza di Servizi dello scorso 6 novembre 2014, convocata per l'intervento in oggetto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con riferimento a quanto, in tale sede, ho avuto modo di anticipare.

L'analisi della documentazione progettuale dell'opera, ai fini della verifica della compatibilità con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e con le linee di sviluppo del "Sistema Brescia" nelle sue differenziate strategiche componenti, ha evidenziato sostanziali criticità e lacune che, di fatto, impediscono una obiettiva valutazione trasportistica, oltre che in termini di costi/benefici attualizzati circa le alternative progettuali sondate e le scelte effettuate, anche in merito alle motivazioni a supporto delle ipotesi di tracciato formulate e della sostenibilità del programma di esercizio ipotizzato.

L'accertamento della compatibilità ambientale della tratta ferroviaria in oggetto risale alla deliberazione del CIPE del 5 dicembre 2003 e si fonda su elaborazioni ed analisi territoriali (SIA) svolte precedentemente e, quindi, alquanto datate. Il periodo intercorso ha apportato considerevoli mutamenti allo scenario antropico del territori interessati (si considerino, ad esempio, la diffusione delle aree urbanizzate, il generale riassetto viabilistico o le modificazioni al tessuto economico di interi distretti). L'obiettivo di assicurare un sostenibile inserimento dell'infrastruttura ferroviaria non può, pertanto, prescindere da una attenta analisi dello stato attuale, deponendo a favore di una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che non sia strettamente ed esclusivamente mirata alle sole parti progettuali significativamente variate rispetto al progetto preliminare, ma finalizzata a rendere compatibile l'intera opera alle mutate componenti ambientali. La rivalutazione dinamica degli impatti che possono derivare dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera non può che contribuire a perfezionare la stessa, ottimizzandone l'investimento.

Strettamente connessa alla tematica, la necessità di aggiornare le scelte progettuali relative alla viabilità di cantiere rispetto all'effettivo assetto (o alle sue variazioni già programmate in via definitiva) della rete stradale, che ha subito sostanziali modifiche nel corso degli ultimi anni.

A questo si aggiunga la carenza di dati e di riferimenti certi sull'attualità del modello di esercizio (tempi di percorrenza delle tratte, frequenze, ipotesi d'orario, fermate programmate ecc.) considerato dai progettisti, il quale non consente di approfondire le ricadute degli impatti sul sistema insediativo ed economico bresciano in relazione al tracciato ferroviario proposto. E' ragionevole assumere, infatti, che debba essere la rete infrastrutturale ad adeguarsi all'esercizio progettato e non viceversa.



L'assenza di tali contenuti risulta ancor più significativa se si considera che il dimensionamento delle opere civili, attualmente oggetto di valutazione e approvazione, risulta impostato sulle medesime stime e sui dati di traffico del progetto preliminare redatto nel 2002. Tali riferimenti, evidentemente, appaiono oggi superati per un loro effettivo utilizzo nella attuale cornice demografica, socio-economica, normativa e organizzativa.

A riguardo, quindi, come prodromica all'approvazione del progetto definitivo dell'opera, si rileva la necessità di avviare una nuova fase di studio e aggiornamento degli scenari prestazionali e delle ipotesi di esercizio ferroviario, a riconferma della bontà dell'opera, così come attualmente concepita, ovvero per individuare e dimensionare più correttamente le infrastrutturazioni indispensabili per l'esercizio riprogrammato.

In tale contesto, non pare di poco conto la ventilata ipotesi che, per ragioni riconducibili ad aspetti tecnici (mantenimento degli standard di sicurezza richiesti per armamento e materiale rotabile nelle tratte ad AV/AC, parco carri merci inadeguati), trasportistici (difficile, se non impossibile, coesistenza su linea AV/AC di regime di circolazione misto merci-passeggeri) ed economici (elevato prezzo delle tracce su linea AV/AC), la previsione di traffico merci sulla tratta AV/AC Brescia -Verona parrebbe pura utopia.

Non da ultimo, a tutto vantaggio dell'economicità dell'investimento, si sottolinea l'esigenza della configurazione di un nuovo servizio AV Milano-Brescia-Verona-Vicenza-Padova-Venezia integrato con l'offerta di servizi regionali e in grado di rispondere efficacemente alla reale domanda di mobilità esistente sulla medesima direttrice.

Si impone, quindi, la necessità della messa a disposizione, da parte dei progettisti, di nuove analisi, per una più compiuta e appropriata valutazione della proposta di infrastrutturazione in esame, esigenza che si concretizza inevitabilmente con l'interruzione dei termini previsti per il deposito delle osservazioni da parte degli Enti Locali e Territoriali, per assicurare un tempo congruo e utile al completamento di tali approfondimenti, certamente non inferiore a 90 giorni.

La richiesta non costituisce, peraltro, un rallentamento dell'iter di approvazione del progetto definitivo, considerato che la legge di conversione del decreto "Sblocca Italia" ha modificato il comma 10 dell'articolo 1, prevedendo che la approvazione del Contratto di Programma siglato l'8 agosto scorso tra MIT e RFI (e che contiene il finanziamento del primo lotto costruttivo dell'AV Brescia-Verona) non avvenga *ope legis* (come prevedeva il decreto legge), ma secondo l'ordinaria procedura di decreto interministeriale, registrato presso la Corte dei Conti e previo parere delle Commissioni Parlamentari competenti, con ciò dilazionandone l'efficacia di almeno 60/120 giorni.

Nel rappresentare che quanto riportato è stato condiviso da tutte le Amministrazioni dei ventitré Comuni, interessati dall'opera, oltre al Comune capoluogo, e con l'auspicio che la richiesta trovi favorevole accoglimento, in attesa di cortese sollecito riscontro, stante l'attuale stato dell'iter in argomento, si porgono cordiali saluti.

Il Presidente della Provincia di Brescia  
Pier Luigi Mottinelli

## Pec Direzione

---

**Da:** PEC BORGOSATOLLO 2 <edilizia@pec.comune.borgosatollo.bs.it>  
**Inviato:** sabato 29 novembre 2014 13:00  
**A:** dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
**Oggetto:** INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITIVE DELLA  
**Allegati:** comunicazione\_osservazioni\_progetto\_definitivo.pdf

Con la presente si trasmette la nota prot. 10014/ATE/vi del 27 novembre 2014.  
Geom. Vincenzo Lisciani

-----