Ministero dell'Ambiente

e della Tutela del Territorio e del Mare

Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare – D. G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambien
U.prot DVADEC-2015-0000187 del 05/06/2015

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 D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e ss.mm.ii. recante *"Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE";*

VISTO l'art. 9 del D.P.R. 14 maggio 2007, n. 90 e successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito nella Legge 14 luglio 2008, n. 123, che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS;

VISTO il D.M. del 10 agosto 2012, n. 161, *"Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo";*

VISTO il parere di Valutazione di Impatto Ambientale del 28 agosto 2013 con cui è stato espresso giudizio favorevole di compatibilità ambientale relativamente al progetto preliminare della *"Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona"* e successiva Delibera CIPE di approvazione n. 120 del 5 dicembre 2003;

VISTA la nota prot. E2/L-04617/14 del 25/09/2014, acquisita agli atti al prot. DVA-2014-31407 del 01/10/2014 e le successive integrazioni, con cui il proponente Consorzio Cepav 2 ha trasmesso la documentazione per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ex artt. 166, 167 comma 5 e 183 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., sul Progetto Definitivo della tratta *"Milano-Verona – Lotto Funzionale Brescia-Verona"* per le opere in Variante rispetto al Progetto Preliminare approvato con la delibera CIPE n. 120 del 05/12/2003, il quale si inserisce all'interno del più generale progetto della *"Linea AC/AV Milano-Verona"* e si riferisce ai seguenti tre ambiti di variante:

1. il tratto di linea AC compresa tra le progressive kilometriche 87+081 e 101+327 (Variante di Montichiari), ove sono inclusi anche i 16 Siti Critici (intese come aree ad intensa attività antropica presenti negli ambiti di interesse ed interferenti il tracciato dell'opera o pertinenza delle stesse) di cui in premessa;

2. la riqualificazione stradale della Ghedi Borgosatollo;
3. i tracciati degli Elettrodotti afferenti la linea AC.

A questi interventi progettuali si affiancano le attività collegate costituite da :

4. il piano di cantierizzazione;
5. le Cave di prestito (previste 6 in Lombardia + 1 in Veneto) ciascuna corredata di SIA.

VISTA la nota prot. E2/L-06036/14 del 10/12/2014, acquisita agli atti al prot. DVA-2014-42014 del 22/12/2014, con cui il proponente Consorzio Cepav 2 ha trasmesso la documentazione inerente il piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012, ai fini dell'approvazione da parte di questo Ministero, ai sensi dell'art. 5, comma 3;

ACQUISITO il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, positivo con prescrizioni, n.1767 del 17 aprile 2015 trasmesso dalla CTVA con nota prot. CTVA-2015-1339 del 21/04/2015, assunto al prot. DVA-2015-10836 del 23/04/2015, che allegato al presente provvedimento ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO l'ulteriore parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS n.1795 del 29 maggio 2015, trasmesso dalla CTVA con nota prot. CTVA-2015-1843 del 21/04/2015 ed assunto al prot. DVA-2015-14476 del 29/05/2015, che allegato al presente provvedimento ne costituisce parte integrante, con il quale viene precisata la prescrizione n.10 del succitato parere n. 1767, così riformulata *"Provvedere, qualora il monitoraggio in corso d'opera delle acque superficiali dovesse rinvenire valori di concentrazione di un qualunque contaminante superiori al 75% dei limiti previsti dal D.Lgs. 116/2008 "Attuazione della Direttiva 2006/7/CE relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione e abrogazione della Direttiva 76/160/CEE" e relativo Decreto Attuativo, con particolare riferimento ai parametri batteriologici per le acque interne, a rinfittire i campionamenti a cadenza quindicinale";* con tale parere viene altresì specificato che *"[...] la sostituzione della Prescrizione n. 10 con la Prescrizione n. 10* non comporti modifica di alcun genere alle conclusioni del citato Parere n. 1767 del 17 aprile 2015"*;

SI DETERMINA

l'approvazione del Piano di Utilizzo ai sensi dell'art. 5, comma 3, in quanto redatto in conformità a quanto disposto dal D.M. 10 agosto 2012, n. 161, condizionandolo all'ottemperanza delle prescrizioni, da soddisfarsi in fase di progettazione esecutiva ed in corso d'opera, di seguito indicate:

1. La durata del Piano di Utilizzo non potrà superare i 38 mesi della durata programmata dei lavori e terminerà con la conclusione delle operazioni di cantiere.
2. Si dovrà sviluppare l'analisi dettagliata del bilancio e delle caratterizzazione delle terre

provenienti dagli scavi e dei fabbisogni per rilevati, rimodellamenti, calcestruzzi e pavimentazioni, comprensivo della relativa tempistica, anche per quei siti di cui non sia stato a tutt'oggi permessa l'effettuazione delle indagini.

3. Si dovrà prevedere l'adeguamento del PUT a livello di Progetto Esecutivo, in particolare per ciò che riguarda le modalità di campionamento e di caratterizzazione chimico-fisica dei materiali di scavo e dei depositi temporanei e definitivi, conformemente agli allegati del D.Lgs 161/2012; aggiornato con:
   - Il coordinamento con il PUT di cui al Progetto definitivo dell'intera tratta Brescia-Verona
   - il piano di cantierizzazione finale e i relativi percorsi dei materiali;
   - l'individuazione delle destinazioni finali o di recupero individuate come idonee per ricevere i materiali di scavo generati dai lavori e con l'approvazione del Comune di riferimento.
   - Il monitoraggio, in fase di cantiere, della qualità delle acque superficiali mediante campionature ed analisi periodiche da concordare con il servizio ARPA di competenza;
4. Si dovrà prevedere, in coerenza con il D.M. 161/2012, e con l'aggiornamento richiesto nella precedente prescrizione, che il Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo contenga la definizione puntuale di tutte le indicazioni relative alle metodologie di trasporto e messa in opera dei materiali da riutilizzare, ed in particolare :
   - Contenga tutte le necessarie autorizzazioni di competenza del Ministero dei Beni Ambientali e Culturali, nonché tutte le valutazioni dall'ARPA Competente per territorio;
   - Preveda di dettagliare ed aggiornare periodicamente, per le aree ad uso promiscuo (materiale di riutilizzo immediato - materiale in deposito temporaneo per il trasporto al deposito finale), la separazione tra le sotto aree preposte, secondo le indicazioni previste nello stesso PUT.
   - Contenga la valutazione puntuale delle quantità di materiali provenienti dalle demolizioni dei manufatti presenti all'interno dell'area di progetto, da gestire in regime di rifiuto (Parte Quarta del D.Lgs. n. 152/2006).
5. Sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale, indicati nel PUT di progetto, previsti per approfondire la conoscenza del contesto stratigrafico e soprattutto idrogeologico nelle tratte più critiche del tracciato (gallerie Lonato e S. Giorgio, gallerie del sistema del Frassino, ecc.), prevedendo l'installazione di piezometri per controllo e monitoraggio falde.

<u>Prescrizioni relative al PMA per la parte di competenza sul PUT:</u>

6. Individuare il Responsabile Ambientale e trasmettere i risultati validati del Monitoraggio Ambientale ante-operam prima dell'inizio delle attività di cantiere.
7. Prevedere, in relazione al Monitoraggio delle acque superficiali di percolazione superficiale e/o di eventuale infiltrazione nelle Falde profonde, che:
   - il Monitoraggio in corso d'opera (CO) dei piezometri predisposti nei sondaggi abbia frequenza trimestrale nelle aree di intervento, e frequenza bimestrale sui pozzi interni all'area stessa (salvo diverse disposizioni dell'Autorità di Bacino).
   - il Monitoraggio (AO/CO) preveda le misurazioni piezometriche e chimico -fisiche:
     - misura del livello statico;

- temperatura acqua/aria;
- conducibilità elettrica;
- pH.

8. Concordare con ARPA un ampliamento del PMA, in tutte le zone interessate dai lavori, incluse le aree interessate dai nuovi siti di deposito finali, relativamente al controllo degli impatti relativi al rumore ed alla qualità dell'aria, con lo scopo di definire con essa e in accordo con le normative vigenti, le azioni di mitigazione eventualmente necessarie, e, ad attività avviate
   - effettuare una verifica puntuale sui ricettori più vicini ai cantieri e/o tracciato, mediante monitoraggio fonometrico, al fine di identificare le eventuali criticità residue e di conseguenza individuare le tecniche di mitigazione più idonee
   - aggiornare il Protocollo Operativo con Regione, Provincia e ARPA locale, relativo a rilevamento, valutazione e monitoraggio della qualità dell'aria e delle misure di riduzione delle attività inquinanti, comprendendovi i provvedimenti efficaci per limitare, o sospendere, le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme relativi alla componente, possano essere superati.
   - definire le modalità per la stabilizzazione a calce delle terre così come previsto dall'all. 3 del DM 161.
9. Verificare, in relazione al piano di campionamento e monitoraggio in corso d'opera, che:
   - la procedura di campionamento, in accordo con quanto previsto dall'allegato 8 (Procedure di campionamento in fase esecutiva e per i controlli e le ispezioni) del DM.161 del 10 Agosto 08/2012, in modo tale da ottenere un campione rappresentativo secondo i criteri, le procedure, i metodi e gli standard di cui alla norma UNI 10802 "Rifiuti liquidi, granulari, pastosi e fanghi - Campionamento manuale e preparazione ed analisi degli eluati";
   - i risultati siano comunicati alle ARPA Regionali di competenza;
10. Provvedere, qualora il monitoraggio in corso d'opera delle acque superficiali dovesse rinvenire valori di concentrazione di un qualunque contaminante superiori al 75% dei limiti previsti dal D.Lgs. 116/2008 "Attuazione della Direttiva 2006/7/CE relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione e abrogazione della Direttiva 76/160/CEE" e relativo Decreto Attuativo, con particolare riferimento ai parametri batteriologici per le acque interne, a rinfittire i campionamenti a cadenza quindicinale.
11. Provvedere, nel caso in cui si dovesse verificare che un campione mostri valori di concentrazione degli inquinanti ricercati superiori alle CSC di cui alla Tabella 1, colonna B (siti a destinazione d'uso "commerciale, industriale ed artigianale"), Allegato 5, Parte Quarta, Titolo V del DLgs n. 152/2006, a gestire il materiale presente nella relativa piazzola univocamente in ambito normativo di rifiuto (ai sensi della Parte Quarta del DLgs n. 152/2006) in quanto non risulta verificata la condizione di cui all'art. 4, co. 1, lettera d) del DM 161 del 10 Agosto 2012.
12. In funzione dei risultati analitici che saranno resi disponibili, si procederà - da un punto di vista gestionale - come segue:
   - in caso di rifiuto classificabile come NON pericoloso e rispettante i limiti per il recupero

il materiale sarà avviato ad impianto autorizzato, ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. n. 152/2006, per l'esecuzione delle operazioni di recupero (operazioni identificate con lettera R nell'Allegato C, Parte quarta del D.Lgs. n. 152/2006); il rifiuto sarà avviato all'impianto tramite automezzo autorizzato al trasporto rifiuti conto terzi, accompagnato da FIR. La quarta copia del FIR sarà mantenuto in cantiere, unitamente al registro di carico e scarico, e messo a disposizione degli Enti;

- in caso di rifiuto classificabile come NON pericoloso, ma NON rispettante i limiti per il recupero (rispetto dei limiti del Test di Cessione eseguito ai sensi del DM 5 febbraio 1998), il rifiuto sarà avviato ad impianto autorizzato, ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. n. 152/2006, per l'esecuzione delle operazioni di smaltimento finale; si provvederà ad avviare il rifiuto ad impianto di discarica per rifiuti inerti; il rifiuto sarà avviato all'impianto tramite automezzo autorizzato al trasporto rifiuti conto terzi, accompagnato da FIR. La quarta copia del FIR sarà mantenuto in cantiere, unitamente al registro di carico e scarico, e messo a disposizione degli Enti.
- in caso di rifiuto classificabile come pericoloso, lo stesso sarà avviato ad impianto autorizzato, ai sensi dell'art. 208 D.Lgs. n. 152/2006,per l'esecuzione delle operazioni di smaltimento finale (D). In analogia al punto precedente, in funzione dei risultati analitici effettuati (con riferimento alla verifica di ammissibilità in discarica ai sensi del DM 27/09/2010) si provvederà ad avviare il rifiuto ad impianto di discarica per rifiuti non pericolosi (nel caso di rispetto dei limiti di cui alla tabella 5 del DM 27/09/2010) o pericolosi (se i limiti predetti non dovessero essere rispettati). Anche in questo caso, come prescritto dal D.Lgs. n. 152/2006, il rifiuto sarà avviato all' impianto tramite automezzo autorizzato al trasporto rifiuti conto terzi, accompagnato da FIR. La quarta copia del FIR sarà mantenuto in cantiere, unitamente al registro di carico e scarico, e messo a disposizione degli Enti.

Ai sensi dell'art. 5, comma 6 del D.M. 161/2012, si dispone che la durata di validità del Piano di Utilizzo è di 38 mesi dall'inizio dei lavori di produzione dei materiali di scavo che deve comunque avvenire entro due anni dalla data presentazione del Piano di Utilizzo (salvo proroghe), dandone comunicazione alla scrivente Direzione Generale.

Il soggetto esecutore del Piano di Utilizzo dovrà presentare, ai sensi dell'art. 12 del D.M. 161/2012, alla scrivente Direzione, la Dichiarazione di avvenuto utilizzo (D.A.U.), corredata della documentazione completa in conformità all'allegato 7.

Il presente provvedimento dovrà essere notificato all'ISPRA, ai sensi dell'art. 13 del citato D.M. 161/2012, ai fini delle attività di gestione, pubblicità e trasparenza dei dati relativi alla qualità ambientale del territorio nazionale.

Il presente provvedimento dovrà essere notificato all' ARPA Regionale di competenza ai fini dello svolgimento delle attività di verifica e controllo sul rispetto degli obblighi assunti, attraverso lo svolgimento di ispezioni, controlli, campionamenti e relative verifiche, ai sensi dell'art. 14 e secondo quanto previsto all'Allegato 8, parte B, del D.M. 161/2012.

Il soggetto proponente provvederà all'inserimento sul portale dell'ISPRA (http ://www.terrerocce.isprambiente.it/login.php) delle informazioni secondo le specifiche del Disciplinare Terre e Rocce da Scavo (http://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicita-legale/adempimenti-di-legge/DisciplinareTerreRocce_REV1.pdf) definendo, tra le altre questioni, quelle relative al Sito di produzione, al Sito di Deposito intermedio e al Sito di Destinazione.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla notifica dell'atto.

Renato Grimaldi

MINISTERO DELL'AMBIENTE DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta di N° 42 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 21-04-2015

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. 1767 **del** 17-04-2015

Progetto:	***Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale*** *ID_VIP 2854* *AV/AC Torino-Venezia.* *Tratta Milano-Verona – Lotto Funzionale Brescia-Verona* *Opere in Variante - Progetto definitivo.* Procedura Valutazione di Impatto Ambientale e Verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012
Proponente:	***CONSORZIO ENI PER L'ALTA VELOCITÀ (CEPAV 2)***

VISTA la domanda per lo svolgimento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale su Compatibilità Ambientale e Verifica preventiva dell'interesse archeologico, ai sensi del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i., e del relativo Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012, del Progetto Definitivo per le opere in Variante rispetto al Progetto Preliminare già sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ed approvato con la delibera CIPE n. 120 del 05/12/2003, presentata in data 25/09/2014, con nota prot. E21L-04617114, dal Consorzio Cepav 2 acquisita agli atti con prot. DVA-2014-31407 del 01/10/2014.

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 del 3 aprile 2006, n. 152 recante "*Norme in materia ambientale*" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128 recante "*Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69*";

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*" ed in particolare gli articoli che regolano le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 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 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;

PRESO ATTO che con nota prot. E2/L-04685/14 del 26/09/2014, acquisita agli atti al prot. DVA-2014-31459 del 01/10/2014, la Società Cepav2 depositava la copia della dichiarazione sostitutiva di atto notorio, resa ai sensi dell'art. 47 del D.P.R. n. 445 del 28/12/2000, attestante il valore delle opere oggetto di VIA, ai fini del contributo dello 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare e l'originale della quietanza di versamento del contributo di cui all'art. 9 del D.P.R. 90/2007;

PRESO ATTO che in data 29/09/2014, con successiva nota prot. E2/L-04719/14, acquisita agli atti con prot. DVA-2014-31448 del 01/10/2014, il Consorzio Cepav2 ha trasmesso la documentazione riguardante gli avvisi a mezzo stampa, relativi all'avvenuto deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale, di cui all'oggetto, per la pubblica consultazione, sul quotidiano a diffusione nazionale "*La Repubblica*" e sul quotidiano a diffusione regionale "*Il Giornale di Brescia*" e "*L 'Arena di Verona*" del 29/09/2014;

PRESO ATTO che in data 08/10/2014, con nota prot. DVA-2014-32320, la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, comunicava alla CTVA l'avvenuto completamento delle verifiche preliminari in merito alla procedibilità della istanza di VIA speciale ai sensi degli artt. 165, 183 e segg. del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

VISTA la nota prot. CTVA-2014-3592 del 2014-10-21, con la quale il Presidente della Commissio-

ne VIA Speciale, assegnava il procedimento al gruppo di Commissari comprensivo dei rappresentanti Regionali della Lombardia e del Veneto;

VISTA la nota prot. CTVA-2014-3693 del 28/10/ 2014 in cui veniva convocata una riunione preliminare di presentazione del progetto, avvenuta in data 31/10/2014;

VISTA la richiesta dalla Direzione Valutazioni Ambientali, con nota prot.DVA-2014-32320 del 08/10/2014, e la nota prot. DVA-2014-40018, del 03/12/2012, acquisita al prt.CTVA-2014-4182 del 04/12/2014, con cui si comunicava il completamento della pratica amministrativa, da parte di Ital-Ferr S.p.A., con l'invio della nuova dichiarazione sostitutiva dell'atto notorio, attestante il valore dell'opera, acquisita al prot. DVA-2014-38437 del 27/11/2014 e al prot. CTVA-2014-4279 del 12/12/2014;

VISTA la nota prot.DVA-2014-41143 del 15/12/2014, acquisita con prot. CTVA-2014-4305 del 16/12/2014, con la quale si trasmettevano le note prot. E2/L-05952114, acquisita agli atti con prot. DVA-2014-40502, e prot. E211L-05953114 del 03/12/2014, del Proponente in risposta alle richieste di integrazioni della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici delle Province di Verona, Rovigo e Vicenza in due successive richieste del 21/10/2014 e 06/11/2014;

VISTA la nota, acquisita al prot. n. DVA-2014-42014 del 22-12-2014, prot. E2/L-06036/14 del 10/12/2014, tramite la quale il Consorzio Cepav 2 trasmetteva alla Commissione il Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo, redatto ai sensi del D.M. 161/2012

VISTA nota, acquisita al prot. n. DVA-2014-41467 del 17/12/2014, prot. E2/L-06116/14 del 16/12/2014, tramite la quale il Consorzio Cepav 2, comunicava alla Commissione deposito l'avvenuto della documentazione, di cui al PUT di progetto, la pubblicazione degli avvisi al pubblico in data 12/12/2014, sul quotidiano nazionale "*La Repubblica*" e sui quotidiani locali "*Il Giornale di Brescia*", "*Brescia Oggi*" e l'"*Arena di Verona*";

VISTA la Richiesta di Integrazioni, alla documentazione progettuale presentata, effettuata in data 2014-12-23 prot.n. CTVA-2014-4376 , con la quale la Commissione VIA chiedeva la redazione di documentazioni integrative agli elaborati progettuali;

VISTA la nota prot. DVA-2014-42414, del 29/12/2014, acquisita dalla Commissione al prot. n. CTVA-2015-22 del 08/01/2015, con la quale si trasmetteva la documentazione di cui al citato PUT, l'avvenuta pubblicazione e deposito al pubblico della integrazione progettuale e il contestuale riavvio dei termini istruttori;

VISTA la nota prot. E2/L-00197/15 del 20/01/2015, acquisita dalla Commissione al prot. n. CTVA-2015-146 del 20/01/2015, tramite la quale il Consorzio Cepav2 redigeva istanza per una proroga di 15 gg per la consegna delle documentazioni di cui alla Richiesta di Integrazioni;

VISTA la nota prot. E2/L-00425/15 del 04/02/2015, acquisita dalla Commissione al prot. n. CTVA-2015-412 del 10/02/2015, tramite la quale il Consorzio Cepav2 trasmetteva alla Commissione la documentazione integrativa richiesta e la successiva nota del 30.03.2015 - Prot.CTVA 0001059

Esaminata e Valutata la documentazione tecnica presentata in prima istanza e le successive integrazioni presentate, composta dai seguenti elaborati:

- Progetto Definitivo fornito dal Proponente in data 01/10/2014 prot. DVA-2014-31407, acquisito in data 09/10/2014, al prot. n. CTVA-2014-3454;
- Piano di Utilizzo Terre e Rocce da Scavo fornito dal Proponente in data 22-12-2014 prot. DVA-2014-42014;
- Integrazioni fornite dal Proponente in data 04/02/2015, acquisite dalla Commissione al prot. n.CTVA-2015-412 del 10/02/2015, e aggiornamento Prot. CTVA 0001059 del 30.03.2015;

Nell'ambito dell'ultimo aggiornamento del 30.03.2015 il Proponente inoltre segnalava che, a seguito di ulteriori approfondimenti con il Comune di Lograto in accordo con gruppi privati, si riteneva fattibile, in alternativa alla cava di prestito denominata BS2, l'ipotesi di attingere alle riserve di inerti disponibili nell'ambito dell'ATEg 14 di Lograto e, per gli inerti in esubero, di utilizzare l'area dell'A-

TEg 14 (Cazzago S. Martino - Travagliato) e della stessa ATEg18 per le quali sono già autorizzati interventi di rimodellamento per il recupero ambientale con l'impiego di terre e rocce da scavo, come testimoniato da lettera del Comune di Lograto prot. 1717 del 23.04.2015.

Considerato che dette integrazioni, alle quali il Proponente ha dato risposte esaurienti, riguardavano:

		Argomento delle Integrazioni	N°	Tot.
1)		*AMBITO PROGRAMMATICO – PROGETTUALE*		**11**
	1.1	*Cronoprogramma lavori*	*1*	
	1.2	*Impatti progettuali sul sistema agricolo, tessuto rurale e sistema fondiario locali*	*1*	
	1.3	*Coordinamento documentale con la contemporanea procedura di Verifica di Ottemperanza in corso sull'intera tratta.*	*1*	
	1.4	*Effetti cumulativi con altre viabilità esistenti o in progetto*	*1*	
	1.5	*Risposta alle Osservazioni di Comuni e Enti pubblici e privati su Piano Cave*	*1*	
	1.6	*Analisi delle alternative su : Elettrodotto, Cantierizzazioni e Cave di prestito*	*1*	
	1.7	*Piano cave e valutazione di reperibilità di inerti sul mercato (Quadro di sintesi)*	*1*	
	1.8	*Relazione Paesaggistica*	*1*	
	1.9	*Scelte progettuali sulle opere d'arte previste nel tracciato*	*1*	
	1.10	*Impatti sul reticolo idrografico susseguente alla modifica del corridoio infrastrutturale creato tra la viabilità stradale e ferroviaria*	*1*	
	1.11	*Aggiornamento Normative di riferimento*	*1*	
2)		*AMBITO COMPONENTI AMBIENTALI*		**67**
	2.1	*Impatti sul "Patrimonio Agroalimentare" caratteristico del Territorio*	*1*	
	2.2	*Aggiornamento specifico sulle 7 Cave di prestito(di progetto) in raffronto alla reperibilità degli inerti sul mercato locale.*	*1*	
	2.3	*Impatti Ambientali riferibili a tutto il complesso delle 7 Cave di Variante*	*16*	
	2.3	*Integrazioni specifiche sui singoli siti di Cava*	*19*	
	2.4	*Integrazioni relative alle problematiche della Cantierizzazione*	*(10)*	
		Componente Ambientale : Atmosfera	*1*	
		Componente Ambientale : Ambiente Idrico	*1*	
		Componente Ambientale : Vegetazione e Flora - Fauna	*3*	
		Componente Ambientale : Paesaggio e Opere a verde	*2*	
		Componente Ambientale : Salute pubblica	*1*	
		Studio di Incidenza e stima degli Impatti	*2*	
	2.5	*Integrazioni relative alle problematiche sulla Ghedi-Borgosatollo*	*(6)*	
		Componente Ambientale : Atmosfera	*1*	
		Componente Ambientale : Ambiente Idrico	*1*	
		Componente Ambientale : Suolo e sottosuolo	*1*	
		Componente Ambientale : Vegetazione e Flora - Fauna	*1*	
		Componente Ambientale : Salute pubblica	*1*	
		Componente Ambientale : Rumore e Vibrazioni	*1*	
	2.6	*Integrazioni relative alle problematiche sulla Variante di Montichiari*	*(6)*	
		Componente Ambientale : Atmosfera	*1*	
		Componente Ambientale : Ambiente Idrico	*1*	
		Componente Ambientale : Suolo e sottosuolo	*1*	
		Componente Ambientale : Vegetazione e Flora - Fauna	*1*	
		Componente Ambientale : Salute pubblica	*1*	
		Componente Ambientale : Rumore e Vibrazioni	*1*	
	2.6	*Integrazioni relative alle problematiche sugli Elettrodotti*	*(8)*	
		Analisi delle alternative	*1*	
		Componente Ambientale : Atmosfera	*1*	
		Componente Ambientale : Suolo e sottosuolo	*1*	
		Componente Ambientale : Vegetazione e Flora - Fauna	*1*	
		Componente Ambientale : Ecosistemi	*1*	
		Componente Ambientale : Salute pubblica	*1*	

		Componente Ambientale : Rumore e Vibrazioni	*1*	
	2.7	*Piano di Monitoraggio*	*1*	

Esaminata, avvalendosi delle competenti strutture tecniche e professionali, la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal Proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate in relazione agli effetti ambientali;

Preso atto delle caratteristiche generali del progetto dichiarato dal Proponente e consistente nella realizzazione delle opere inerenti il tratto della linea AV/AC *Torino-Venezia, Tratta Milano-Verona, Lotto Funzionale Brescia-Verona*, compresa tra le progressive chilometriche 87+081 e 101+327 (Variante di Montichiari), e la riqualificazione stradale della viabilità di collegamento Ghedi Borgosatollo oltre ai tracciati degli Elettrodotti afferenti la linea AV/AC ed i 16 siti critici interferenti il tracciato nel tratto summenzionato;

L'importo complessivo necessario per realizzare il complesso di opere è pari a circa € **284.210.000,00** di cui per lavori € 240.810.000,00 (al netto dell'IVA).

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI
IN ORDINE ALL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA

1. GENERALITÀ

L'opera progettuale è parte del Lotto Funzionale Brescia-Verona della Linea A.V. /A.C. Torino-Venezia tratta Milano-Verona, e si riferisce ai seguenti tre ambiti di variante :

1. il tratto di linea AC compresa tra le progressive kilometriche 87+081 e 101+327 (Variante di Montichiari), ove sono inclusi anche i 16 Siti Critici (intese come aree ad intensa attività antropica presenti negli ambiti di interesse ed interferenti il tracciato dell'opera o pertinenza delle stesse) di cui in premessa;
2. la riqualificazione stradale della Ghedi Borgosatollo,
3. i tracciati degli Elettrodotti afferenti la linea AC.

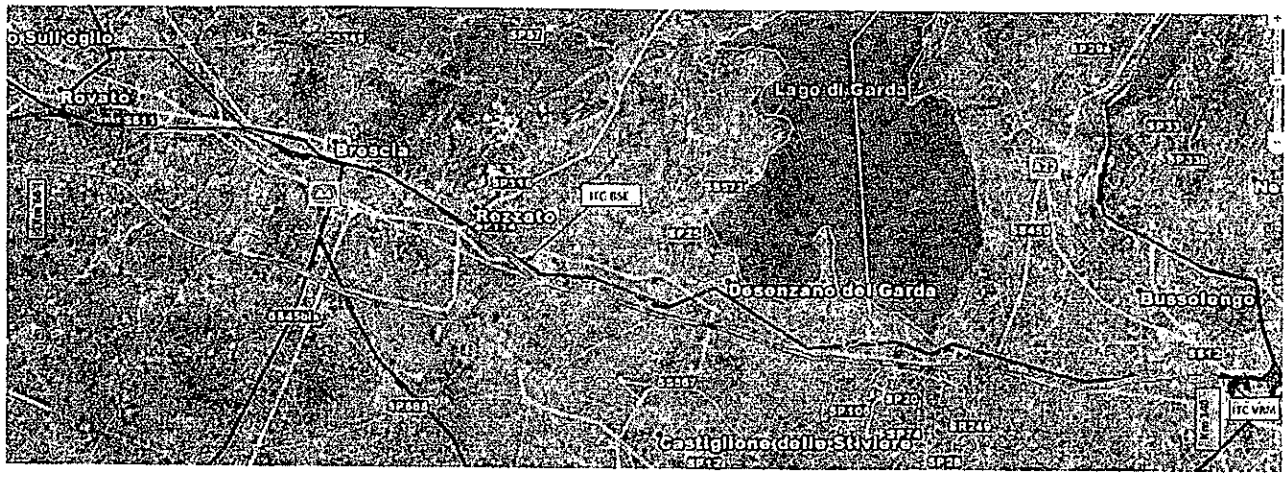
A questi interventi progettuali si affiancano le attività collegate costituite da :

4. il piano di cantierizzazione
5. le Cave di prestito (previste 6 in Lombardia + 1 in Veneto) ciascuna corredata di SIA

1.1. CARATTERISTICHE GENERALI DELL'OPERA

Il Progetto della nuova subtratta Brescia-Verona, della lunghezza di poco più di 72 km, inizia nel territorio comunale di Rovato, alla pk 68+315, e termina ca. 170 m prima del cavalcavia del raccordo autostradale A22 nei pressi di Verona (pk 140+780).

Alla progressiva km 87+080, prima dell'ingresso a Brescia Ovest, si dirama dal tracciato principale il tratto costituente la Variante di Montichiari che si ricongiunge alla linea Brescia-Verona in corrispondenza della progressiva km 101+327.



Lo sviluppo della linea AC (Tracciato principale) è di circa 72km (doppio binario), di cui :

- 49.5 km in rilevato/trincea,
- 6.4 km circa in viadotto,
- 16,1 km circa in galleria (di 6.6 km in galleria naturale).

Lo sviluppo delle 2 interconnessioni, complessivamente, assomma a circa 12 km di linea a doppio binario, per un totale complessivo di Linea AC + IC di 84 km. Nelle interconnessioni sono presenti circa 0.25 km di viadotti a singolo binario e poco più di 0.4 km di galleria artificiale (a singolo e/o doppio binario).

Gli standard caratteristici del sistema Alta Capacità sono i seguenti:

- Velocità massima di tracciato V = 300 km/h;
- Raggio planimetrico minimo R = 5.450 m;
- Sopraelevazione massima h = 105 mm;
- Lunghezza massima dei raccordi parabolici: L = 330 m
- Pendenza longitudinale max ammissibile: p = 12‰ (15‰ se ammesso da Committenza)
- Raccordi verticali minimi ammissibili: R = 18.000 m

La tratta si estende attraverso due Regioni, Lombardia e Veneto, su un territorio che comprende 28 Comuni, attraversando le province di Brescia in Regione Lombardia e di Verona in Regione Veneto. I comuni interessati dall'opera e dalla cantierizzazione necessaria alla realizzazione della stessa sono 28.

Il lotto funzionale Brescia-Verona in particolare comprende:

- Il tratto da 68+315.55 (fine galleria artificiale dell'Interconnessione Brescia Ovest), a 140+779;
- l'Interconnessione di Brescia Est
- l'Interconnessione di Verona Merci

L'intervento si inserisce all'interno del più generale progetto della Linea AC/AV Milano-Verona approvato con Deliberazione CIPE prot. 120/03 del 05/12/03 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale in data 08/06/04, ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 e dell'art. 18, comma 6, del D. Lgs. 190, nel cui ambito è stata autorizzata, con Delibera CIPE n°085 del 18-11-2010, la suddivisione in Lotti Funzionali, tra cui Lotto funzionale Treviglio-Brescia attualmente in esecuzione.

1.2. GLI AMBITI DI VARIANTE

1.2.1. LA VARIANTE DI MONTICHIARI E I SITI CRITICI

Il collegamento AV/AC con l'aeroporto di Montichiari costituisce variante del progetto preliminare della linea AV/AC Milano-Verona, di cui la Brescia-Verona è una parte, tra le progressive km 87+080 e km 101+327. Esso viene indicato nell'allegato A della Deliberazione n. 120 del 5 dicembre 2003 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 132 dell'8 giugno 2004), come prescrizione imposta dal Ministero delle infrastrut-

ture e dei trasporti.

Tale prescrizione è determinata dall'importanza che è destinato ad avere, a livello nazionale, lo sviluppo dell'attuale aeroporto di Montichiari, al servizio del quale è prevista una nuova stazione ferroviaria AV, dove il Programma Regionale di Sviluppo della Regione Lombardia ha individuato, come obiettivo programmatico di riferimento, lo sviluppo e l'integrazione del sistema aeroportuale regionale e, nel medio lungo periodo lo sviluppo di un secondo scalo di primaria importanza individuato nell'aeroporto di Montichiari.

SITI CRITICI

Nell'ambito del Progetto Definitivo sono stati predisposti quattro documenti riguardanti la tematica dei siti inquinati o potenzialmente critici, articolati in 4 Volumi distinti :

Vol.1. Censimento dei siti inquinati e potenzialmente critici sotto il profilo ambientale interferenti la linea ferroviaria, comprese le aree intercluse con i tratti autostradali in affiancamento A.C.P. (Autostrada Centro Padana);
Vol.2. Censimento dei siti inquinati e potenzialmente critici sotto il profilo ambientale interferenti con i cantieri e la viabilità extra linea;
Vol.3. Censimento dei siti inquinati e potenzialmente critici sotto il profilo ambientale nel tratto di affiancamento tra la linea e l'autostrada A.C.P.;
Vol.4. Proposta tecnica per la caratterizzazione dei siti inquinati e potenzialmente tali.

Il censimento e la successiva perimetrazione dei siti nei documenti di cui sopra è basata sulle informazioni ricavate dall'analisi delle foto aeree, per confronto dei voli relativi agli anni '70 con quelli del 1992, del 2000 e del 2013, e sulle evidenze emerse nel corso dei sopralluoghi effettuati sul territorio. Le informazioni acquisite sono state opportunamente integrate con quanto reperito presso le Agenzie Regionali per l'Ambiente di Lombardia e Veneto, anche attraverso la consultazione di siti web istituzionali, e presso i Comuni interessati dal tracciato ferroviario.

A seguito di raccolta e sistematizzazione dei dati acquisiti è stato individuato un elenco di siti ricadenti all'interno delle province di Brescia e Verona riconducibili alle seguenti quattro tipologie:

- Allevamenti intensivi;
- Cumuli di Materiale;
- Discariche;
- Attività produttive.

Lungo l'intero tratto di linea oggetto di Progettazione Definitiva sono stati censiti complessivamente 45 siti interferenti la linea, tra critici e potenzialmente tali, divenuti 48 a seguito dei sopralluoghi eseguiti nel novembre 2014. Di questi 40 ricadono in Provincia di Brescia e 8 in Provincia di Verona. Nel tratto in affiancamento con ACP, è emersa la presenza di due siti critici (indicati con codice FL-02 ed MO-03) in corrispondenza dei quali la Concessionaria, nel corso delle attività di realizzazione della tratta Autostradale, ha rinvenuto la presenza di rifiuti interrati.

Analizzando la distribuzione dei siti censiti in base alla tipologia, si osserva che il 33% appartiene alla tipologia cumuli di materiali, il 22% alla tipologia allevamenti, il 21% alla tipologia discariche ed il 24% alla tipologia attività produttive.

I siti individuati, nell'ambito delle opere disciplinate dal presente piano di utilizzo, sono stati oggetto di indagini di caratterizzazione ante operam atte ad verificare la presenza di contaminazioni e/o rifiuti interrati nella porzione interferente gli scavi per la realizzazione dell' l'Opera in progetto.

In corrispondenza degli ambiti progettuali d'interesse del presente elaborato, ricadono 16 dei 48 siti censiti, riportati nella sottostante tabella. I siti, descritti in tabella, sono stati di oggetto di sopralluogo a cura di tecnici specializzati nel mese di novembre 2014.

Sigla Siti	Comune	Descrizione Attività pregressa	[m2]
MO-07	Montirone	Attività produttiva generica (PG); sono presenti diverse attività tra cui una carrozzeria e un'azienda che produce macchinari per la lavorazione di materie plastiche e alluminio.	2.726,60
GH-01	Ghedi	Cumuli di materiali inerti (CI); cava attiva di proprietà Braga Scavi S.R.L.	28.631,75
CE-02	Castenedolo	Allevamento avicolo (AA); Azienda Agricola S. Roberto di Criscuolo Antonio	963,60
CE-08	Castenedolo	Allevamento di bovini dismesso (AB).	608,50

CE-07	Castenedolo	Attività produttiva stoccaggio e deposito (PS). L'area si trova in zona agricola, in corrispondenza di un piccolo nucleo di abitazioni rurali con annessi capannoni agricoli in cui sono accatastate attrezzature e materiali attinenti l'attività agricola.	2.409,50
CE-06	Castenedolo	Discarica abusiva (DU); Fondazione Casa Di Dio Onlus.	22.053,95
MN-03	Montichiari	Discarica abusiva (DU); ex cava, utilizzata come discarica abusiva, successivamente bonificata ante D.M. 471/99 e riempita con limi di risulta.	7.815,50
MN-02	Montichiari	Discarica ex 2B (DB); l'area è adibita a discarica di rifiuti industriali. La discarica è chiusa da circa 10 anni, mentre è attivo il monitoraggio del percolato e delle acque di falda. La discarica è suddivisa in due bacini ed è di proprietà di Systema Ambiente S.R.L..	16.003,42
MN-01	Montichiari	Attività produttiva generica (PG); l'area è totalmente pavimentata ed è sede di una zona produttiva con numerosi edifici adibiti a varie attività di tipo artigianale; vari proprietari.	16.643,50
CL-14	Calcinato	Allevamento di suini (AS).	303,70
CL-13	Calcinato	Discarica RSU (DR); l'area è adibita ad attività estrattiva nel settore Ovest, nell'area Est è localizzata la discarica controllata di Calcinato in fase post-mortem, mentre nel settore Nord è presente un bacino di cava inattiva.	14.825,70
CL-03	Calcinato	Ex-cave colmate (CC; area depressa, in parte ricolmata.	2.565,60
CL-04	Calcinato	Ex-cave colmate (CC); l'area depressa, in parte ricolmata e ricoperta da un boschetto	6.170,40
CL-05	Calcinato	Area produttiva chimica (PC) di proprietà di W.T.E. caratterizzata dalla presenza di impianti di trattamento di fanghi di depurazione civile e organica in generale.	14.214,61
CL-11	Calcinato	Allevamento generico (AG).	5.370,10
CL-09	Calcinato	Ex-Fornace attualmente area di deposito e vendita materiale edile.	4.090,20
		Totale	**145.396,63**

Per i siti critici e potenzialmente tali sono state strutturate delle schede monografiche a corredo dei piani di indagine redatti per ogni sito in ambito di predisposizione del PUT accluso al Progetto.

1.2.2. La Viabilità Ghedi-Borgosatollo

La riqualificazione della strada Ghedi-Borgosatollo tramite la realizzazione di un tratto di nuova viabilità, rientra tra gli interventi di viabilità extralinea che la Delibera C.I.P.E. n. 120 del 5 dicembre 2003 (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 132 dell'8 giugno 2004) ha individuato, in regione Lombardia, come funzionali alla cantierizzazione della linea AV/AC Milano-Verona, di cui la Brescia-Verona è una parte.

In particolare, il nuovo tratto stradale è finalizzato a creare un collegamento diretto tra la strada provinciale 23 e la strada provinciale 77, che non comporti l'attraversamento del centro abitato di Borgosatollo.

Il progetto si pone gli obiettivi di:

- separare il traffico destinato ai centri urbani dal traffico di attraversamento, garantendo per questa via condizioni di sicurezza di circolazione;
- garantire ulteriori condizioni di sicurezza viaria, attraverso criteri di progetto in linea con le norme di riferimento, eliminando gli innesti a raso non opportunamente canalizzati dalla viabilità principale e introducendo due rotatorie per la sistemazione delle intersezioni della nuova infrastruttura con la viabilità esistente;
- minimizzare gli effetti di frammentazione nel pregiato contesto agricolo attraversato;
- contenere l'impatto ambientale sia attraverso adeguati criteri di progettazione che minimizzino gli impatti, sia ricorrendo ad opportune opere di mitigazione e/o compensazione.

L'infrastruttura in progetto è assimilabile ad una strada extraurbana secondaria (C1).

1.2.3. Gli elettrodotti

Il sistema di alimentazione elettrica della linea ferroviaria A.V./ A.C. Milano – Verona, di cui la Brescia-Verona è una parte, è stato progressivamente ottimizzato a partire dall'assetto di Progetto Preliminare pervenendo alle determinazioni di cui al Progetto Definitivo, sviluppato in base alle osservazioni e prescrizioni espresse dagli Enti nel corso della procedura di VIA, con particolare riferimento alle prescrizioni delle Regioni e di quanto espresso nella deliberazione n. 120 del 5 dicembre 2003 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

Lo studio del sistema di alimentazione, dal punto di vista elettrico, ha fissato in 48 circa km la massima distanza tra i punti di alimentazione (Sottostazioni elettriche, SSE) della linea ferroviaria

A.V. Da questi punti, che per questa tratta sono due (Calcinato, e Sona) partono le connessioni al sistema di trasmissione di energia elettrica ad alta tensione gestito da RFI. Nella definizione di questi collegamenti, con il vincolo di assicurare la massima affidabilità al sistema, si è prestata particolare attenzione alla minimizzazione della lunghezza degli stessi, nell'obiettivo di ridurre per quanto possibile le interferenze ambientali derivanti dalla realizzazione di un nuovo elettrodotto ad alta tensione.

Il tracciato della linea LP CC- Da S.S.E. A.C. Calcinato a S.E. ENEL Lonato, localizzato completamente all'interno del territorio della provincia di Brescia, interessa i Comuni di Lonato e Calcinato. Su questa tratta la soluzione progettuale adottata è quella del corridoio infrastrutturale, ovvero dell'affiancamento ad un elettrodotto esistente.

Il tracciato della linea LP DD- ENTRA/ESCI alla S.S.E. A.C. Sona si inserisce invece nell'ambito territoriale della Provincia di Verona; il punto di innesto della nuova linea "entra-esci" è infatti posizionato a circa 1-2 km a Nord del Comune di Sommacampagna.

Per la realizzazione dell'elettrodotto di alimentazione della sottostazione Terna di Lonato alla sottostazione AV/AC di Calcinato si prevede l'impiego del progetto unificato RFI Elettrodotti A.T. 132 – 150 kV equipaggiato con sostegni monostelo in lamiera pressopiegata a sezione poligonale e con conduttore di fase in alluminio acciaio Ø 31,5 per i pali di linea, mentre per i pali terminali e di forte angolo si sono impiegati i sostegni dell'unificazione RFI Elettrodotti A.T. – 150kV del tipo a traliccio di tipo piramidale sempre con conduttore in alluminio acciaio Ø 31, 5.

Per la realizzazione dell'entra-esce che alimenta la sottostazione di Sona si prevede l'impiego dei due progetti unificati A.T. 132 – 150 kV equipaggiati con sostegni a traliccio di tipo piramidale ambedue equipaggiati con con conduttori in alluminio e acciaio Ø 22.8. Oltre ai sostegni sopraddetti si useranno altresì i sostegni di sottopasso TE* della unificazione ENEL già utilizzati nelle altre tratte dell' AV/AC per risolvere alcune interferenze con altre linee in A.T. di altri enti

1.3. LA CANTIERIZZAZIONE

L'intera infrastruttura in progetto (Tracciato Base e Varianti) è stata organizzata in vari Lotti Costruttivi ciascuno dei quali è tale da far capo ad un unico organismo direzionale (il cantiere base e/o campo base) ed a più organismi produttivi (i cantieri operativi). Ogni singolo Lotto Costruttivo è a sua volta suddiviso in più Cantieri, ciascuno dei quali fa riferimento ad un unico cantiere operativo destinato alla realizzazione di tutte le singole opere ricadenti all'interno della propria area di riferimento, salvo alcuni do essi che, per caratteristiche del territorio (presenza di ostacoli fisici) o per caratteristiche delle opere (scarsa densità di opere d'arte), si appoggiano alle strutture produttive o logistiche di cantieri o lotti adiacenti.

In prossimità di ogni singola opera d'arte saranno a loro volta previste delle Aree Tecniche destinate esclusivamente allo svolgimento delle lavorazioni necessarie alla realizzazione della singola opera in questione.

Lungo linea sono inoltre previste delle aree di stoccaggio dei terreni provenienti da scavo nelle quali avranno luogo lo stoccaggio temporaneo del terreno e tutte le operazioni necessarie ad assicurare il processo di rintracciabilità delle terre.

I cantieri previsti per la costruzione della nuova linea ferroviaria si possono dividere nelle seguenti categorie:

- Cantieri base *(sigla "B")* - compiti direzionali, organizzativi e logistici;
- Cantieri logistici *(sigla "L")* - solo compiti logistici (dormitorio, mensa, strutture ricreative, ...).
- Cantieri operativi *(sigla "O")* - solo compiti organizzativi e/(o solo) produttivi.;
- Aree Tecniche gallerie naturali *(sigla "AT.GN" o "AT.GA")* - compiti produttivi (localizzate in prossimità degli imbocchi delle galleria naturali scavate con metodo tradizionale);
- Aree Tecniche *(sigla "AT")* - compiti specificatamente produttivi;
- Aree Stoccaggio *(sigla "ST")* - compiti limitati al solo stoccaggio di inerte, vegetale, ecc..

Nel presente Parere le problematiche della cantierizzazione sono esaminate nei singoli ambiti di variante.

1.4. IL SISTEMA CAVE

Per la realizzazione del progetto, comprensivo delle opere connesse, è previsto il seguente fabbisogno di materiale inerte da cava:

		Fabbisogno inerti (mc)		
Provincia		Inerti		Inerti per lavorati
	Fabbisogno Totale	Rilevati ferroviari e Stradali	Bonifica, rivestimento scarpate, lavori in terra	Calcestruzzi, supercompattato, sub ballast, misto cementato
Brescia	*10.454.694*	*2.380.598*	*2.215.121*	*5.858.975*
Verona	*4.580.038*	*1.087.252*	*694.197*	*2.798.589*
Totale	*15.034.732*	*3.467.850*	*2.909.318*	*8.657.564*

Quantità di materiali riutilizzabile derivante dagli scavi per la realizzazione dell'opera :

Provenienza	Scavi all'aperto	Scavo pali e diaframmi	Scavo gallerie naturali	Materiali da demolizione	*Totale*
Riutilizzo	*7.835.723*	*1.020.411*	*1.176.614*	*745.657*	*10.032.748*
Bilancio			*Totale da materiale da reperire sul mercato*		*5.001.984*

Secondo quanto riportato nel documento "Valutazione reperibilità di inerti sul mercato Provincia di Brescia", preliminarmente alla redazione del Progetto Definitivo dell'opera ferroviaria, in ottemperanza a quanto previsto dalla prescrizione CIPE n. 5, è stata condotta un'indagine volta a valutare la disponibilità di inerti sul mercato e la distribuzione dei quantitativi escavabili previsti dal Piano Cave dei territori interessati (e della provincia di Brescia in particolare) con riferimento ad una indagine del 2005.

Il General Contractor ha interpellato le ditte che nel 2005 svolgevano attività estrattive in tali ambiti, che viene sintetizzata con la mancanza di risultati soddisfacenti, nel senso che nessuna delle ditte ha manifestato un interesse a fornire i propri materiali a Cepav Due; di conseguenza il Proponente ha preso atto dell'impossibilità di reperire sul mercato i quantitativi di inerti necessari, prevedendo l'apertura di cave dedicate; a tal fine sono state individuate sei cave in provincia di Brescia a una cava in provincia di Verona, ed esattamente :

- **cava BS2 (Lograto):** la cava è ubicata nella porzione settentrionale del territorio comunale,. Al termine della coltivazione il progetto prevede il ripristino a piano campagna, mediante ritombamento. L'area sarà quindi restituita all'uso agricolo;
- **cave BS3a e BS3b (Montichiari):** si tratta di due cave contigue, ubicate nella porzione nordoccidentale del territorio comunale. Al termine della coltivazione è previsto, per entrambe le cave, il recupero a fondo cava, con destinazione finale di tipo agricolo e naturalistico;
- **cava BS4 (Castenedolo):** la cava è ubicata nella porzione meridionale del territorio comunale. Al termine della coltivazione è previsto il recupero a fondo cava, con destinazione finale di tipo agricolo e naturalistico;
- **cava BS8 (Calcinato):** la cava è ubicata nella porzione occidentale del territorio Comunale. Al termine della coltivazione è previsto il recupero a fondo cava e la restituzione all'uso agricolo;
- **cava BS10 (Castenedolo):** la cava, suddivisa in due zone di scavo non confinanti ("zona nord" e "zona sud"), è ubicata nella porzione meridionale del territorio comunale. Al termine della coltivazione è previsto il recupero a fondo cava; l'area sarà quindi restituita all'uso agricolo.
- **cava VR1 (Castelnuovo del Garda):** L'area di cava, suddiviso in due aree tra loro separate, è ubicata nel settore meridionale del comune di Castelnuovo del Garda (VR). Al termine della coltivazione è previsto il recupero a fondo cava e la restituzione all'uso agricolo;

In adiacenza alle cave di prestito il progetto prevede la realizzazione di aree logistiche destinate all'ubicazione di impianti di lavorazione degli inerti, tra cui impianti di frantumazione/vagliatura e, nelle cave di Lograto e Montichiari, anche di betonaggio. In alcune cave non è prevista la predisposizione di aree logistiche, pertanto saranno utilizzati impianti di frantumazione/vagliatura mobili alloggiati internamente alle aree di cava stesse.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Le proposte di variante scaturiscono da quanto indicato nelle prescrizioni impartite al progetto preliminare dell'opera a conclusione della procedura di VIA, riportate nell'Allegato A – prima e seconda parte della Delibera CIPE 5 dicembre 2003 n.120. I progetti delle varianti, elaborati per rispondere alle prescrizioni CIPE, sono 11 ed inoltre, sempre in risposta ad una prescrizione CIPE è stato rielaborato il Progetto della cantierizzazione che interessa l'intero tracciato.

2.1. IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

Sulla base degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica e del censimento dei beni e complessi tutelati dal DLgs 42/2004 e s.m.i. eseguito per il progetto definitivo, sono stati considerati i seguenti vincoli nell'area interessata dall'opera in progetto:

- vincoli paesaggistici ai sensi del D.Lgs 42/04;
- vincolo idrogeologico ai sensi della L.R. 45/69 e del R.D. 30/12/1923;
- vincolo archeologico;
- zone speciali quali ZPS e SIC;
- parchi e riserve naturali.

2.2. VARIANTE DI MONTICHIARI

Il collegamento AV/AC con l'aeroporto di Montichiari (Figura 1/1) costituisce variante del progetto preliminare della linea AV/AC Milano-Verona, di cui la Brescia-Verona è una parte, tra le progressive km 87+080 e km 101+327. Esso viene indicato nell'allegato A della Deliberazione n. 120 del 5 dicembre 2003 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 132 dell'8 giugno 2004), come prescrizione imposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale prescrizione è determinata dall'importanza che è destinato ad avere, a livello nazionale, lo sviluppo dell'attuale aeroporto di Montichiari, al servizio del quale è prevista una nuova stazione ferroviaria AV. Il Programma Regionale di Sviluppo della Regione Lombardia ha infatti individuato, come obiettivo programmatico di riferimento, "lo sviluppo e l'integrazione del sistema aeroportuale regionale", con l'assegnazione a ciascun aeroporto, di un proprio ruolo che consenta di costituire un sistema aeroportuale efficiente e competitivo, in grado di servire adeguatamente non solo Milano ma anche l'intera Regione. Il sistema avrà come perno l'hub di Malpensa ma dovrà al contempo essere strutturato per consentire nel medio-lungo periodo lo sviluppo di un secondo scalo di primaria importanza: tale scalo, per le favorevoli condizioni territoriali ed ambientali, viene individuato nell'aeroporto di Montichiari.

Due varianti plano-altimetriche di tracciato della linea, volte ad assicurare il collegamento ferroviario AV/AC con l'aeroporto di Montichiari, erano già state proposte, una dalla Regione Lombardia e una dalla TAV. In fase istruttoria, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ha ritenuto condivisibili le due soluzioni proposte:

- la variante plano-altimetrica della Regione Lombardia, 14.3 km, con caratteristiche di tracciato di 230 km/h e con stazione tangente all'area aeroportuale, per l'eccessiva penalizzazione alle funzioni ed all'esercizio che essa determinerebbe su una linea chiamata a svolgere un ruolo di primaria importanza nella rete ferroviaria sovranazionale;
- la variante plano-altimetrica della TAV, con velocità pari a 300 km/h e con stazione posta a 1 km circa dall'area destinata dalla Regione ad aerostazione, in quanto la posizione del tracciato e della stazione AV sembrerebbero inibire progetti futuri di una possibile integrazione intermodale.

La prescrizione citata prevede invece un tracciato caratterizzato da una velocità di progetto di almeno 250 km/h (standard qualitativo minimo per una linea facente parte della rete europea ad alta velocità) e include esclusivamente la stazione ferroviaria strettamente dimensionata per l'esercizio dei treni AV, sia nelle dotazioni impiantistiche che di accessibilità (parcheggi, luoghi commerciali, ecc.); resta esclusa la realizzazione di una stazione-hub, la cui progettazione e realizzazione sarà a carico del progetto dell'aeroporto, quando questo sarà giunto a maturazione.

2.2.1. *Il Progetto nel Contesto Territoriale*

Il tracciato in variante è interamente collocato nella provincia di Brescia, a sud del capoluogo provinciale ed interessa i Comuni di Montirone, Ghedi, Castenedolo, Montichiari e Calcinato. Dal punto di vista degli usi del suolo, si tratta di un territorio prevalentemente agricolo, caratterizzato dalla presenza di insediamenti sparsi (cascine, abitazioni, insediamenti produttivi, impianti tecnologici) nella campagna coltivata.

L'interferenza più significativa che il nuovo tracciato presenta è quella con un sito adibito a discarica nel comune di Montichiari.

Dal punto di vista ambientale, la linea supera tramite viadotti il torrente Garza nel comune di Castenedolo ed il fiume Chiese nel comune di Calcinato. Due brevi tratti in viadotto (Montichiari 1 e 2) sono anche previsti nel tratto di interferenza con un sito di cava.

Dal punto di vista infrastrutturale, la linea correrà in parallelo al tracciato, in progetto, del Raccordo Autostradale Casello di Ospitaletto - Nuovo casello di Poncarale – Aeroporto di Montichiari nel territorio dei comuni di Montirone, Ghedi e Castenedolo, per distaccarsi progressivamente da esso in prossimità del confine tra i comuni di Castenedolo e Montichiari.

Nel suo tratto finale, in comune di Calcinato, la linea si allinea progressivamente al tracciato dell'autostrada A4 Milano – Venezia. Le principali infrastrutture stradali attraversate dalla linea sono la S.P. (23) al confine tra i comuni di Montirone e Ghedi, la S.P. 66 in comune di Castenedolo, la S.S. 236 Goitese in comune di Montichiari.

2.3. Ghedi – Borgosatollo

La Deliberazione CIPE già citata asserisce che, in via generale, per quanto concerne la cantierizzazione della linea ed i relativi interventi di adeguamento della viabilità, il progetto definitivo della linea debba prevedere il mantenimento in esercizio della viabilità esistente e prescrive che il soggetto aggiudicatore sviluppi, nel progetto definitivo della linea, la viabilità indicata nel progetto preliminare, realizzando nella regione Lombardia, delle opere di viabilità extralinea tra cui, nel tratto di pertinenza della Brescia-Verona, la riqualificazione della strada Ghedi-Borgosatollo (solo tratto di nuova viabilità di 1,5 km). da svolgersi "in via anticipata" rispetto alla data di avvio dei lavori indicata nel programma temporale dell'opera.

2.3.1. *Il Progetto nel Contesto Territoriale*

Il tracciato attraversa due aree sottoposte a tutela per specifica disciplina di PGT nei comuni di Borgosatollo e di Castenedolo. Possono essere comprese in questa categoria: aree agricole strategiche; aree prevalentemente agricole a protezione dell'urbano. Nel comune di Castenedolo, il tracciato attraversa il Torrente Garza e la sua fascia di rispetto (ai sensi dell'Art. 142 comma c del D.Lgs. 42/2004) di 150 m dalle sponde ed inoltre lambisce una fascia boscata delimitata dal Piano di Indirizzo Forestale (ai sensi dell'Art. 142 comma g del D.Lgs. 42/2004).

Per quanto riguarda la parte del tracciato che ricade all'interno di tali vincoli è necessaria l'autorizzazione ai sensi dell'Art. 146 del D.Lgs 42/2004.

2.4. Elettrodotti

Il sistema di alimentazione elettrica della linea ferroviaria A.V./ A.C. Milano – Verona, di cui la Brescia-Verona è una parte, ha raggiunto l'attuale assetto progettuale sulla base delle osservazioni e prescrizioni espresse dagli Enti nel corso della procedura di VIA, con particolare riferimento alle prescrizioni delle Regioni e di quanto espresso nella Delibera CIPE n.120 del 5 dicembre 2003.

Lo studio specifico del sistema di alimentazione elettrica ha fissato in circa 48 km la massima distanza tra i punti di alimentazione (Sottostazioni elettriche, SSE) della linea ferroviaria A.V., individuando due punti di alimentazione, Calcinato e Sona, da cui diramare le connessioni al sistema di trasmissione di energia elettrica ad alta tensione gestito da RFI. Nella definizione di questi collegamenti, con il vincolo di assicurare la massima affidabilità al sistema, si è prestata particolare at-

tenzione alla minimizzazione della lunghezza degli stessi, in maniera di ridurre per quanto possibile le interferenze ambientali derivanti dalla realizzazione di un nuovo elettrodotto ad alta tensione. (In particolare per il tratto LP CC Calcinato – Lonato, la soluzione progettuale adottata è quella del corridoio infrastrutturale, ovvero dell'affiancamento ad un elettrodotto esistente).

2.4.1. LE PROPOSTE PROGETTUALI

La sottostazione elettrica di Calcinato, con trasformazione 132kV/25kV, è alimentata da un elettrodotto di nuova costruzione a tensione 132kV, derivato da una stazione elettrica ENEL (SE TERNA) di trasformazione 380kV/132kV; la sottostazione sarà alimentata dalla stazione TERNA di Lonato. I conduttori degli elettrodotti che alimentano la SSE di Calcinato sono conduttori in alluminio acciaio del diametro di 31,5 mm.

La sottostazione di Sona sarà, invece, ricavata dall'elettrodotto RFI a 132kV esistente, già impiegato per l'alimentazione della linea ferroviaria storica Milano-Verona e caratterizzato da un rapporto di trasformazione 132kV/3kV. Il prelievo per l'alimentazione della SSE AC sarà in configurazione "entraesci", con previsione di un nuovo elettrodotto con due singole terne su doppia palificata. I conduttori che realizzano "l'entra-esci" di Sona sono conduttori in alluminio-acciaio del diametro di 22,8 mm, mentre la linea RFI 132kV (linea ferroviaria storica Milano-Verona) a cui saranno collegati è equipaggiata con conduttori di 19,4mm di diametro.

2.5. CANTIERIZZAZIONE

Con l'elaborazione del Progetto Definitivo e delle Varianti di cui alla presente procedura e sulla base delle indicazioni della Deliberazione CIPE n. 120/2003, la cantierizzazione della linea è stata complessivamente ridefinita e approfondita sia in riferimento alla localizzazione che al dimensionamento delle aree di cantiere, riaggiornando le tematiche su :

- riutilizzo dei materiali (riuso della totalità dei materiali di scavo e di una parte preponderante dei materiali di demolizione),
- reperimento degli inerti necessari alla costruzione della linea (identificando i siti di estrazione e predisponendone i relativi progetti di escavazione, SIA e progetti di recupero)
- viabilità di cantiere (sia relativa al fronte avanzamento lavori che esterna a questo, e del relativo traffico di mezzi pesanti).

2.5.1. SITI DI CAVA

Il Cipe nella Delibera di approvazione del PP del 5/12/2003 afferma di ritenere che, per la realizzazione del progetto approvato, non potrà essere evitata l'apertura di nuove cave in porzioni di territorio diverse dagli ATE, prescrivendo la verifica di disponibilità delle risorse rispetto i piani cava.

Già per la redazione del Progetto Preliminare della Linea ferroviaria AC Milano-Verona Lotto funzionale Brescia-Verona era stato svolto uno studio mirato ad acquisire gli strumenti di pianificazione territoriali necessari per valutare la disponibilità di inerti nelle due regioni coinvolte (Linea AC/AV Torino-Venezia-tratta Milano-Verona Relazione generale cave e discariche – approvvigionamento materiali di cava), con l'analisi nei Piani Cave Provinciali, studio che giungeva alle conclusioni di come fosse evidente la criticità per l'approvvigionamento di inerti a fronte delle capacità estrattive ufficiali.

A corredo del progetto definitivo della Linea AC/AC Milano-Verona Lotto funzionale Brescia-Verona è stato quindi effettuato uno studio allo scopo di valutare la reperibilità sul mercato di materiali inerti idonei per la realizzazione della stessa Linea. A conclusione di quanto emerso nel corso dello studio, si è preso atto della possibilità di reperire sul mercato solo parte dei materiali inerti, mentre la maggior quota dei materiali di previsto impiego per la realizzazione dell'opera avrebbe dovuto prevedere l'estrazione diretta di sostanze di cava in ambiti estrattivi non precedentemente previsti.

Da queste considerazioni nasce un piano dei siti di cava ove venivano previste le aperture di 7 nuovo siti di cava :

- BS2 - Lograto
- BS3a - Montichiari Est
- BS3b - Montichiari Ovest
- BS4 - Castenedolo (adiacente alla nuova linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona)
- BS8 - Calcinato
- BS10 - Castenedolo (a sud della autostrada A4 Torino-Milano-Trieste, in località Valbona)
- VR1 - Castelnuovo del Garda

Come evidenziato nel Parere, nel corso degli approfondimenti seguiti alle Richieste di Integrazione, alle Osservazioni del pubblico e dei Comuni interessati, il Proponente ha evidenziato la possibilità di ridurre tale variante alla realizzazione della sola Cava BS2 di Lograto, prevedendo un diverso sistema di approvvigionamento inerti, rendendo nulle le analisi relative agli altri 6 siti di cava.

La definizione e la localizzazione dei possibili siti di cava ha tenuto conto delle prescrizioni ed in particolare del massimo riutilizzo di inerti provenienti da scavi e/o demolizioni, in particolare per la realizzazione dei rilevati. Inoltre i siti sono stati scelti entro un'area di 10 km dai cantieri, cioè in ambiti facilmente accessibili e tecnicamente ed economicamente compatibili.

2.6. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE ANALIZZATI

2.6.1. PER TUTTE LE VARIANTI

Per tutte le Varianti presentate sono stati analizzati all'interno dello studio di impatto ambientale i seguenti Strumenti di pianificazione :

- Piano Territoriale Regionale (PTR) della Regione Lombardia;
- Piano Paesaggistico Regionale (PPR) della Regione Lombardia;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) Provincia di Brescia (vigente – 2004);
- Revisione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) Provincia di Brescia (adottato – 2014);

LOMBARDIA

Il PTCP vigente (approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n° 22 del 21 aprile 2004) identifica caratteri strutturanti peculiari dell'organizzazione agraria in termini di tipicità, unitarietà e significato. Esso rileva inoltre che gli elementi di rischio riguardano la perdita della caratterizzazione agricola e dell'ecosistema biotico-artificiale storicamente esistente e la perdita di leggibilità della struttura originale del paesaggio. La causa principale di tali rischi è da identificarsi nello sviluppo del sistema insediativo e infrastrutturale.

Il PTCP 2014, in conformità con i disposti del PPR, introduce lo strumento della Rete Verde Paesaggistica come strumento di orientamento ed indirizzo alla sostenibilità delle trasformazioni territoriali e al corretto inserimento paesaggistico degli interventi, coerentemente con i caratteri strutturali dei paesaggi interessati dalle trasformazioni.

VENETO

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) della Regione Veneto (vigente – 1991);
- Piano Territoriale Provinciale (PTP) della Provincia di Verona (vigente);
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), Provincia di Verona (adottato – 2013);

2.6.2. VARIANTE DI MONTICHIARI

I principali strumenti di pianificazione territoriali ed ambientali analizzati all'interno dello studio di impatto ambientale relativo alla Variante di Montichiari sono :

- Piano Territoriale Regionale d'Area Aeroporto di Montichiari;
- PGT del Comune di Montirone;
- PGT del Comune di Ghedi;
- PGT del Comune di Castenedolo;

- PGT del Comune di Montichiari;
- PGT del Comune di Calcinato.

A livello di area vasta i vincoli di maggior rilievo sono costituiti dal vincolo paesaggistico art. 136 del DLgs 42/04 e s.m.i. (ex 1497/1939), DPGR Lombardia del 04/05/1983, che interessa l'area di Castenedolo (Giardino Fanti) e il vincolo aeroportuale in Comune di Montichiari. Non si evidenziano interferenze con vincoli particolarmente cogenti.

- Comune di Montirone : Non sono presenti vincoli che interferiscano con la struttura.
- Comune di Ghedi : La linea lambisce il margine dell'area sottoposta a vincolo aeroportuale (Limite Pianto Territoriale d'Area dell'Aeroporto di Montichiari).
- Comune di Castenedolo : Dalla progressiva km 90+200 alla progressiva km 90+550 la linea attraversa il torrente Garza e la relativa fascia di pertinenza del torrente, lungo il quale si segnala inoltre una fascia boscata vincolata riportata dai Piano di Indirizzo Forestale provinciale. Da pjk km 88+700 a km 90-650 la linea attraversa zone indicate dal PGT come aree a sensibilità paesistica alta (area vincolata della collina di Castenedolo). Dal km 89+800 fino al margine comunale est il tracciato ricade all'interno del perimetro del P.T.R.A. dell'aeroporto di Montichiari.
- Comune di Montichiari : Dal confine comunale ovest alla progressiva km 94+400 il tracciato ricade all'interno del perimetro del P.T.R.A. dell'aeroporto di Montichiari.
- Comune di Calcinato L'infrastruttura in progetto attraversa prima un'area boscata vincolata riportata dai Piano di Indirizzo Forestale provinciale e, successivamente, attraversa il fiume Chiese e la relativa fascia di pertinenza, tra cui una zona indicata dal PGT come area di sensibilità paesistica a classe 5 – molto alta. Il fiume Chiese stesso ricade all'interno di un corridoio ecologico segnalato dalla Rete Ecologica sia a scala provinciale che regionale.

La caratteristiche del progetto assicurano coerenza con gli scenari di assetto territoriale e provinciale.

2.6.3. VIABILITÀ GHEDI - BORGOSATOLLO

I principali strumenti di pianificazione territoriali ed ambientali analizzati all'interno dello studio di impatto ambientale relativo alla Variante della Ghedi-Borgosatollo sono :

- PGT dei Comuni di Borgosatollo e Castenedolo

Dall'analisi effettuata risulta che l'infrastruttura stradale in progetto non ricade direttamente in alcun ambito sottoposto a vincoli di tutela incompatibili con l'opera prevista.

Il progetto di realizzazione dell'infrastruttura stradale è stato sviluppato analizzando tutti gli aspetti relativi al paesaggio agricolo e agli elementi residui di naturalità ancora presenti, in modo tale da garantire la ricucitura del tessuto rurale e il contenimento delle interferenze (dell'infrastruttura) con l'attività produttiva agricola.

Per quanto riguarda lo strumento di pianificazione comunale si riscontra una generale coerenza tra progetto e strumenti di pianificazione vigenti e la compatibilità del progetto con le previsioni degli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e con le previsioni di PGT.

2.6.4. ELETTRODOTTI

I principali strumenti di pianificazione territoriali ed ambientali analizzati all'interno dello studio di impatto ambientale relativo alla Variante Elettrodotti sono :

- PGT del Comune di Lonato;
- PGT del Comune di Calcinato;
- PAT del Comune di Sommacampagna;

Dall'analisi dei documenti di pianificazione regionale, provinciale e comunale si evince che non sussistono elementi di incompatibilità tra le opere in progetto e le indicazioni di tipo programmatico e di pianificazione territoriale e urbanistica.

Con riferimento alle aree protette, Parchi regionali, istituiti a livello regionale, o Siti di Interesse Comunitario derivanti dalla direttiva 92/43/CEE del 21 maggio 1992 (Direttiva "Habitat"), non si se-

gnala alcun tipo di interferenza tra dette aree protette o tutelate e i tracciati degli elettrodotti in progetto.

Con riferimento alle aree vincolate ai sensi del D.Lgs 42/2004 e s.m.i., si segnala:

LP CC:

Nell'intorno territoriale dell'area di intervento si segnalano i vincoli :

- Beni di interesse storico-artistico - art 10 del D.Lgs 42/2004 (ex L. 1089/39);
- Aree soggette a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art 157 del D.Lgs 42/2004 (ex L. 1497/39);
- aree soggette a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art 142 del D.Lgs 42/2004 (aree boscate);

Il tracciato di progetto interferisce direttamente con le aree boscate collocate sul rilievo collinare nel tratto terminale dell'intervento.

LP DD:

Il tracciato della linea elettrica in progetto interferisce le aree vincolate ai sensi dell'art 157 del D.Lgs 42/2004 (ex L. 1497/39) che si sviluppano sul rilievo collinare e lambisce, spesso interferendolo direttamente, il confine di valle dell'area vincolata.

2.6.5. CANTIERIZZAZIONI

L'analisi a livello programmatico è avvenuta facendo riferimento agli strumenti di pianificazione a livello regionale, provinciale e comunale (oltre a quelli di interesse comune alle altre varianti) :

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), Provincia di Bergamo (vigente–2004);
- PGT e/o PAT di tutti Comuni Interessati

Il fronte avanzamento lavori e le aree di cantiere interessano pressoché esclusivamente aree agricole, ricadendo talora nelle fasce di rispetto di infrastrutture esistenti, mentre in riferimento ai vincoli, in generale, data la natura lineare dell'opera, caratterizzata da andamento est-ovest, e dei cantieri, che ne seguono lo sviluppo, nella maggior parte dei territori dei diversi comuni vengono intercettati corpi idrici del Reticolo Idrografico Minore o fasce di rispetto stradali.

AREE PROTETTE E AREE VINCOLATE

Per quanto riguarda le aree protette risultano localizzati rispetto al corridoio ferroviario in progetto i seguenti elementi:

Denominazione	Progressiva	Tipologia
Parco del Monte Netto	dal km 77 al km 81	Parco Regionale
Parco Fluviale del Mincio	dal km 121 a km 125 circa	Parco Regionale

Per quest'ultima area protetta si tratta di ambiti tutelati molto estesi lungo il corso del fiume che comprendono anche un'ampia fascia delle aree golenali nell'intorno a prevalente uso agricolo. Il sistema di cantierizzazione attraversa questi ambiti in senso est-ovest seguendo un percorso, di minima estensione rispetto al perimetro dell'area tutelata, perpendicolare al corso del fiume.

Nello studio sono riportate le interferenze dirette con tutte le aree interferite.

Per quanto riguarda l'ambito territoriale interessato dal sistema di cantierizzazione si individuano i seguenti elemnti del Sistema Rete Natura (SIC/ZPS):

Denominazione	Comune	Codice	Progressiva
Laghetto del Frassino	Comune di Peschiera del Garda (VR)	IT3210003	Km 121
Zona costiera del Lago diGarda	Comune di Desenzano del Garda (BS) e Peschiera del Garda (VR)	IT 3210018	Km 118

Il sistema di cantierizzazione non presenta interferenze dirette con i siti di interesse comunitario presenti nell'ambito territoriale oggetto di analisi con le seguenti notazioni (di cui allo Studio di Incidenza) :

- rispetto ai confini del sito del Laghetto del Frassino la linea ferroviaria e il fronte avanzamento

lavori distano circa 60/70 m, con interposta l'esistente Autostrada A4 - Milano-Venezia;
- rispetto alla zona costiera del Lago di Garda gli ambiti di cantierizzazione risultano separati dalle zone abitate di Desenzano del Garda e Peschiera del Garda tra il lago e l'autostrada.

2.6.6. SITI DI CAVA

L'analisi a livello programmatico è avvenuta facendo riferimento agli strumenti di pianificazione a livello regionale, provinciale e comunale (oltre a quelli di interesse comune alle altre varianti) :

- PGT del Comune di Lograto.

Dall'analisi effettuata risulta che la cava non ricade direttamente in alcun ambito sottoposto a vincoli di tutela incompatibili con l'attività prevista.

Il PTCP vigente (DCP n°22 del 21 aprile 2004) identifica i caratteri strutturanti peculiari dell'organizzazione agraria indirizzando le scelte progettuali su soluzioni di ripristino agronomico dell'area di cava analizzando tutti gli aspetti relativi al paesaggio agricolo e agli elementi residui di naturalità ancora presenti, in modo tale da garantire la ricucitura del tessuto rurale e il contenimento delle interferenze (dell'elemento cava) con l'attività produttiva agricola.

Per quanto riguarda lo strumento di pianificazione comunale, si riscontra una generale coerenza tra progetto e strumenti di pianificazione vigenti.

3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

3.1. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO PROPOSTO

3.1.1. IL TRACCIATO

Il progetto nel suo sviluppo complessivo (Brescia-Verona, Varianti ed Interconnessioni), prevede la realizzazione di:

Opere d'arte		Lunghezza	
. N°13	Viadotti:	6,7	km
. N" 4	Gallerie Naturali:	6,6	km
. N" 19	Gallerie Artificiali:	10,6	km
.	Rilevati	51,1	km
.	Trincee	6,7	km
. N°29	Sottovia*		
. N°15	Cavalcaferrovia		

* di cui n"8 Sottopassi Poderali , n"20 Sottovia per viabilità principale, n°1 ciclopedonale

Con i seguenti *Standard Fondamentali di Progetto*

CARATTERISTICA	U.M.	Prog. PRELIMINARE	Prog. DEFINITIVO
		REQUISITI DI PROGETTO	
Velocità di tracciato linea di Montichiari) A.C.	Km/h	300,00	300 (250 limitatamente al tratto)
Raggio di curvatura minimo planimetrico	m	5.450,00	5.450
Sopraelevazione in curva massima	mm	105,00	105
Massima accelerazione non compensata in curva	m/sec^2	0,60	0,60
Lunghezza minima dei raccordi parabolici	m	330,00	330
Minima lunghezza di rettifilo tra raccordi	m	170,00	170
Tempo di percorrenza minimo per tratti retti interposti fra due curve	sec	1,50	1,8
Pendenza longitudinale massima ‰	‰	12,00	12 (15 ove ammesso da Committenza)
Raggio dei raccordi verticali in condizioni normali (raccordi cilindrici)	m	30.000,00	18.000
Interasse tra i binari di corsa	m	4,50	4,5
Franco verticale sulle linee ferroviarie storiche	m	6.80	
Profilo minimo degli ostacoli		P.M.O. 5	P.M.O. 5
Sagoma limite		GC	GC
Carico assiale massimo	KN	250,00	250,00

*(6.80 su linea storica Milano-Verona); (6.55 su linea storica Brescia-Olmeneta); (6.60 su linea storica BS-SanZeno-Viad.Mella)

Nel primo tratto, superata una cava tramite il Viadotto Cava Travagliato, nel comune omonimo, si sviluppa verso sud attraversando i comuni di Lograto, Torbole Casaglia e Azzano Mella. Da qui il tracciato altimetrico si mantiene a circa 3 m dal piano.campagna per assicurare il superamento dei corsi d'acqua minori presenti sul territorio con un adeguato franco idraulico, fino alla pk 78, in corrispondenza della quale la livelletta ferroviaria si alza, per superare in viadotto il vaso Mandolossa, il fiume Mella (con il ponte omonimo di lunghezza 1734,90 m, inizio a pk 77+823,78), la SP. 9, la Seriola Garza e il complesso industriale di Flero.

Procedendo attraverso i comuni di Flero e Poncarale la linea si abbassa superando il fiume Vaso per poi riprendere quota con il viadotto "Gardesana" (lunghezza 3193,8 m), in modo da superare le interferenze rappresentate dalla Linea ferroviaria Olmeneta-Brescia, dalla S.S. 45 Bis "Gardesana. Occidentale", dall'autostrada A21, dalla linea ferroviaria Parma – S. Zeno e dalla SP23.

Il tracciato planimetrico prosegue nei comuni di Ghedi e Castenedolo. In tale tratto, la linea si mantiene in rilevato mediamente a 3 m sul piano campagna fino al ponte sul Torrente Garza (122.60 m). Lungo il percorso è localizzata la Stazione/PM di Montichiari (Fabbricato Viaggiatori alla pk 93+704) posta nelle vicinanze dell'ipotizzato sviluppo ad Hub internazionale dell'attuale aeroporto militare, al momento adibito ad uso civile.

Oltrepassata la stazione il percorso prosegue con ulteriori due viadotti denominati Cava Montichiari 1 e Cava Montichiari 2, rispettivamente di 97,60 m, 172,60 m. Intorno alla pk 97+000 la livelletta si abbassa per sottopassare, alla pk 99 circa, l'autostrada A4, con una galleria artificiale denominata "Calcinato I", di sviluppo pari a 778,70 m, che permette anche il passaggio superiore del binario pari dell'interconnessione di Brescia Est (salto di Montone).

Alla fine della galleria di Calcinato I (PK 98+234) la linea AC si dispone in affiancamento stretto a nord dell'Autostrada A4, sino all'Interconnessione di Brescia Est (pk 100+514.76) per poi a pk 100+700 superare in viadotto il fiume Chiese (lunghezza 377,40 m, da pk 100+550), proseguendo successivamente in rettifilo lambendo (a pk 101+400) l'edificio della "Fornace Vecchia".

Intorno alla pk 101+900 circa, il Progetto prevede l'attraversamento di una collina in territorio di Calcinato: in tale punto, è prevista una galleria denominata "Calcinato II", avente lunghezza pari a 460 m, con un tratto intermedio scavato come galleria naturale ed il resto realizzato con galleria artificiale. Il tracciato prosegue, sempre in comune di Lonato, a nord dell'A4 fino all'imbocco della galleria omonima (da pk 104+740 a pk 112+111,50, sviluppo di 7371 m) sottopassando l'autostrada A4 (pk 106+350 circa) e poi di affiancarsi a sud di essa.

La galleria di Lonato è composta da un tratto naturale di lunghezza pari a 4.757 m e dai due imbocchi artificiali lunghi rispettivamente 1.241 m lato Milano e 1.391 m lato Verona, ed è costituita da due canne a singolo binario, con interasse massimo I=30m. La tecnica di realizzazione è a scudo meccanizzato.

In comune di Desenzano del Garda, oltre lo sbocco della galleria, il tracciato prosegue tramite curve di ampio raggio, in affiancamento a sud della A4. In questo tratto, la livelletta si mantiene a livello del piano campagna e l'interferenza con la viabilità locale, come in tutto il tratto in affiancamento con la A4, è risolta tramite prolungamento dei cavalcavia autostradali. Intorno a pk 117, la livelletta si abbassa ad una quota di 4 m circa sotto al piano campagna per sottopassare mediante n. 2 gallerie artificiali, denominate rispettivamente "Colli Storici" e "Casello Sirmione" di lunghezza pari a 50 m e a 180 m, la strada di S. Martino della Battaglia e le rampe dello svincolo autostradale di Sirmione.

Superata l'interferenza con lo svincolo, nel tratto compreso tra la pk 118+061.30 e la pk 119+080.00 è allocato il Posto di Comunicazione di Peschiera (l'asse del fabbricato è posto al km 118+576.65).

Il tratto veneto, come il precedente, è caratterizzato dallo stretto affiancamento tra linea AC e autostrada A4 e prevede la realizzazione di numerose opere d'arte di linea. In particolare:

- Il primo tratto, in cui si prevede la realizzazione di due tratti di 312,72 m e 1950 m circa in galleria, ossia la galleria artificiale "Santa Cristina" e la galleria "Madonna del Frassino" così schematizzabile

- Galleria artificiale Madonna del Frassino Ovest (m. 1266,18)
- Galleria naturale Colle Baccotto (m 232,72)
- Galleria artificiale Madonna del Frassino Est (m 451,10) per un totale di 1950 metri; tale tratto si estende dal complesso industriale "Franke" al cavalcavia autostradale ad ovest del Mincio;

- Il ponte sul Mincio quando, ad una distanza di 700 m circa dall'imbocco lato Verona della galleria artificiale Madonna del Frassino Est e dopo aver superato la galleria Mano di Ferro (L = 361 m), la linea scavalca il fiume Mincio con un'opera di sviluppo pari a 319,60 m;
- La realizzazione in sottovia quando, ad una distanza di circa 350 m dalla fine del viadotto Mincio, la linea interferisce con le rampe dello svincolo autostradale di Peschiera del Garda; l'interferenza è risolta con n. 3 sottovia;
- La realizzazione di una galleria artificiale, ad una distanza di 650 m circa dalla fine del viadotto Mincio, denominata "Paradiso", di lunghezza pari a 1.300 m.

Oltrepassato l'imbocco lato Verona della galleria "Paradiso", si entra nella galleria artificiale Svincolo di Castelnuovo (L = 290m), e si prosegue oltrepassando l'autostrada A4 (pk 130+800 ca.) e deviando verso nord in affiancamento alla Linea ferroviaria esistente Milano-Venezia.

L'attraversamento dell'autostrada A4 da sud a nord è realizzato tramite la galleria "San Giorgio", di lunghezza L = 3395 m, composta da un tratto naturale di lunghezza pari a 1.770 m e dai due imbocchi artificiali lunghi rispettivamente 283 m lato Milano e 1.342 m lato Verona.

La galleria è a canna singola e viene realizzata mediante scavo in tradizionale con preconsolidamento del fronte di scavo e successivo getto del rivestimento finale in cemento armato. Lo spessore medio dei terreni di copertura varia entro i seguenti intervalli:

- Galleria artificiale ovest: spessore 0-6 m
- Galleria naturale: spessore 6-20 m
- Galleria artificiale est: spessore 0-10 m

Ad una distanza di 600 m circa ad est dell'imbocco lato Milano della galleria di "San Giorgio", la linea AC attraversa il torrente Tionello ed il fiume Tione con due viadotti a singolo binario di lunghezza pari a 22,80 m e 123 m. Dopo la galleria San Giorgio, il tracciato prosegue in affiancamento alla linea ferroviaria esistente fino a fine tratta (Km 140+779.66).

Al Km 138+583.34 è posizionata la punta scambi dell'interconnessione di Verona Merci. I due binari dell'interconnessione sottopassano la linea ferroviaria esistente tramite una galleria artificiale a doppia canna mente il solo binario pari sottopassa la linea AC con una galleria artificiale a singolo binario.

4. AMBITI PROGETTUALI OGGETTO DI VARIANTE

4.1. VARIANTE DI MONTICHIARI

La variante di tracciato di Montichiari è esplicitamente prescritta dalla delibera CIPE 120/2003. Essa è motivata dalla necessità di assicurare il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Montichiari prevedendo il posizionamento di una nuova stazione in linea a servizio dell'aeroporto.

A tal riguardo il CIPE prescrive che:

"Il Soggetto Aggiudicatore svilupperà un tracciato, proposto dal Ministero delle infrastrutture e descritto nel testo Parte E - avente una velocità di progetto di almeno 250 km/h.".

Il progetto della tratta AV/AC includerà esclusivamente la stazione ferroviaria strettamente dimensionata per l'esercizio dei treni AV, sia nelle dotazioni impiantistiche che di accessibilità (parcheggi. Luoghi commerciali. etc.); resta esclusa la realizzazione di una stazione-hub la cui progettazione e realizzazione sarà a carico del progetto dell'aeroporto.

La soluzione di Progetto è così caratterizzata :

1. Il tracciato è stato modificato, rispetto al progetto Preliminare, in conformità alle prescrizioni CIPE, con una riduzione della velocità di circolazione a V = 250 Km/h, dovuta alla tortuosità del tracciato per l'aeroporto civile. La variante proposta dal Ministero delle Infrastrutture e descritta nel testo Parte E, è stata sviluppata altimetricamente con una livelletta abbastanza regolare e tale da contenere le pendenze nei limiti di norma per la velocità di progetto.
2. La nuova stazione ferroviaria di Montichiari è stata situata in un'area compresa tra i Comuni di Castenedolo e Montichiari, con conseguente adeguamento della viabilità locale e la realizzazione di una nuova viabilità di accesso alla stazione.
3. Il PD risulta coerente con il Piano Territoriale Regionale d'Area di Montichiari (Approvazione avvenuta con DGR n. 298 del 6 dicembre 2011) che vede nell'accessibilità dell'area aeroportuale il requisito essenziale affinché tale infrastruttura abbia la forte valenza pianificata. La soluzione prevista è quella di localizzare la stazione a nord ovest del sedime dell'aeroporto con la realizzazione di un collegamento tra la stazione ferroviaria ed il terminal A dello stesso.

La tratta in variante inizia alla conclusione del lungo viadotto Gardesana (che si sviluppa sul territorio dei comuni di Poncarale e Montirone) della lunghezza di 3193,80 metri, che permette di superare numerose interferenze, quali la Linea ferroviaria Cremona-Brescia, la S.S.45 bis Gardesana Occidentale, l'autostrada A21, la linea ferroviaria Parma-Brescia e la S.P.23.

Nel primo tratto, fino alla progressiva km 93 circa, la ferrovia forma un corridoio infrastrutturale con il raccordo autostradale, in progetto, casello di Ospitaletto, nuovo casello di Poncarale, Aeroporto di Montichiari.

Al Km 90+350 la linea, con il viadotto Garza, lungo 122,60 m., scavalca l'omonimo torrente e la deviazione della strada comunale che conduce a Castenedolo, per poi, al chilometro 97, attraversare la Cava di Montichiari con due viadotti, uno lungo 97,60 m ed uno lungo 172,60 m. Dopo l'attraversamento della Cava la livelletta si abbassa per sottopassare l'autostrada A4 con una galleria artificiale denominata Calcinato I, di sviluppo pari a 772 metri a partire dal Km 98+840.

Sui due fronti della galleria è prevista la realizzazione di tratti di trincea con muri.

Sottopassata la A4, la linea AC/AV si dispone in affiancamento stretto a nord dell'autostrada, dove inizia l'interconnessione di Brescia Est; il tracciato dei rami d'interconnessione prevede che il binario pari sovrappassi con "salto di montone" la linea AC, e che, dopo circa 1500 metri, i due binari tornino ad essere affiancati ad interasse 4 m. per poi divaricarsi di nuovo al fine di permettere al binario dispari di sovrappassare la linea storica Milano-Venezia e innestarsi sui binari esistenti.

Al Km 100+550 la linea A.C. supera con un viadotto di il fiume Chiese (377,40 metri), per poi giungere al termine della tratta al Km 101+327, a circa 410 m prima dell'inizio della galleria Calcinato 2, del tracciato base della nuova Brescia-Verona.

4.1.1. OPERE D'ARTE

Le caratteristiche principali dell'infrastruttura ferroviaria sono :

RILEVATI FERROVIARI : CARATTERISTICHE PRINCIPALI

- pendenza massima delle scarpe due in verticale su tre in orizzontale;
- banche di larghezza 2.00 m. per rilevati di h> 7.00 m. con posizionamento a 6 metri dall'alto;
- terreno vegetale di 30 cm di spessore a copertura delle scarpe di inerbimento;
- scotico variabile in funzione delle caratteristiche del terreno (spessore minimo di 50 cm);
- strato anticapillare;
- eventuale bonifica di terreni con caratteristiche meccaniche non idonee a sostenere rilevati, mediante sostituzione di opportuno strato.

TRINCEE: CARATTERISTICHE PRINCIPALI

- pendenza massima delle scarpe due in verticale su tre in orizzontale;
- banchi di larghezza due metri per trincee di altezza maggiore di 6 metri.

Tali valori potranno essere adeguati in funzione degli approfondimenti delle indagini geologiche connesse con le successive fasi progettuali.

VIADOTTI FERROVIARI

Le pile e le spalle dei viadotti saranno generalmente fondati su pali trivellati opportunamente dimensionati. Particolari verifiche idrauliche saranno riferite alle fondazioni in alveo, che necessitano di adeguati margini di resistenza nel confronto di possibili fenomeni di scalzamento. Gli impalcati sono previsti con le seguenti tipologie:

- Impalcato a struttura mista acciaio - cls luce 40 metri (Chiese);
- Impalcato in cls a due cassoni luce 25 metri (Garza, Montichiari 1 e 2).

OPERA	Tipologia	Lunghezza [m]	Inizio [km]	Fine [km]
Viadotto torrente Garza	L= 50+3x25 m.	122,80	90+352,27	90+475,07
Viadotto Montichiari 1	L= 4x25 m.	97,80	97+239,90	97+337,70
Viadotto Montichiari 2	L= 7x25 m.	172,80	97+497,90	97+670,70
Viadotto fiume Chiese	L=2x40+10x30 m.	377,50	100+550,65	100+928,15

GALLERIE ARTIFICIALI

Sono previste 2 Gallerie ambedue a sezione scatolare, la galleria **Via Rossa**, e la galleria **Calcinato I** realizzata con scavo a cielo aperto dall'alto con uso parziale di paratie e successivo ritombamento.

OPERA	WBS	Lunghezza [m]	Inizio [km]	Fine [km]
GA VIA ROSSA	GA25	40,00	98+251,17	98+291,17
GA CALCINATO I	GA03.	772,10	98+846,80	99+618,90

4.1.2. FASE DI CANTIERE

La viabilità di cantiere lungo il fronte di avanzamento dei lavori è prevista lungo l'asse della linea ferroviaria in costruzione, al fine di facilitare il trasporto di materiali, uomini e mezzi necessari per la realizzazione dell'opera in progetto e sarà costituita da piste di cantiere con caratteristiche idonee a garantire il particolare transito su di esse previsto.

CANTIERIZZAZIONE

Il progetto di cantierizzazione della variante prevede un cantiere base (cantiere L3.B1) e due cantieri operativi (cantieri L3.O1 e L3.O3). E' prevista l'installazione di diverse aree tecniche, di dimensioni inferiori come aree di appoggio per la realizzazione di opere puntuali, in totale :

- n° 1 Cantieri base (sigla "B") : direzionali, organizzativi e logistici;
- n° 2 Cantieri operativi (sigla "O"): organizzativi e/o produttivi;
- n° 1 Aree Tecniche Gallerie artificiali ("AT.GA") : imbocchi gallerie
- n° 1 Aree Tecniche ("AT") : produttivi;
- n° 1 Aree Stoccaggio ("ST"): stoccaggio materiali (inerte, vegetale, ecc..)

Si aggiungono a tali aree anche le cosiddette "Cave di prestito" ossia quelle aree che saranno oggetto di escavazione per approvvigionamento e successivo riempimento con i materiali da scavo derivanti dall'opera. Tali aree sono ancora suscettibili di modifica.

Le caratteristiche dei vari cantieri sono riassumibili in :

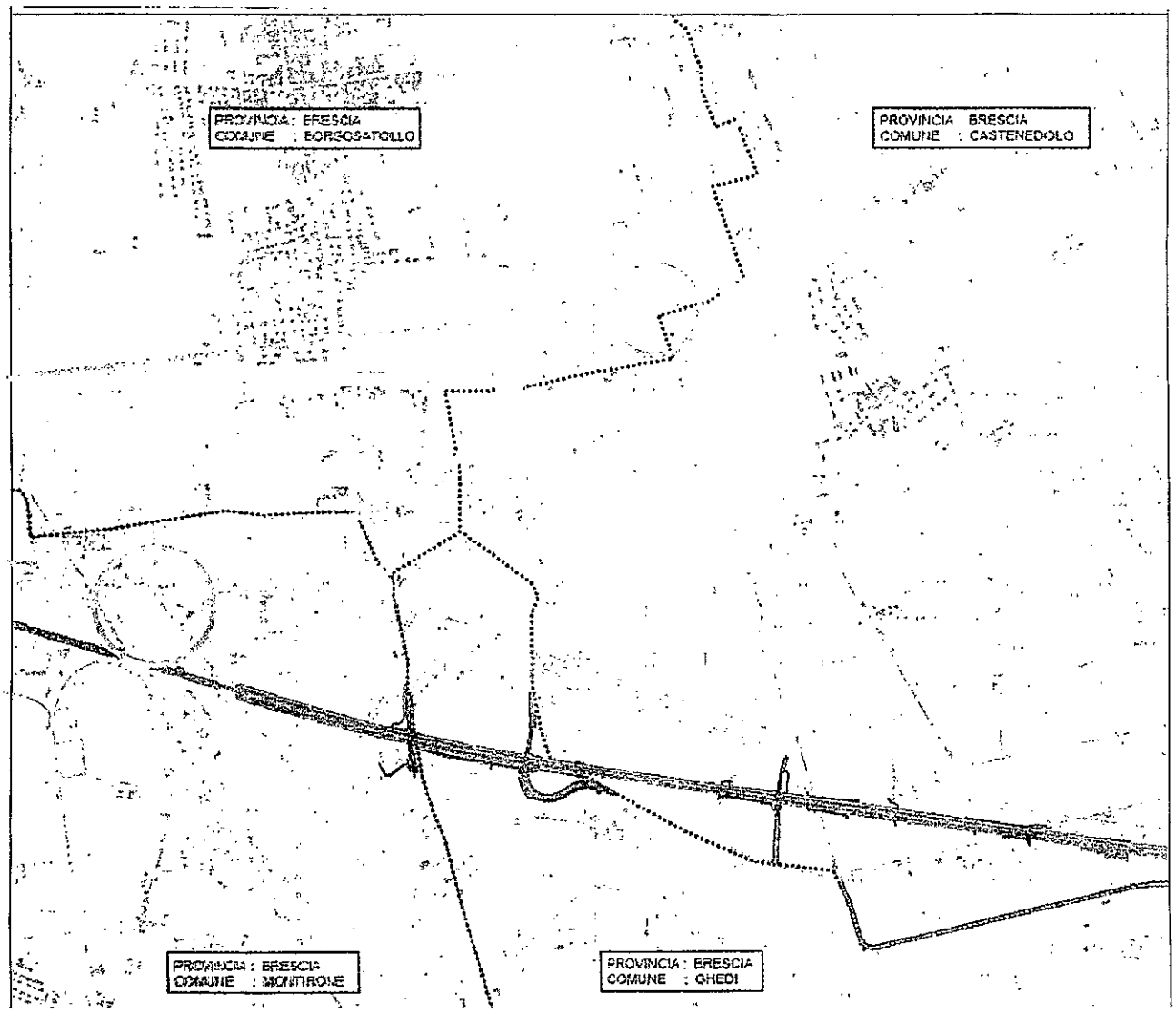
Tipologia	Comune	Uso attuale	Progressiva	Superficie	Note
Cantieri Base L3.B1	Montichiari	Agricolo	km 95+500	111.000 mq	duna di estensione 1.050 m.
Cantiere Operativo L3.O1	Montirone	Agricolo	km 87+100	87.800 mq	duna di estensione 1.600 m.
Cantiere Operativo L3.O3	Calcinato	Agricolo	km 98+300	82.200 mq	duna di estensione 785 m.
Aree Tecniche AT	-	-	(N°26)	(cd)~ 4÷5.000 mq	Totali 129.100 mq
Aree di Stoccaggio ST	-	-	(N°43)	(cd)~ 4÷5.000 mq	Totali 185.230 mq
Aree Tecniche Gallerie AT.GA	-	-	(N°2)	Varie	-

4.2. RIQUALIFICAZIONE STRADALE GHEDI-BORGOSATOLLO

Il progetto della strada Ghedi BorgoSatollo prevede la realizzazione di un nuovo tracciato stradale, denominato asse "B" lungo circa 1,7 Km, con funzione di collegamento fra la ex SP19 e la S.P.77 esistente, compreso entro due rotatorie poste rispettivamente ad inizio e fine tracciato, nonché il collegamento intermedio della S.P. 23 nei comuni di Borgosatollo e Castenedolo. Il tracciato planimetrico è vincolato dalla presenza di diversi fabbricati nella prima parte dell'asse "B", che hanno obbligato una scelta planimetrica di andamento a "flesso", mentre nel resto del tratto non ci sono stati particolari problemi a vincolare la progettazione,

Il tracciamento altimetrico dell'asse "B", invece, presenta diversi punti vincolanti legati in particolare alle sistemazioni idrauliche previste. La livelletta è influenzata dalle quote delle sedi stradali esistenti e di progetto messe in comunicazione, dalla presenza di 8 tombini sia circolari che scatolari (dimensioni varie), dalla necessità di prevedere un sottopasso poderale che ripristini la viabilità interrotta e dalla presenza di un ponte sul torrente Garza di lunghezza 30.00 mt.

La presenza dei numerosi manufatti in c.a. rende necessaria la realizzazione di una buona parte di tracciato con rilevato di altezza superiore a 1.50 m.



4.2.1. CANTIERIZZAZIONE E TEMPI DI REALIZZAZIONE

Per la realizzazione dell'infrastruttura stradale in oggetto si utilizzerà uno dei cantieri predisposti per la linea AV/AC, il cantiere operativo L3.O1, mentre lungo la nuova viabilità verranno previste delle aree tecniche (aree di appoggio per la realizzazione di un'opera d'arte puntuale senza im-

pianti fissi di grandi dimensioni), in numero di 4, due alle estremità e due in posizione intermedie; una di queste, quella relativa al ponte sul torrente Garza, presenta un andamento più articolato.

L'opera in progetto, la cui attuazione è prevista per accogliere il traffico generato dalle attività di costruzione della linea AV/AC, verrà realizzata all'inizio della fase di cantierizzazione della linea ferroviaria. Il completamento per l'esercizio ordinario avverrà, come previsto nella delibera CIPE n.120/2003, un anno prima dell'attivazione della linea ferroviaria,

4.3. LINEE AT

Il sistema di alimentazione elettrica della nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità, che percorre la tratta Milano-Verona, di cui la Brescia-Verona è una parte, va ad integrarsi con il precedente elettrodotto di alimentazione della ferrovia storica Milano-Verona.

Il nuovo sistema si articola in quattro punti nodali di alimentazione della linea ferroviaria AV, costituiti ognuno da una sottostazione elettrica di trasformazione (SSE (AC)), diversificata a seconda del livello di tensione finale.

Oggetto delle varianti in esame sono le seguenti linee:

- elettrodotto LPCC : da SSE (AC) di Calcinato a SE(AC) di Lonato (innesto a PK 103+580);
- elettrodotto LPDD : Entra-esci alla SSE (AC) di Sona (innesto alla PK 136+027).

4.3.1. LINEA AT CALCINATO-LONATO

La prima rappresenta la connessione elettrica RFI a 132kV tra la stazione elettrica (380kV/132kV) di Lonato SE (ENEL), posta ad alcuni km a Sud del centro del Comune Lonato, e la sottostazione elettrica (132kV/25kV) di Calcinato SSE (AC), da realizzarsi a ridosso della nuova tratta veloce Milano-Verona, all'altezza della progressiva kilometrica 103+600 della stessa linea ferroviaria AC.

La lunghezza totale del percorso dell'elettrodotto è di 8.405 m., con partenza da due stalli della stazione ENEL, che si ricongiungono al primo sostegno di percorso tramite doppia terna di alimentazione su unica palificata, e sviluppata su un percorso costituito da 38 sostegni che sorreggono la linea di trasmissione (altezze utili che variano da 10 m a 32 m), arriva alla sottostazione di Calcinato cui si connette in modo analogo alla partenza, e cioè con diramazione della doppia terna su due stalli interni alla SSE (AC).

Per la realizzazione dei sostegni per i pali di linea si sono utilizzate soluzioni monostelo in lamiera pressopiegata a sezione poligonale e con conduttore di fase in alluminio-acciaio con diametro 31,5mm, mentre per i pali terminali e di forte angolo si sono impiegati i sostegni dell'unificazione RFI Elettrodotti A.T. – 150 kV del tipo a a traliccio di tipo piramidale sempre con conduttore in alluminio-acciaio con diametro 31,5mm. Sono presenti dei sostegni di sottopasso TE* per risolvere alcune interferenze con altre linee A.T. di altri enti.

4.3.2. LINEA AT ENTRA/ESCI SONA

La variante LP DD rappresenta la nuova connessione elettrica RFI/132kV per l'alimentazione della nuova linea ferroviaria AV nel Comune di Sona, in configurazione elettrica "entra-esci" (due singole terne separate su doppia palificata) derivata dall'elettrodotto RFI a 132kV esistente: il punto di innesto della nuova linea "entra-esci" è posizionato a circa 1-2 km a Nord del Comune di Sommacampagna.

Da questo punto la doppia linea percorre un tracciato che si estende in direzione Nord per 810 m, fino a raggiungere la sottostazione AC (132kV/3kV) nel Comune di Sona, posizionata a ridosso della nuova linea ferroviaria da alimentare, all'altezza della progressiva 136 (km).

Il percorso del nuovo elettrodotto, sino all'innesto sull'esistente elettrodotto RFI, è previsto su sostegni monostelo in lamiera pressopiegata a sezione poligonale e con sostegni a traliccio di tipo piramidale equipaggiati con conduttori in alluminio e acciaio di diametro 22,8mm.

5. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

L'istruttoria condotta ha evidenziato una serie di criticità e carenze non facilmente sintetizzabili, sia per la frammentazione delle Varianti in esame, sia per la parzializzazione dell'intero progetto soggetto a ripubblicazione che è invece parte del Progetto Generale della Brescia-Verona attualmente sottoposto a Verifica di Ottempranza.

Anche nelle analisi relative al Quadro Ambientale le tematiche principali sono state esaminate in relazione alle singole Proposte di Variante accorpando inoltre in una distinta sintesi quelle relative, in generale, ai siti critici.

5.1. VARIANTE DI MONTICHIARI

In considerazione del fatto che la variante di Montichiari è parte integrante della tratta ferroviaria, valgono le considerazioni espresse per l'opera nel suo complesso. In particolare :

5.1.1. COMPONENTE ATMOSFERA

I prevedibili impatti sulla qualità dell'aria sono riconducibili alla fase di cantiere per la quale sono state stimate le emissioni di polveri e la relativa dispersione sulle aree di avanzamento dei lavori, che seguono l'andamento del tracciato della variante, con alcune ipotesi cautelative relativamente a durata dei lavori e stato dei terreni, differenziando le analisi in base alla tipologia del tracciato (rilevato/trincea, viadotto e galleria artificiale).

Le simulazioni relative alla media annua mostrano valori oltre la soglia di legge per distanze dei recettori di 100 m, appena sotto soglia a distanze di 200 m, e valori via via decrescenti allontanandosi dall'asse della variante; la tipologia galleria risulta leggermente meno impattante delle altre. Le simulazioni relative al valore medio giornaliero raggiunto 35 volte all'anno mostrano valori nettamente oltre la soglia di legge sui recettori prossimi all'asse della variante.

Pur trattandosi di impatti di durata limitata, assume particolare importanza il monitoraggio in corso d'opera, ai fini di stabilire l'opportunità di ulteriori misure mitigative. Per limitare gli impatti in fase di cantiere sono quindi previste alcune misure mitigative per ridurre le emissioni nelle aree di attività, dai motori dei mezzi e nelle attività di trasporto e transito dei mezzi.

Dall'analisi dei risultati delle simulazioni modellistiche, si è osservato che le attività costruttive sul fronte di avanzamento lavori possono determinare, nelle aree ad esse più prossime, il raggiungimento delle concentrazioni limite indicate dalla normativa per il PM10, sia per quanto riguarda la concentrazione media annua sia per la concentrazione media sulle 24 ore.

Pur tenendo conto del carattere temporaneo delle emissioni e delle assunzioni cautelative adottate nelle simulazioni modellistiche, si è prevista pertanto l'adozione di un insieme di misure finalizzate al contenimento dei valori di concentrazione. I possibili interventi volti a limitare le emissioni di polveri possono essere distinti in:

- interventi per la riduzione delle emissioni di polveri e inquinanti (motori dei mezzi di cantiere).
- interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nel trasporto degli inerti

5.1.2. COMPONENTE AMBIENTE IDRICO

In linea generale è possibile affermare che le caratteristiche di qualità dei corsi d'acqua superficiali sono fortemente influenzate da cause di natura antropica. Elevati valori di ammoniaca nelle acque sono attribuibili per lo più ad attività di tipo zootecnico, mentre la presenza di metalli quali cadmio e zinco sono tipici dell'inquinamento di tipo industriale. I microinquinanti, quali l'atrazina, si riferiscono invece all'attività agricola.

I prevedibili impatti dovuti alla fase di costruzione della Variante di Montichiari sono dovuti all'effettuazione di interventi edili che comprendono la realizzazione di scavi, di opere in cemento armatoe la messa in opera di strutture elettromeccaniche e di vari impianti tecnici.

Sono stati previste, in fase di costruzione, apposite misure di mitigazione :

- vasche di decantazione in corrispondenza delle zone interferite
- aree per lo stoccaggio di carburanti e di oli lubrificanti delimitate da
- bacini di contenimento impermeabilizzati, di capacità pari ai 2/3 della massima in stoccaggio;
- disponibilità di panne assorbenti nel caso di rilascio accidentale di effluenti liquidi inquinati;

5.1.3. COMPONENTE VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA - ECOSISTEMI

L'area di analisi comprende una fascia di poco più di 14 km di lunghezza per una larghezza media di circa 2 km (per una superficie complessiva di circa 3100 ha), che va dalla linea ferroviaria Brescia – Parma che si sviluppa ad ovest del canale Cominetta, sino all'ambito del Fiume Chiese. La superficie interessata è totalmente ricompresa all'interno della Provincia di Brescia.

Dall'analisi della vegetazione presente, risultano assolutamente dominanti le formazioni vegetali di qualità bassa, ricollegabili alla flora infestante delle aree agricole e delle aree urbanizzate. Scarsamente diffuse, invece, sono le specie alle quali è stata attribuita una qualità alta, riconducibili alle cenosi tipiche degli ambienti umidi e riparali.

Per quanto attiene la componente faunistica, risultano assolutamente dominanti (circa il 91% del totale) le Unità faunistico-territoriali ricollegabili alle aree agricole e alle aree urbanizzate. In tal senso risultano meno significativi i valori legati alle unità faunistico territoriali delle aree ripariali, degli specchi e dei corsi d'acqua e delle aree boscate.

Con riferimento alla componente ecosistemica si segnala la netta prevalenza degli ecosistemi di qualità bassa ricollegabili all'agroecosistema.

Per quanto attiene gli impatti generati dalla realizzazione dell'opera sulla componente, sono stati stimati medi livelli di impatto nella fase di cantiere e impatti complessivamente contenuti, in fase di esercizio (in assenza di mitigazioni). Tale situazione è dovuta principalmente al modesto livello di sensibilità dell'agroecosistema di secolare e diffusa antropizzazione.

5.1.4. COMPONENTE RUMORE E VIBRAZIONI

I prevedibili impatti dovuti alle due componenti sono riconducibili sia alla fase di cantiere che di esercizio, con stime di disturbo che risultano superiori ai limiti di normativa. Particolarmente significativa risultano le previsioni di monitoraggio.

RUMORE

Si rilevano, dai dati dei livelli di rumore post operam riportati, previsioni di superamento dei limiti di rumore presso recettori. Per queste situazioni il proponente ipotizza interventi diretti al recettore, considerando tra i motivi di opzione dell'intervento diretto al recettore quello economico.

In considerazione del fatto che l'intervento diretto al recettore è da considerarsi solo in subordine rispetto agli interventi sulla sorgente e sul percorso di propagazione, oltre ad ingenerare vincoli e minor fruizione delle proprietà, la previsione di interventi diretti al recettore dovrà essere rivalutata e giustificata adeguatamente nel dettaglio per ogni singolo caso e che vada comunque esclusa se tecnicamente realizzabili in suo luogo interventi di mitigazione sul percorso di propagazione che consentano di conseguire il rispetto dei limiti di rumore in facciata.

Dovrà essere effettuato un al fine di verificare il rispetto dei limiti di rumore e consentire di individuare e dimensionare eventuali misure di mitigazione acustica che fossero necessarie.

Il programma di monitoraggio acustico post operam da effettuarsi nei primi tre mesi dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura dovrà indicare localizzazione e modalità delle misure di rumore, e inviato ad ARPA ed ai Comuni interessati per le valutazioni di adeguatezza. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta un relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione delle eventuali misure di mitigazione acustica che a seguito del monitoraggio fossero necessarie nonché dei tempi della loro attuazione.

VIBRAZIONI

Il criterio fondamentale da considerare per un adeguata protezione dalle vibrazioni dei residenti negli edifici è quello della soglia di percezione che non deve essere superata in occasione di nes-

sun passaggio di treni. Adeguate misure di contenimento delle vibrazioni, ove necessario, andranno assunte per evitare di superare la soglia di percezione.

Anche per le vibrazioni dovrà essere predisposto il monitoraggio post operam, con particolare attenzione ai recettori più prossimi alla linea, al fine di valutare il disturbo agli occupanti gli edifici, e la previsione di adeguate operazioni di manutenzione dell'armamento al fine di evitare che fenomeni di usura e degrado producano incrementi significativi delle vibrazioni ai recettori con superamenti delle soglie di percezione.

5.1.5. Componente Suolo e Sottosuolo - Siti inquinati

Alla progressiva km 94, nel territorio del comune di Montichiari, in località Fascia d'Oro, la linea attraversa un'area di 67402 m2 adibita a discarica di rifiuti industriali (tipologia: discarica 2B (DB)).

La discarica è chiusa da circa 10 anni, mentre è attivo il monitoraggio del percolato e delle acque di falda; e l'area interessata risulta suddivisa in due bacini e recintata da rete metallica e da una siepe con H circa 2 m. All'interno è visibile un dosso morfologico, totalmente ricoperto da erba con arbusti; non è possibile alcuna stima delle dimensioni e della volumetria dell'accumulo di rifiuti.

In prossimità del sito, tramite osservazione del pozzetto esplorativo 3PZ020, è riscontrabile come, al di sotto di un primo livello di terreno agrario (spessore 0,5 m) composto da limo e resti organici, sia presente un secondo livello, spesso 0,6 m, costituito da limo con ghiaia, poligenica e subarrotondata con diametro massimo di 9 cm alla cui base sono identificabili, fino alla profondità di 3 m, delle ghiaie con sabbie con clasti poligenici subarrotondati di diametro massimo di 20 cm.

Per quanto riguarda le caratteristiche idrogeologiche, si tratta di terreni caratterizzati da una permeabilità elevata e da una vulnerabilità media. Il flusso della falda è in direzione NE-SW e la soggiacenza è di circa 20 m dal p.c.

La linea attraversa il suddetto sito nelle prossimità del margine nord i quest'ultimo, con un tratto in viadotto preceduto da un tratto in rilevato; le modalità di bonifica preventive agli interventi di costruzione delle fondazioni dell'opera verranno definite nei successivi sviluppi progettuali

5.1.6. Componente Paesaggio

L'ambito territoriale in cui ricade la Variante di Montichiari può essere ricondotto alla tipologia di paesaggio dei seminativi cerealicoli, caratterizzato da colture seccagne, è di ridotto valore estetico – percettivo per la sua uniformità. Inoltre i modelli di sistemazione agronomica dei terreni strutturano su campi di dimensioni sempre più ampie senza soprassuoli arborei, impoveriscono la percezione visiva di questa tipologia. Le residue alberature e i filari tendono a permanere solo in corrispondenza del reticolo infrastrutturale o ad occupare gli scarti aziendali e reliquati interclusi.

Nella progettazione della linea ferroviaria si è avuto cura di contenere per quanto possibile gli effetti di intrusione visiva dell'opera in progetto, con linea il più possibile a raso, mascherabile con della vegetazione. I punti di impatto paesaggistico più significativo sono quindi riconducibili ai tratti delle opere d'arte di scavalcamento.

Gli interventi di inserimento paesaggistico sono costituiti da opere in verde, siepi arbustive, siepi arboreo – arbustive, filari e macchie arboreo – arbustive, la cui collocazione, , è finalizzata alle esigenze di copertura e inserimento paesaggistico dei nuovi manufatti.

5.1.7. Componente Radiazioni Iodizzanti

I risultati delle elaborazioni relative al campo elettrico hanno evidenziato che in presenza della linea ferroviaria a 25 kV si ottiene una distribuzione di campo elettrico da cui risulta come il limite di campo elettrico di 5 kV/m non sia mai raggiunto in nessun punto al livello del terreno ed in particolare alla quota di 1.5 m. Per quanto riguarda l'induzione magnetica prodotta dalla linea ferroviaria, la configurazione adottata fa sì che la distanza a cui si manifesta il valore limite di 3 μT (limite normativo in base al DPCM 08/07/2003) è posta a circa 7m dall'asse della linea ferroviaria.

Essendo i livelli di campo elettrico e di induzione magnetica inferiori ai limiti normativi, non si evidenziano situazioni di potenziale criticità.

5.1.8. *Componente Salute Pubblica*

Per la componente non sono stati evidenziati i dati sulla popolazione potenzialmente interessata dall'opera e dalle sue ricadute o dei segmenti di essa cui dedicare particolare attenzione, stimando sia gli effetti positivi sul benessere e la qualità della vita che il progetto può comportare sia quelli negativi con sviluppo di patologie e fattori di rischio.

Lo studio si è limitato a ricapitolare le considerazioni già esplicitate per le diverse componenti ambientali, valutando la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette delle opere e del loro esercizio con gli standards ed i criteri per la salvaguardia del benessere e della salute umana, sia a breve che a medio e lungo periodo.

5.2. Viabilità Ghedi-Borgosatollo

5.2.1. *Componente Atmosfera*

In merito agli impatti sulla qualità dell'aria in fase di cantiere, sono state stimate le emissioni di polveri e la relativa dispersione sulle aree di avanzamento dei lavori, che seguono l'andamento del tracciato della variante, con alcune ipotesi cautelative relativamente a durata dei lavori e stato dei terreni. Le simulazioni relative alla media annua mostrano una situazione sostanzialmente analoga a quella prevista sulla Variante di Montichiari, con valori decrescenti mano a mano che ci si allontana dall'asse dell'infrastruttura. Le simulazioni relative al valore medio giornaliero raggiunto 35 volte all'anno mostrano valori nettamente oltre la soglia di legge sui recettori prossimi all'asse della variante, mentre per quelli in vicinanza della viabilità di accesso, trattandosi di strade pavimentate, i valori stimati sono più moderati.

Per limitare gli impatti in fase di cantiere sono previste alcune misure mitigative per ridurre le emissioni nelle aree di attività, dai motori dei mezzi e nelle attività di trasporto e transito dei mezzi, per la fase di esercizio sono state stimate le emissioni derivanti dal traffico nella situazione con e senza variante.

Le conclusioni dello studio evidenziano che a livello di area vasta si registra per i recettori nel centro abitato otterranno un miglioramento dalla realizzazione della variante che porterebbe a una diminuzione notevole delle emissioni sia per la minore percorrenza che per l'allontanamento dei veicoli dal centro abitato, con inoltre con una previsione di traffico più fluido.

Bisognerà, in fase successiva, valutare, visto anche il contesto di fondo della qualità dell'aria, che in maniera approfondita gli effetti sui recettori che saranno interessati dalla variante di tracciato, calcolando i valori di concentrazione dei principali inquinanti da traffico (NOx, PM10, CO, COV), con appositi modelli di simulazione in modalità di screening e nelle condizioni più gravose (worst case) con metodologia certificata per il calcolo delle emissioni.

Le mitigazioni previste sono le stesse della Variante di Montichiari

5.2.2. *Componente Ambiente idrico*

Acque Superficiali

Il tracciato della nuova viabilità Ghedi – Borgosatollo interferisce con il Torrente Garza, alla progr. 1+350 ca. e con la rete dei canali e colatori (irrigui e/o di drenaggio) locali.

Per quanto concerne la matrice ambientale relativa alle acque superficiali, valutate le caratteristiche di qualità precedenti alla realizzazione dell'opera, (il T. Garza presenta un livello qualitativo "scarso", relativamente al parametro LIMeco e "buono" relativamente allo stato chimico) si può affermare che il grado di sensibilità della risorsa è di tipo medio.

Per quanto riguarda la definizione degli impatti, la realizzazione dell'opera determina, nel breve periodo, un impatto negativo medio – reversibile, anche in considerazione del fatto che già in fase di costruzione verranno introdotti idonei sistemi di mitigazione, mentre non si ritengono ipotizzabili impatti nella fase di esercizio.

Sono previsti :

- □In fase di esecuzione dei lavori la tutela della qualità delle acque superficiali costituiti da opere di raccolta e smaltimento dei fluidi, vasche di decantazione dei solidi sospesi, ottimizzazione della gestione dei materiali inquinanti (carburanti, olii, ecc...) nelle aree di cantiere, presidi di pronto intervento (panne assorbenti per intercettare idrocarburi dispersi in acqua).
- □Il monitoraggio del Torrente Garza, con le metodiche e le frequenze previste dal PMA

ACQUE SOTTERRANEE

Le interferenze che il tracciato della nuova viabilità Ghedi – Borgosatollo è in grado di esercitare sulle acque sotterranee sono state valutate secondo due suddivisioni tipologiche : impatti di tipo quantitativo ed impatti di tipo qualitativo, cioè impatti che possono alterare il livello della falda, a monte o a valle del tracciato, o sulla sua direzione di deflusso, modificandone i rapporti con il contesto territoriale considerato, oppure impatti di tipo qualitativo costituiti da possibili alterazioni chimico-fisiche, che possono indurre uno stato ambientale quali-quantitativo scadente.

Il primo tipo di impatto è da considerarsi poco probabile nel contesto progettuale, mentre il secondo, peraltro sempre transitori, sono legati essenzialmente a :

1. dispersioni accidentali sul suolo di sostanze inquinanti come lubrificanti o carburanti, provenienti dall'attività delle macchine operatrici, sul fronte di avanzamento o nel cantiere;
2. dispersioni sul terreno e quindi in falda di fluidi additivanti e di miscele cementizie, durante la realizzazione di opere di attraversamento;
3. dilavamento da parte delle acque di ruscellamento

Sono previsti :

- Interventi di mitigazione per la tutela quantitativa delle risorse idriche sotterranee
  Prevista, a livello progettuale, la presenza di adeguate opere per consentire il deflusso delle acque di risorgiva, connessa al fontanile ubicato a monte del tracciato.
- Interventi di mitigazione degli impatti sulle caratteristiche qualitative delle acque sotterranee
  - Controllo delle attività di cantiere
  - Monitoraggio della risorsa

5.2.3. COMPONENTE VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA - ECOSISTEMI

L'analisi delle componenti Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi, è avvenuta unitamente ad un'analisi generale degli usi del suolo, al fine di determinare e valutare i potenziali impatti, a loro carico, indotti dalla realizzazione dell'opera in oggetto e, conseguentemente, individuare le misure di mitigazione e compensazione.

L'ambito di studio, che ricade nel territorio dei comuni di Castenedolo, Ghedi, Borgosatollo e Montirone, è stato esteso a una fascia di 500 m per lato rispetto all'asse viario in progetto per una superficie complessiva di circa 277 ha.

In relazione alle componenti analizzate (vegetazione, fauna e ecosistemi) verranno interferite:

- Vegetazione infestante le aree agricole;
- Unità faunistico territoriali delle aree agricole;
- Agroecosistemi.

Oltre a questi impatti si segnala una modesta interferenza a carico di filari esistenti. Gli aspetti più specifici su Fauna ed Ecosistemi sono identici alla Variante precedente, e gli impatti saranno essenzialmente legati ai seguenti fattori causali:

- occupazione di suolo e sottrazione di copertura vegetale;
- fotoinquinamento e inquinamento acustico a carico della fauna;
- formazione di barriere agli spostamenti faunistici;
- interruzione di percorsi ecosistemici.

Si valuta che sia necessario :

- □In considerazione della vocazione agricola dell'area che sarà frammentata dalla nuova viabilità, prevedere la realizzazione di sottopassi/sovrappassi per la fauna, prevedendone il relativo

monitoraggio nell'ambito del PMA esecutivo, ogni 250 m circa di strada, con imbocco alla altezza del piano campagna e dimensioni minime di 60 cm di diametro.

- □Si ritiene necessario che tutte le opere di mitigazione e compensazione – espressamente inserite nelle successive fasi progettuali siano realizzate, per quanto tecnicamente possibile, prima della messa in esercizio dell'infrastruttura.
- Gli interventi di mitigazione e ripristino ambientale dovranno essere preventivamente concordati con le Amministrazioni comunali interessate, in coerenza con il sistema complessivo delle mitigazioni e compensazioni, garantendone comunque un'adeguata manutenzione nel tempo.

5.2.4. COMPONENTE RUMORE E VIBRAZIONI

Per quanto riguarda la suddivisione del territorio comunale in classi acustiche, ricordiamo che i Comuni dotati di Piano di Classificazione Acustica, fanno riferimento ai limiti definiti dal DPCM 14/11/97. Nel caso specifico il Comune di Borgosatollo ha adottato il Piano di Zonizzazione Acustica con DCC n. 6 del 01/02/2012, il Comune di Castenedolo ha approvato il Piano di Zonizzazione Acustica con DCC n. 13 del 22/04/2008, il Comune di Montirone ha approvato il Piano di Classificazione Acustica con DCC n. 10 del 09/03/2010, il Comune di Ghedi ha approvato il Piano di Classificazione Acustica con DCC n. 16 del 31/03/2009.

La porzione di territorio interessata dall'attraversamento dell'infrastruttura stradale in progetto è per la maggior parte classificata in classe III (valori limite di immissione pari a 60 dB(A) nel periodo diurno e 50 dB(A) nel periodo notturno).

RUMORE

La documentazione non è impostata in termini di confronto tra ante e post operam. Sono fornite solo stime dei livelli di rumore post operam in corrispondenza dei recettori censiti (riportate in una tabella in relazione); non sono riportati nella tabella i livelli di rumore stimati ante operam. Non risulta pertanto possibile valutare l'impatto acustico dell'opera in progetto, in quanto non è possibile confrontare i livelli di rumore post operam con quelli ante operam.

Si ritiene pertanto indispensabile che la documentazione venga integrata riportando in tabella, per ciascuno dei recettori presenti in una fascia intorno alla infrastruttura pari all'ampiezza della fascia di pertinenza, da estendersi al doppio in caso di recettori particolarmente sensibili, accanto al livello stimato post operam quello stimato ante operam, per consentire il raffronto necessario per le valutazioni dell'impatto acustico.

Dovrebbe essere opportunamente riportata in tabella, per facilitare la valutazione relativa al rispetto dei limiti, anche la destinazione d'uso del recettore ed il conseguente limite di rumore vigente.

Ai fini della compatibilità ambientale della strada in progetto dovrà essere garantito il rispetto, in facciata dei recettori, dei limiti di rumore, con le eventuali mitigazioni che a tale scopo fossero necessarie. Dovrà essere valutata, in logica di rapporto costo/beneficio, l'opportunità di interventi di mitigazione per contenere l'incremento dei livelli di rumore post operam in quei casi in cui, pur essendo il livello di rumore post operam entro i limiti, sia notevolmente aumentato rispetto all'ante operam.

Si rileva che presso il recettore G-B 000_S_004 in Comune di Montirone è riportata in tabella una previsione di livello di rumore di periodo notturno post operam di 63,6 dB(A); tale valore è superiore al limite e pertanto, ove non si trattasse di errore materiale (possibile in relazione al fatto che la stima per il periodo diurno è di 61,3 dB(A)), la documentazione dovrà essere integrata con le previsioni progettuali delle mitigazioni acustiche necessarie per il conseguimento del rispetto dei limiti di rumore.

In caso debbano essere previste misure di mitigazione acustica dovrà essere riportato accanto al livello di rumore stimato post operam senza mitigazioni quello stimato post operam con mitigazioni.

Dovrà essere effettuato un monitoraggio acustico post operam entro tre mesi dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura al fine di verificare il rispetto dei limiti di rumore e consentire di individuare e dimensionare eventuali misure di mitigazione acustica che fossero necessarie. Il programma di

monitoraggio acustico post operam dovrà indicare localizzazione e modalità delle misure di rumore ed essere inviato ad ARPA ed ai Comuni interessati per le valutazioni di adeguatezza. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta un relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione delle eventuali misure di mitigazione acustica che a seguito del monitoraggio fossero necessarie nonché dei tempi della loro attuazione.

VIBRAZIONI

Le considerazioni ed indicazioni nel presente parere riguardano esclusivamente gli aspetti relativi al disturbo da vibrazioni per gli occupanti gli edifici; esulano dalle competenze gli aspetti riguardanti gli effetti delle vibrazioni sulle strutture e la sicurezza degli edifici.

Il criterio fondamentale da considerare per un adeguata protezione dalle vibrazioni dei residenti negli edifici è quello della soglia di percezione che non deve essere superata in occasione di nessun passaggio di treni. Adeguate misure di contenimento delle vibrazioni, ove necessario, andranno assunte per evitare di superare la soglia di percezione.

Dovrà essere effettuato un monitoraggio delle vibrazioni post operam, ponendo particolare attenzione ai recettori più prossimi, al fine di valutare il disturbo agli occupanti gli edifici, e prevista una costante manutenzione dell'armamento al fine di evitare che fenomeni di usura e degrado producano incrementi significativi delle vibrazioni ai recettori con superamenti delle soglie di percezione.

5.2.5. COMPONENTE PAESAGGIO

L'ambito territoriale in cui ricade la nuova arteria è del tutto simile a quello già affrontato per la Variante di Montichiari, cioè quello di paesaggio dei seminativi e appezzamenti di prati avvicendati, bordati da un ricco reticolo di siepi e filari che rispecchiano la trama minuta dei corsi d'acqua irrigui. Il territorio interessato dall'infrastruttura in progetto risulta anche caratterizzato da diffuse aree di cava, talvolta di piccole dimensioni, in attività o meno. Il termine delle attività spesso coincide con la sistemazione dei laghetti per uso turistico ricreativo.

Il tracciato mantiene costantemente un profilo radente rispetto al piano campagna, ad esclusione di un breve tratto di superamento della viabilità locale. Gli interventi di inserimento paesaggistico sono costituiti da opere in verde, siepi arbustive, siepi arboreo – arbustive, filari e macchie arboreo – arbustive, e la collocazione di una fascia arbustiva al piede dei rilevati, nel tratto di raccordo con il fosso di guardia, permette di realizzare un ulteriore elemento di continuità con l'attuale copertura del suolo, favorendo un compiuto inserimento della nuova infrastruttura nel paesaggio locale..

5.2.6. COMPONENTE SALUTE PUBBLICA

Stato attuale

La provincia di Brescia al 01/01/2012 conta circa il 13% della popolazione della regione Lombardia con un indice di vecchiaia pari a 124,5, al di sotto dei valori regionale (145,6) e nazionale (148,6). Tale indice negli ultimi anni ha subito anche a livello provinciale un incremento grazie al continuo allungarsi della speranza di vita. L'indice di dipendenza strutturale provinciale è pari a 52,5, al di sotto dei valori regionale (54,1) e nazionale (53,5), mentre l'indice di dipendenza degli anziani provinciale è pari a 29,1, al di sotto dei valori regionale (32) e nazionale (32) (Dati ISTAT 2014).

Nel 2012 il tasso di mortalità della provincia di Brescia (8,9) è stato inferiore a quello regionale (9,6) e a quello nazionale (10,3).

La salute rappresenta un elemento centrale del benessere individuale e della vita stessa. Nel 2010, nella provincia di Brescia la speranza di vita si attesta su livelli mediamente più alti rispetto alla media nazionale: 79,5 anni contro 79,4 per gli uomini e 84,7 anni contro 84,4 per le donne.

Stima degli impatti

Si è valutata la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette delle opere progettuali con gli standards ed i criteri per la salvaguardia del benessere e della salute umana, sia a breve che a medio e lungo periodo, come da normative applicabili. Le valutazioni esposte riguardano tutti gli

ambiti in cui possono aversi emissioni inquinanti o anche solo situazioni di disturbo come :

- atmosfera, in termini di qualità dell'aria;
- rumore, in termini di disturbo indotto dalle emissioni sonore;
- vibrazioni, in termini di disturbo indotto dall'esposizione a vibrazioni

Sono state inserite misure di prevenzioni per la componente atmosfera e di monitoraggio per il controllo del rumore e delle vibrazioni dovute ai lavori e all'esercizio della linea.

5.2.7. PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Si reputa necessario inserire nel PMA complessivo dei punti di monitoraggio nelle fasi di Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam relativi alla nuova viabilità Ghedi-Borgosatollo per le componenti: Rumore, Atmosfera, Acque superficiali, Acque Sotterranee e Suolo.

Le modalità di esecuzione di tale monitoraggio dovranno essere concordate con ARPA, anche sulla base delle indicazioni fornite nel capitolo 2 del presente documento.

5.3. ELETTRODOTTI

L'elettrodotto funzionale all'alimentazione della nuova tratta ferroviaria AC/AV Brescia-Verona e di lunghezza totale pari a 8,4+0,8= 9,2 km, prevede l'esecuzione di due interventi distinti, il tratto Calcinato-Lonato e il tratto Sommacampagna-Loc.Sona; i due tracciati interessano unicamente i comuni di Calcinato e Lonato in Provincia di Brescia, e il Comune di Sommacampagna in Provincia di Verona

I principali impatti dell'opera riguardano l'emissione di campi elettromagnetici, le possibili interferenze con l'uso del suolo, le acque reflue, le polveri e la produzione di rifiuti conseguente alle attività di cantiere.

CALCINATO

L'elettrodotto Calcinato-Lonato sarà realizzato in affiancamento ad un elettrodotto a 380 kV già esistente; costituito da una doppia terna di alimentazione su unica palificata formata da 38 sostegni, che sorreggono la linea di trasmissione con altezze utili da 10 a 32 m lungo il percorso.

SONA

L'ambito territoriale in cui si inserisce l'elettrodotto LP DD in progetto è rappresentato dalla Provincia di Verona con il punto di innesto della nuova linea "entra-esci" posizionato a circa 1-2 km a Nord del Comune di Sommacampagna. Da questo punto la doppia linea percorre un tracciato che si estende in direzione Nord per 810 m, fino a raggiungere la sottostazione AC (132kV/3kV) Sona.

5.3.1. COMPONENTE ATMOSFERA

La descrizione delle attività di cantierizzazione indica un prevedibile impatto limitato, sia per durata (circa 15 giorni per sito) che per intensità (in particolare con ridotti traffico indotto ed estensione delle lavorazioni). Ai fini di un'ulteriore riduzione delle emissioni in atmosfera, si raccomanda di adottare, ove applicabili, alcune delle misure mitigative previste per le altre opere correlate, in particolare di effettuare una regolare manutenzione dei mezzi e, specialmente in periodo estivo o sicciitoso, di mantenere un'adeguata umidità delle aree di transito ed eventualmente di scavo.

Il principale impatto per la componente in questione riguarda la fase di cantiere nell'area destinata alla realizzazione della sottostazione di Calcinato.

5.3.2. COMPONENTE AMBIENTE IDRICO

In fase di progettazione esecutiva dovranno essere specificate le modalità di raccolta e allontanamento delle acque meteoriche nell'area di cantiere relativa alla costruzione della sottostazione di Calcinato.

Rispetto ai locali tecnici previsti in Comune di Mazzano (identificati dal nominativo CAB.ENEL MT/BT al km 5+364.500 P e PJ2 BRESCIA EST al km 5+300 P) si rileva che, oltre ad avere note-

voli dimensioni, sono molto vicini alle abitazioni, fra cui anche la villa di importanza storica Mazzucchelli. Si propone quindi di valutare una riduzione della loro dimensione ed una ricollocazione in altra più idonea sede, tenuto anche conto del fatto che l'accesso a tale edificio sarebbe assicurato tramite una strada privata.

5.3.3. COMPONENTE VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA - ECOSISTEMI

Le aree interessate dalla realizzazione degli elettrodotti in progetto sono sede di un'agricoltura tra le più razionali ed organizzate a livello nazionale che, nella Pianura Padana, si manifesta attraverso le sue d iversificazioni produttive più tipiche: coltivazioni erbacee annuali (primaverili ed autunno-vernine) e permanenti (prati stabili), ed arboree (frutteti e vigneti), spesso collegate con gli allevamenti e con l'agroindustria.

Una prerogativa tipica di quest'agricoltura è quella di essere, per la netta maggioranza delle superfici coltivate, inserita a pieno titolo tra le attività produttive organizzate e quindi gestita nell'ambito di imprese di produzione.

Il tracciato dell'elettrodotto interferisce con aree a seminativo e in minima parte con aree a colture di maggior pregio quali vigneti e frutteti. La sottrazione temporanea legata alla posa dei sostegni in area agricola è pari a circa 3300 m² mentre la sottrazione permanente di suoli agrari è legata alla realizzazione della sottostazione SSE di Calcinato ed è pari ad una superficie di circa 7000 m².

Dovrà essere garantito il mantenimento delle qualità pedologiche del terreno di scotico accantonato temporaneamente durante la fase di realizzazione dell'opera e che sarà successivamente riutilizzato per il rivestimento delle aree restituite ai proprietari.

Nell'analisi dell'ambiente naturale si è prestata attenzione all'analisi faunistica, proprio per il fatto che la realizzazione di linee elettriche implica, per sua stessa natura, l'impatto potenziale legato al rischio di elettrocuzione dell'avifauna.

5.3.4. COMPONENTE CAMPI ELETTROMAGNETICI

La documentazione di valutazione di impatto elettromagnetico presentata risulta conforme al DM 29/05/2008 "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti", e contiene le stime di campo in corrispondenza dei recettori individuati.

Per via modellistica ed adottando ipotesi di calcolo cautelative, si è proceduto in primo luogo alla stima dei livelli di induzione magnetica e di campo elettrico generati dai diversi tratti in cui articolano gli elettrodotti in progetto.

Sono quindi stati individuati 4 edifici che risultano incompatibili con il limite dei 3 mT., ed eseguiti approfondimenti per recettori ricadenti all'interno della fascia di rispetto dei due elettrodotti affiancati riportando, in particolare, confronti tra la situazione di esposizione prevista per il recettore per effetto della sola linea esistente (ante operam) e per effetto di entrambe le linee (post operam), con l'intento di verificare in via previsionale che la linea in progetto non produca incrementi dei livelli di induzione magnetica rispetto alla situazione esistente per detti recettori.

L'elettrodotto in progetto dovrà garantire:

- la conformità al vincolo determinato dalla fascia di rispetto ai sensi della legge 36/01;
- il rispetto dei limiti di esposizione ed obiettivi di qualità fissati dal d.p.c.m. 8 luglio 2003.

L'elettrodotto non dovrà essere in condizioni normali esercito a valori di corrente superiori a quelli utilizzati per le simulazioni dei campi magnetici e dichiarati nello studio. Come previsto dall'articolo 5, comma 4, del DPCM 8 luglio 2003 l'esercente dovrà fornire ad ARPA, con modalità concordate con essa e con frequenza trimestrale, almeno 12 valori di corrente per ciascun giorno corrispondenti ai valori medi delle correnti registrate ogni due ore nelle normali condizioni di esercizio, in modo da consentire la verifica del rispetto dei limiti di esposizione e degli obiettivi di qualità.

Si ritiene necessario che, prima dell'inizio delle attività di lavorazione, venga eseguita una campagna di monitoraggio per la misura dei valori di campo magnetico ed elettrico presso tutti i recettori ricadenti all'interno delle DpA, da effettuarsi secondo le modalità previste dalla norma CEI 211-

6. Tale monitoraggio dovrà essere ripetuto durante la fase di Post Operam per la valutazione del rispetto dei limiti di legge.

5.3.5. COMPONENTE PAESAGGIO

L'area oggetto degli interventi in progetto interessa un'estesa porzione della Pianura Padana, che corre sostanzialmente lungo il confine fra alta pianura asciutta e bassa pianura irrigua, compresa nell'intervallo tra Chiari e Lonato e la zona dell'anfiteatro morenico del Garda fra Lonato e Sommacampagna. Si tratta nel complesso di un'area che sotto il profilo morfologico si differenzia fra tipologie di pianura, (primo tratto della linea LPCC) e tipologie collinari (ultimo tratto della linea LPCC e all'intero tracciato della linea LPDD), dove gli elementi costitutivi del paesaggio naturale risultano fortemente ridimensionati dal processo storico di costruzione del paesaggio agrario e urbano in costante evoluzione.

In linea generale è possibile affermare che la componente paesaggio è una delle componenti di maggiore potenziale impatto nel caso di realizzazione di un elettrodotto, proprio per il fatto che questo costituisce anzitutto un elemento di disturbo emergente nel paesaggio a causa della presenza dei tralicci ed in secondo luogo perché opere di questo tipo rappresentano un elemento detrattore di tipo lineare visibile ad ampio raggio. In tal senso si segnalano come elementi di particolare criticità quelli relativi all'interferenza con altri elettrodotti, proprio per il maggior ingombro visuale che ne deriva.

I livelli di impatto relativi alle linee in progetto sono da ritenersi di livello medio per ambedue le linee, impatti che l'adozione di sostegni monostelo tende a mitigare limitando gli effetti di percezione visiva delle nuove opere. Un ulteriore elemento mitigativo proposto è l'utilizzo di tinteggiature mimetiche dei sostegni, da concordarsi in esecutivo con gli Enti preposti alla tutela del paesaggio.

Le mitigazioni previste comprendono :

- ***Modificazioni del contesto paesaggistico***: utilizzo della tipologia monostelo dei sostegni e utilizzo di tinte mimetiche.
- ***Limitazione dei danni per elettrocuzione all'avifauna***: quali sistemi di avvertimento visivo potranno essere collocate spirali di plastica colorata, con le estremità solidamente fissate ai conduttori. Si possono convenientemente collocare spirali rosse (funzionali soprattutto per le specie diurne) e spirali bianche (per le specie crepuscolari) intervallate tra loro con distanza variabile a seconda dei tratti ritenuti più sensibili, oppure posizionare presso i sostegni sagome in fibre di vetro raffiguranti uccelli predatori (es. astore, falco pellegrino) in planata o in picchiata, che provocherebbero una variazione della quota di volo quale reazione di difesa da parte degli uccelli in transito, evitando la loro collisione con i conduttori.
- ***Minimizzazione della modificazione di habitat per la sottrazione di aree naturali***: in merito a questo problema l'ambito di maggiore attenzione è costituito dal tratto terminale in zona collinare della linea LPCC. In questa ed in altre eventuali situazioni il taglio di vegetazione arborea ed arbustiva sarà limitato al minimo indispensabile

5.4. CANTIERIZZAZIONI

5.4.1. COMPONENTE ATMOSFERA

La valutazione dell'impatto delle polveri prodotte dalle attività connesse al Fronte Avanzamento Lavori è stata effettuata in adempimento alla richiesta contenuta nella Deliberazione n.120 dell'8-12-2003 del CIPE che prescrive di prevedere "*misure per l'abbattimento delle polveri, in particolare a tutela delle aree agricole (vini DOC ed aree pregiate)*".

In tal senso sono stati considerati come bersagli dell'impatto delle polveri prodotte dalle lavorazioni sul fronte avanzamento lavori sia i ricettori abitati situati nelle immediate vicinanze dell'infrastruttura in progetto, sia le colture considerate sensibili (vigneti, frutteti, uliveti e colture ortovivaistiche) individuate a seguito dell'analisi delle Carte d'Uso del Suolo dei territori interessati dall'opera.

L'area interessata dalla linea ferroviaria in progetto si estende Rovato a Verona, per una lun-

ghezza di circa 70 km. Il territorio interessato dalla linea presenta un uso prevalentemente agricolo ed, in particolare tra il Comune di Lonato fino al Comune di Verona, si riscontra un'agricoltura prevalente a colture arboree, molte delle quali sensibili all'impatto da polveri. attività che interessano direttamente la realizzazione dell'opera e che quindi si svolgono lungo la linea, anche se con caratteristiche di essere mobili e quindi per un periodo limitati nel tempo.

Le emissioni di polveri connesse alle attività del Fronte Avanzamento Lavori derivano prevalentemente dalle attività di realizzazione dell'opera vera e propria (differenti per le varie tipologie costruttive: Rilevato, Viadotto, Trincea e Galleria) e dalle attività di trasporto dei materiali necessari all'esecuzione lavori (Scotico, riporto, stesura e compattazione, dei terreni, trivellazione dei pali e getto del calcestruzzo).

Sono state effettuate simulazioni effettuate (con interventi di mitigazione) utilizzando il modello di calcolo ISC3 - Industrial Source Complex Short Term, sviluppato dall'Environmental Protection Agency (EPA) degli Stati Uniti, i cui risultati hanno permesso di individuare una fascia di territorio potenzialmente impattata dalle polveri e di ampiezza variabile in funzione del tipo di attività del fronte avanzamento lavori, dell'asfaltatura o meno delle piste di cantiere e della situazione meteoclimatica dell'area stessa, all'interno della quale sono stati programmati diversi interventi di contenimento delle polveri, atti a salvaguardare la salute umana e conservare lo stato delle facciate degli edifici ed in particolare dei siti archeologici e dei beni storici individuati.

In modo del tutto analogo si è agito al fine di ridurre i possibili impatti sulle colture sensibili localizzate all'interno delle fasce suddette.

Per le aree di cantiere e per le diverse tipologie di cantiere, si è proceduto in maniera concettualmente analoga, prima individuando le possibili sorgenti di emissione degli inquinanti (produzione di calcestruzzo, movimentazione dei mezzi, operazioni di carico e scarico dei materiali e la conseguente movimentazione di mezzi, lo stoccaggio di inerti e materiale vario), per poi procedere con gli stessi criteri di cui al punto precedente.

5.4.2. COMPONENTE AMBIENTE IDRICO

ACQUE SUPERFICIALI

L'idrografia della pianura attraversata dal tracciato ferroviario è caratterizzata da un complesso reticolo di corsi d'acqua, sia naturali sia artificiali, e da un elevato numero di laghi alimentati da corsi d'acqua montani alpini. Date le caratteristiche morfologiche del territorio, i corpi fluviali sono alimentati in gran parte dallo scioglimento delle nevi e mostrano un picco stagionale di deflusso nel corso dell'estate.

Riguardo agli aspetti qualitativi, in linea generale è possibile affermare che le caratteristiche di qualità dei corsi d'acqua superficiali sono fortemente influenzate da cause di natura antropica. Elevati valori di ammoniaca nelle acque sono attribuibili per lo più ad attività di tipo zootecnico, mentre la presenza di metalli quali cadmio e zinco sono tipici dell'inquinamento di tipo industriale. I microinquinanti, quali l'atrazina, si riferiscono invece all'attività agricola.

I principali corsi d'acqua attraversati dalla linea, e la relativa classificazione di qualità IBE, sono:

Fiume Mella

Il Fiume Mella nasce dal Dosso Alto, nei monti della Val Trompia, e dopo un percorso di 96 km confluisce nell'Oglio, in prossimità di Ostiano. Il fiume Mella riceve gli scarichi del comparto industriale e quelli della città di Brescia e mostra pertanto uno stato di compromissione molto forte determinato da inquinamento di tipo organico ed industriale. In quasi tutto il percorso si mantiene su livelli di qualità scadenti (livello 4).

Dal punto di vista della classificazione rispetto all'indice I.B.E. esso viene indicato mediamente in classe 4.

Fiume Chiese

Il Fiume Chiese (147 km di lunghezza) si origina dal ghiacciaio dell'Adamello alla testata della Val di Fumo, percorre la Val Daone per poi immettersi nel Lago d'Idro. Uscito dal lago giunge nella

pianura, confluendo nell'Oglio in prossimità di Bizzolano. Il fiume Chiese è caratterizzato da numerose derivazioni industriali ed agricole e mantiene un livello 2 di qualità per tutto il suo corso.

Dal punto di vista della classificazione rispetto all'indice I.B.E. esso viene indicato mediamente in classe 3.

Fiume Mincio

Il Fiume Mincio rappresenta il principale emissario del Lago di Garda. Uscito dal lago il fiume segue il suo decorso in pianura, fino a sfociare direttamente nel Fiume Po. Tutto il tratto di interesse è fortemente vincolato dalla presenza di opere di difesa e di arginature. Si rileva la presenza di paleoalvei sinuosi e meandriformi, spesso fiancheggiati dalle relative scarpate di erosione fluviale.

Il fiume Mincio è il principale emissario del lago di Garda, In quasi tutto il suo corso mantiene livelli di qualità scadenti (livello IV). Dal punto di vista della classificazione rispetto all'indice I.B.E. esso viene indicato mediamente in classe 3 con alcuni tratti in classe 4. el tratto intersecato dalla linea in progetto il livello di qualità si mantiene in classe 3.

Fiume Tione

Il tracciato ferroviario in progetto attraversa, dalla progressiva 129+737 alla 129+861, il corso del Fiume Tione. Con la denominazione Tione sono indicati due corsi d'acqua di origine e regime diversi: il Tione dei Monti ed il Tione di Grezzano. Il primo nasce tra Pastrengo e Castelnuovo, prosegue in pianura, con decorso a meandri, e confluisce nel Tartaro, in prossimità di Villafranca di Verona. I fiume Tione mantiene per gran parte del suo corso livelli di qualità sufficienti – scadenti (livello 3 e 4).

Dal punto di vista della classificazione rispetto all'indice I.B.E. esso viene indicato in classe 2 nel primo tratto del suo corso ed in classe 3 nel tratto successivo. Nel tratto intersecato dalla linea ferroviaria in progetto il livello di qualità si mantiene in classe 2.

ACQUE SOTTERRANEE

Lineamenti idrogeologici di area vasta

Il territorio interessato dall'attraversamento della linea ferroviaria ad Alta Capacità Milano– Venezia, tratta Milano– Verona, lotto funzionale Brescia-Verona può essere diviso in tre contesti principali, aventi caratteristiche idrogeologiche differenti: la Pianura Lombarda, l'Anfiteatro Morenico del Garda e la Pianura Veneta.

La pianura lombarda

L'intero territorio lombardo interessato dall'attraversamento della linea in progetto, presenta caratteristiche idrogeologiche piuttosto omogenee. I materiali affioranti con maggior continuità sono sicuramente i depositi di origine fluvioglaciale Pleistocenici che, con spessori elevati, si impostano sul substrato roccioso pre-Pliocenico. La granulometria di questi depositi tende a diminuire con la profondità determinando, di conseguenza, una netta riduzione nella permeabilità degli acquiferi più profondi.

L'Anfiteatro Morenico del Garda

L'assetto geologico-stratigrafico dell'Anfiteatro Morenico del Garda, si presenta piuttosto eterogeneo. Una gran varietà di complessi geologici con caratteristiche genetiche, litologiche, granulometriche e tessiturali differenti, infatti, si distribuisce sul territorio in esame con spessori e continuità laterale del tutto variabili. Tale complessità si ripercuote, inevitabilmente, sull'assetto idrogeologico di interesse, caratterizzato da un'alternanza caotica di unità a permeabilità anche molto differente.

La pianura Veneta

La Pianura Veneta può essere divisa, da un punto di vista idrogeologico, in Alta Pianura e Bassa Pianura, separate tra loro dalla Linea delle Risorgive.

L'Alta Pianura, costituita da potenti spessori di depositi sciolti grossolani (ghiaie e sabbie di elevata conducibilità idraulica) ospita un importante sistema acquifero, continuamente alimentato dalle

acque meteoriche, dall'idrografia superficiale e dalle acque irrigue, rappresentato da un'unica falda freatica di grande spessore e continuità laterale, presenta un'ottima efficienza, venendo abbondantemente sfruttato dai numerosi pozzi pubblici e privati qui in emungimento.

La Bassa Pianura, invece, è rappresentata da un'alternanza di orizzonti a granulometria diversa. Si tratta, in genere, di depositi ghiaioso sabbiosi alternati ad orizzonti limoso argillosi. Gli orizzonti impermeabili, non omogenei nello spessore e nella continuità laterale, sono organizzati in lenti, che diventano via via dominanti spostandosi verso Sud. Essa è sede di diverse falde sovrapposte, delle quali la prima, superficiale, è libera mentre le altre sono in pressione. La prima falda e le falde artesiane profonde sono direttamente alimentate dalla falda freatica dell'Alta Pianura, rappresentando, nella realtà, un unico grande sistema acquifero.

IMPATTI SULLA COMPONENTE.

1. Gli impatti sulle acque superficiali connessi al fronte avanzamento lavori, sono distinti in:

- Attraversamento di corsi d'acqua
- Interruzione di canali irrigui
- Scarichi idrici
- Presenza di liquidi inquinanti

2. Gli impatti sulle acque sotterranee connessi al fronte avanzamento lavori, sono distinti in:

- Impatti in aree di pianura;
- Impatti in aree collinari;
- Impatti sui punti di prelievo delle acque sotterranee;
- Impatti su sorgenti e/o fontanili.
- Attività di perforazione

Per tutte queste attività sono previste misure preventive sul controllo di operatività.

5.4.3. COMPONENTE VEGETAZIONE FLORA E FAUNA - ECOSISTEMI

L'area di analisi è stata estesa su tutto l'asse della linea in progetto per una fascia di 1 km per lato in asse alla linea, verificando che le possibili interferenze avvengono con gli ambiti di:

- Vegetazione infestante le aree agricole;
- Unità faunistico territoriali delle aree agricole;
- Agroecosistema.

I maggiori elementi di interesse naturalistico ed ecosistemico, si segnalano tendenzialmente in corrispondenza dell'attraversamento del Mincio, i tratti di attraversamento del torrente Mella e Mandolassa (pK 78 circa), del Torrente Garza (pK 90 circa) e del fiume Chiese (pK 100 circa). In tali aree i livelli qualitativi delle componenti naturalistiche, legate agli ambienti fluviali o torrentizi.

Le aree interessate dal fronte avanzamento lavori, unitamente alle aree di cantiere, al termine delle attività di costruzione, saranno oggetto di interventi di riqualificazione, compatibilmente con le nuove configurazioni di progetto, al fine di ripristinarne le originarie condizioni di fertilità e di potenziale naturalistico.

5.4.4. COMPONENTE SUOLO E SOTTOSUOLO

GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA

Lungo tutta la tratta Milano-Verona della Linea Alta Capacità in progetto affiorano esclusivamente formazioni sedimentarie di origine continentale, in cui si distinguono tre settori :

- Il primo settore (Pianura Lombarda) esteso dalla fascia alluvionale del fiume Adda a quella del fiume Chiese, formato da alluvioni fluviali e post-glaciali in prevalenza sabbiose e ghiaiose, a cui sono talora intercalati livelli limoso-argillosi.
- Il secondo settore (Anfiteatro morenico del Garda), esteso dal fiume Chiese fin quasi a Verona, con presenza di terreni di origine morenica che caratterizzano la zona collinare, intercalati a piccole pianure di origine lacustre, caratterizzate da depositi molto fini, talora torbosi.

- Il terzo settore che comprende la parte occidentale della Pianura Veneta, anch'essa formata da alluvioni fluviali e postglaciali.

INTERFERENZE IN FASE DI COSTRUZIONE

La casistica delle potenziali interferenze relative alla fase di costruzione riguarda essenzialmente la stabilità dei fronti di scavo in corrispondenza delle trincee e delle gallerie non protette da opere provvisionali.

Le problematiche vengono normalmente affrontate in fase progettuale ed attuativa, con idonei interventi, quali palancolate provvisionali, diaframmi e paratie, consolidamenti dei fronti di scavo e dei terreni di fondazione dei rilevati, tali da garantire la stabilità sia dell'infrastruttura in progetto che degli elementi ad essa contigui, sia in fase di costruzione che di esercizio.

5.4.5. COMPONENTE RUMORE E VIBRAZIONI

RUMORE

Le principali emissioni di rumore derivano dall'attività delle macchine di cantiere previste lungo il Fronte Avanzamento Lavori, diverse per le varie tipologie costruttive (Rilevati e opere minori, Trincee, Viadotti e Gallerie Artificiali Per ciascuna tipologia si è quindi provveduto all'individuazione delle lavorazioni che la compongono e delle macchine di cantiere necessarie per la realizzazione delle stesse, per l'effettuazione di simulazioni su modello.

I livelli di emissione delle macchine di cantiere sono stati desunti da database specifici, messi a punto in base a misure fonometriche effettuate su cantieri operativi ferroviari o stradali, e da dati bibliografici o imposti dalle normative vigenti.

Le simulazioni acustiche sono state effettuate utilizzando il modello di calcolo previsionale SoundPLAN sviluppato dalla Braunstein & Berndt GmbH sulla base di norme e standard definiti dalle ISO e da altri standards utilizzati localmente, e sono state condotte in corrispondenza di alcune aree considerate particolarmente critiche, con i seguenti risultati :

1) Per rilevati e trincee, con barriere h=3 m è possibile riportare i livelli acustici entro il limite di riferimento di 70 dB(A), in presenza di ricettori di 2-3 piani anche adiacenti l'area di lavoro.
2) Nel caso di viadotti e tratti in cui è prevista la realizzazione di opere d'arte minori, risultano necessarie barriere di altezze maggiori a 3 m.
3) Per le gallerie l'altezza delle barriere è strettamente correlata non solo alla distanza dall'area di lavoro ma anche all'altezza del ricettore stesso.

Nei casi in cui non è stato possibile riportare il livelli di rumore indotti dalle attività del fronte di avanzamento lavori al di sotto dei limiti di riferimento, si procederà alla richiesta dell'autorizzazione in deroga al Comune interessato.

VIBRAZIONI

Le analisi ambientali relative alla valutazione dell'impatto vibrazionale indotto dalle attività connesse al Fronte Avanzamento Lavori, sono state effettuate al fine di individuare, in riferimento ai limiti normativi vigenti in materia, le situazioni di criticità, in termini di salvaguardia della salute umana e di protezione degli edifici valutando i seguenti aspetti:

- Salvaguardia del comfort delle persone interessate direttamente dal disturbo;
- Aspetti relativi agli effetti negativi di degrado sugli edifici soggetti a micro-vibrazioni;
- Disturbo vibro-acustico (rumore solido) alle persone.

Nelle analisi le sorgenti vibrazionali connesse alle attività del fronte avanzamento lavori sono le macchine operatrici che operano lungo il cantiere di avanzamento.

L'impatto prodotto dalle macchine di cantiere e dalla viabilità afferente al sito di lavorazione è stato valutato con l'ausilio di modelli appositi che hanno confermato che l'operazione che comporta il maggior impatto vibrazionale è la vibro-compattazione. Le simulazioni effettuate inserendo tale operazione, hanno evidenziato criticità in corrispondenza di circa la metà dei ricettori individuati. Sostituendo tale metodo di lavoro con la vibrazione semplice solo 2 ricettori restano impattati.

Per quanto riguarda il Santuario della Madonna del Frassino, è stata effettuata una simulazione di dettaglio ipotizzando che si possa verificare la necessità di utilizzo di palancole, posate mediante vibro-infissione. In riferimento anche alle geologia dell'area circostante il Santuario, i risultati della simulazione effettuata hanno indotto a proporre una limitazione della potenza massima della macchina per la vibro-infissione a 1000 kN.

5.5. SITI DI CAVA.

Le cave previste nel progetto presentato, sono in totale 7, di cui 6 in Provincia di Brescia e 1 in Provincia di Verona, di cui, come già evidenziato, tutte tranne la prima (BS2) sono state cassate dall'elenco dei siti di cava :

- cava BS2 (Lograto): ubicata nella porzione settentrionale del territorio comunale, istante circa 700 m a est dal perimetro dell'ATEg18, inserito nel vigente Piano cave di Brescia, in un'area attualmente utilizzata a seminativo semplice. Il progetto prevede la realizzazione di uno scavo a fossa, in due fasi, con la formazione di un unico gradone con pendenza pari a 35°. Nel sito la soggiacenza minima della falda risulta a circa 7,5 m dal piano campagna; l'area, inoltre, è classificata a vulnerabilità molto alta e risulta interessata dalla presenza di pozzi privati a uso potabile. Al termine della coltivazione il progetto prevede il ripristino a piano campagna, mediante ritombamento. L'area sarà quindi restituita all'uso agricolo;
- cave BS3a e BS3b (Montichiari): due cave contigue, ubicate nella porzione nordoccidentale del territorio comunale, confinanti, a sudest, con l'ATEg43 e a circa 850 m a sud del perimetro dell'ATEg26, inseriti nel vigente Piano cave di Brescia, in un'area attualmente utilizzata a seminativi e prati in rotazione e (area BS3b), da macchie, frange boscate e filari. Nel sito la soggiacenza minima della falda risulta a circa 30 m dal piano campagna.
- cava BS4 (Castenedolo): ubicata nella porzione meridionale del territorio comunale, a circa 800 m a nordovest del perimetro dell'ATEg42 e a circa 1.200 m a est del perimetro dell'ATEg39, entrambi inseriti nel vigente Piano cave di Brescia, in un'area attualmente utilizzata a seminativi e prati. Nel sito la soggiacenza minima della falda risulta a circa 26 m dal piano campagna e l'area è classificata a vulnerabilità media e risulta interessata dalla presenza di pozzi privati a uso potabile.
- cava BS8 (Calcinato): ubicata nella porzione occidentale del territorio comunale, confinante con l'ATEg26 e a circa 900 m a nord dell'ATEg43, entrambi inseriti nel vigente Piano cave di Brescia, in un'area attualmente utilizzata a seminativo semplice. Nel sito la soggiacenza minima della falda risulta a circa 42 m dal piano campagna.
- cava BS10 (Castenedolo): suddivisa in due zone di scavo non confinanti ("zona nord" e "zona sud"), è ubicata nella porzione meridionale del territorio comunale, a circa 750 m a nord dal perimetro dell'ATEg42, inserito nel vigente Piano cave di Brescia, in un'area attualmente utilizzata a seminativo semplice. Nel sito la soggiacenza minima della falda risulta a circa 30 m dal piano campagna; l'area è classificata a vulnerabilità bassa e risulta interessata dalla presenza di pozzi privati a uso potabile.
- Cava VR1 (Castelnuovo del Garda - VR) : ubicata nel settore meridionale del territorio comunale tra la sede stradale di via Mischi e la S.P. n. 27, rotabile collegante il capoluogo comunale alle località di Mongabia, Oliosi e Valpesson. Il sito è suddiviso in due aree le cui superfici sono rispettivamente di circa 54.000 mq e 97.000 mq, le quote del piano campagna sono di circa 105 m s.l.m. Nel sito la falda si colloca a circa 10-14 m dal piano campagna, ma a lavori ultimati diminuirebbe sensibilmente accentuando il grado di vulnerabilità attualmente moderato.

In adiacenza alle cave di prestito il progetto prevede la realizzazione di aree logistiche destinate all'ubicazione di impianti di lavorazione degli inerti, tra cui impianti di frantumazione/vagliatura e, nelle cave di Lograto e Montichiari, anche di betonaggio. In alcune cave non è prevista la predisposizione di aree logistiche, pertanto saranno utilizzati impianti di frantumazione/vagliatura mobili alloggiati internamente alle aree di cava stesse.

In merito alle ricadute ambientali derivanti dalla coltivazione dei siti si nota che i singoli siti sono stati trattati in maniera indipendente senza una pianificazione complessiva degli interventi, anche considerando la loro ubicazione una ristretta fascia di territorio (sviluppo di circa 25 km lineari), fa-

cendo mancare una valutazione degli impatti complessivi indotti sul territorio dalle attività condotte in più cave, dalle lavorazioni in atto presso i cantieri operativi e dal fronte di avanzamento lavori lungo la linea ferroviaria.

5.5.1. COMPONENTE ATMOSFERA

Si osserva innanzitutto che i comuni interessati dalla realizzazione delle maggior parte dei siti di cava ricadono rispettivamente nell'Agglomerato di Brescia (Castenedolo), in zona A – Pianura ad elevata urbanizzazione (Calcinato) e in Zona B – Pianura (Lograto e Montichiari) della zonizzazione del territorio regionale di cui alla DGR n. 2605 del 30 novembre 2011. Castenedolo e Calcinato sono territori caratterizzati da alta densità di emissioni di PM10 e NOx, situazione avversa alla dispersione degli inquinanti, elevata densità abitativa, industriale e di traffico. Montichiari, pur ricadendo in zona B, è comunque interessato dalla presenza di importanti siti industriali ed estrattivi e da fonti di impatto sulla qualità dell'aria significative, alla scala locale. Nei singoli SIA la descrizione della qualità dell'aria è effettuata tramite elaborazione di dati rilevati presso le centraline ARPA, che tuttavia non sempre Possono essere rappresentativi delle zone interessate; la caratterizzazione sito-specifica è rimandata alla fase di monitoraggio Ante Operam, per la quale è prevista la realizzazione di una campagna di rilevamento della qualità dell'aria.

Si rileva negli studi presentati che le concentrazioni stimate per la fase di esercizio delle cave e delle attività annesse, non sono state sommate ai livelli di fondo (anche a causa della mancanza di un'adeguata caratterizzazione dello stato attuale) e pertanto non è stato stimato l'impatto cumulativo e i livelli di particolato complessivi attesi presso i recettori, emissioni, queste,generalmente rilevanti e tali da produrre (secondo le simulazioni riportate nei SIA) ricadute significative nelle aree circostanti alle cave.

In particolare, con riferimento alla cava BS2, la descrizione dello stato attuale di qualità dell'aria nell'area interessata dal progetto di realizzazione delle cave per il completamento della linea ferroviaria AV/AC si riferisce alle sole polveri, con particolare attenzione al PM10 (D<10 micron), utilizzando, per la caratterizzazione meteoclimatica del territorio i dati meteorologici della rete di monitoraggio gestita dall'A.R.P.A. Lombardia.

Per quanto riguarda il PM10 misurato nelle 3 stazioni analizzate, si evidenzia una situazione di ampio superamento dei limiti sul breve periodo con valori del numero annuo di superamenti del limite sulla media giornaliera variabili fra 77 e 105 per la stazione di BS Broletto, 89 e 113 per la stazione di BS Villaggio Sereno e fra 105 e 154 per la stazione di Rezzato.

Sul lungo periodo i livelli della concentrazione media annuale misurati a Brescia si attestano su valori allineati o poco superiori al limite di legge di 40 ug/m3 e pari a 38-42 ug/m3 per la stazione di BS Broletto e a 40-43 ug/m3 per la stazione di BS Villaggio Sereno; per la stazione di Rezzato, i valori si attestano su 44-54 ug/m3, con un più marcato superamento del limite di legge.

Per quanto riguarda il PM2.5, il valore della media annuale registrato nella stazione di BS Villaggio Sereno risulta sempre superiore al limite di 25 µg/m3 imposto dal D.Lgs. 155 del 13/08/2010.

MODELLO DI CALCOLO UTILIZZATO

Il modello di calcolo utilizzato è denominato ISC3 - Industrial Source Complex Short Term, ed è stato sviluppato dall'Environmental Protection Agency (EPA) degli Stati Uniti. Per le applicazioni è stato utilizzato il software ISC AermodView V.4.8.5 della Lakes Environmental, con due ipotesi operative :

- IPOTESI A) tempo di funzionamento dei macchinari per la frantumazione/selezione dei materiali inerti e per la produzione di calcestruzzo pari a 10 ore/gg; tempo funzionamento dei macchinari per le attività di scavo pari a 10 ore/gg.
- IPOTESI B) tempo di funzionamento dei macchinari per la frantumazione/selezione dei materiali inerti, per la produzione di calcestruzzo e per le attività di scavo pari a 24 ore/gg, utilizzando un unico fattore nelle 24 ore.

Dove l'ipotesi A) rappresenta la normale attività della cava con un tempo di funzionamento pari a 10 ore/gg e l'ipotesi B) corrisponde al solo caso eccezionale di un aumento della produzione a

fronte di una necessità durante l'attività di costruzione della Linea.

I risultati delle simulazioni condotte nelle due ipotesi di funzionamento sono confrontati con il riferimento normativo per il PM10 del D.Lgs. 155/2010 che pone come valore limite 40 µg/mc per la media annua, 50 µg/mc come valore da non superare più di 35 volte all'anno.

Nell'ipotesi di funzionamento A le concentrazioni medie annue di PM10 si mantengono superiori a 40 µg/mc soltanto nelle immediate vicinanze dell'area di cava. La isoconcentrazione 10 µg/mc si estende al massimo fino a 800 m dal perimetro della cava.

La mappa delle concentrazioni massime sulle 24 ore da non superare più di 35 volte all'anno mostra che valori pari a 20 µg/mc si estendono fino a 500-800 m dal perimetro della cava.

Le concentrazioni nel caso di funzionamento per 24 ore risultano essere più elevate, con concentrazioni medie annue di PM10 che si mantengono superiori a 40 µg/mc, fino a oltre 1000 m dal perimetro. La isoconcentrazione 10 µg/mc si estende fino a oltre 1.500 m dal perimetro della cava.

La mappa delle concentrazioni massime sulle 24 ore da non superare più di 35 volte all'anno mostra che la soglia limite di 50 µg/mc viene raggiunta fino a distanza di oltre 1.500 m dal perimetro della cava.

Tali concentrazioni, seppure caratterizzate da alcune ipotesi cautelative, sono relative al solo contributo dell'attività di cava, dunque senza il valore di fondo ed eventuali altri contributi (fra cui le attività di cantiere e/o altre cave).

MISURE DI MITIGAZIONE

Gli interventi previsti per il contenimento delle emissioni possono essere distinti in:

- interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nelle aree di attività di cava,
- interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nel trasporto degli inerti e dei calcestruzzi e per limitare il risollevamento di polveri;
- interventi per la limitazione delle polveri prodotte dagli impianti di frantumazione. La valutazione degli impatti sulla qualità dell'aria è relativa alle attività di cava e alle interferenze con la viabilità nelle immediate vicinanze, ed incentrata sulle emissioni di polveri.

5.5.2. COMPONENTE AMBIENTE IDRICO

L'area di cava si trova in destra idrografica del fiume Mella, che dista poco più di 6 km dal sito. La presenza della cava interessa il Vaso Baioncello, che scorre sul lato meridionale della cava, all'interno dell'area di riferimento di riferimento in direzione sud scorre il Vaso Biscia; due piccoli canali irrigui scorrono a nord e ad ovest dell'area dedicata alla frantumazione e vagliatura degli inerti.

ACQUE SUPERFICIALI

Si rileva che la realizzazione delle cave comporterà la modifica del reticolo idrico superficiale, costituito prevalentemente da canali e rogge irrigue; inoltre gli impianti di lavorazione degli inerti richiederanno l'attivazione di scarichi delle acque di processo nei corsi idrici. Tali aspetti non sono stati approfonditi nei rispettivi SIA, né risultano essere state definite eventuali azioni di monitoraggio delle acque superficiali interferite dalle cave e dalle aree logistiche.

ACQUE SOTTERRANEE

Nei SIA prodotti, i potenziali impatti su questa matrice vengono considerati non rilevanti dal momento che le attività di coltivazione sono previste in asciutta e conseguentemente non determinano interferenze dirette tra le operazioni di scavo e gli acquiferi. Tuttavia si osserva che per la definizione del franco tra la quota di fondo scavo e quella di massimo livello freatico, nella documentazione esaminata sono richiamati i risultati di campagne freatimetriche e indagini svolte nel 2005, o serie storiche di dati dei livelli piezometrici riferite comunque a misurazioni effettuate fino al 2005, in piezometri ubicati in prossimità delle previste cave. I dati utilizzati sono in generale insufficienti e non aggiornati, pertanto le elaborazioni condotte potrebbero fornire una caratterizzazione non rappresentativa degli acquiferi e degli andamenti dei livelli piezometrici; a tal proposito si fa presente

ad esempio che nell'ultimo decennio sono stati registrati e documentati significativi innalzamenti dei livelli di falda in diverse aree dell'alta pianura bresciana, di cui le informazioni riportate negli SIA non tengono conto, essendo riferite a periodi antecedenti il 2005.

Conseguentemente, non possono essere escluse interferenze sugli acquiferi determinate dalle operazioni di scavo, in particolar modo presso quelle cave per le quali il progetto di coltivazione proposto prevede un franco ridotto dalla quota di massima risalita della falda (ad. es. cava BS2 Lograto, franco 50 cm), in territori caratterizzati da alta permeabilità dei suoli e da elevata vulnerabilità degli acquiferi.

Le ricognizioni dei pozzi pubblici e privati riportate negli allegati al SIA evidenziano inoltre una notevole densità di punti di emungimento in prossimità delle cave, utilizzati sia a scopo potabile che irriguo e zootecnico, che rappresentano i recettori di potenziali impatti, sulle caratteristiche quali/quantitative della falda, generati dalle attività di scavo e da quelle svolte presso le aree logistiche.

MISURE DI MITIGAZIONE

Le misure di mitigazione sono riconducibili alla corretta gestione delle attività di cava ed alla definizione di un piano per la gestione delle emergenze ambientali.

Tra le misure di mitigazione rientrano anche le attività di monitoraggio che verranno eseguite sia nella fase ante-operam che durante il funzionamento della cava sia sulla componente idrica superficiali che su quella sotterranea.

Progetto di Monitoraggio Ambientale

Nell'ambito della cava BS2, il Progetto di Monitoraggio dell'Ambiente Idrico Sotterraneo relativo alla linea ferroviaria prevede il monitoraggio della risorsa (primo acquifero) in corrispondenza dei punti IDR213 ed IDR214 (codice dei piezometri utilizzati per il monitoraggio), ubicati rispettivamente a monte e a valle dell'area di cava.

5.5.3. COMPONENTE VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA - ECOSISTEMI

BIODIVERSITÀ:

Si evidenzia che nessuna delle aree individuate ricade in un corridoio regionale della RER. Si rileva, però che l'area di cava "BS2 Lograto" ricade all'interno di un elemento di secondo livello, posto all'interno del Settore 132 "Brescia". Si concorda, in linea generale, con i progetti di recupero ambientale a fini prevalentemente agronomici delle cave di prestito a chiusura delle attività di cava.

Perplessità genera il progetto di recupero della cava di Lograto, collocato all'interno di un elemento secondario della rete ecologica, per il quale si ritiene opportuno porre maggiore attenzione ai temi naturalistici.

MISURE DI MITIGAZIONE

Gli impatti generati dalle azioni/procedure di coltivazione della cava possono essere mitigati totalmente o parzialmente attraverso l'adozione di misure di salvaguardia ambientale, derivanti direttamente dalle modalità di conduzione delle attività di cava, senza ricorrere a misure di mitigazione specificatamente rivolte alla tutela delle componenti ambientali, di efficacia generale verso il territorio e l'ambiente. Tra queste misure si individuano:

- realizzazione di dune a protezione delle aree di cava;
- adeguamento del fondo stradale della viabilità di servizio, al fine di ridurne la polverosità.

5.5.4. COMPONENTE SUOLO E SOTTOSUOLO

La realizzazione della cava comporterà una sottrazione di suolo che in fase di dismissione verrà ripristinata, pertanto l'impatto è da considerarsi modesto, con fenomeni di modesta degradazione delle caratteristiche qualitative dei terreni connessi al compattamento conseguente alla permanenza del "cantiere", peraltro bassi o trascurabili e del terreno vegetale asportato nelle fasi di preparazione delle aree di lavorazione e stoccato per il successivo riutilizzo.

Si prevede anche una conseguente riduzione della produttività agricola, generalmente inferiore a

quella resa dai suoli indisturbati.

La realizzazione delle altre sei cave di prestito in progetto avrebbe interessato una superficie complessiva di circa 115 ha (nella quale non è stata considerata l'estensione delle aree logistiche a servizio, non essendo disponibile il dato); durante la fase di attività delle cave, tale superficie sarebbe stata sottratta all'attuale utilizzo agronomico, con riduzione della produttività e del valore agricolo delle aree. Nonostante i progetti di recupero prevedessero il ripristino agronomico a quota fondo cava per compensare in parte tali impatti si giudica favorevolmente la decisione di abbandonare la realizzazione del piano cave proposto, evitando mutamenti morfologici delle aree.

5.5.5. COMPONENTE RUMORE E VIBRAZIONI

Per quanto concerne i livelli acustici esistenti nell'area si fa riferimento al documento Rumore e Vibrazioni: Misure di caratterizzazione acustica ambientale e relativi Dossier (rilievi fonometrici eseguiti nel 2005). Nello specifico presso il recettore BS2_06, che è classificato in classe V dal Piano di Classificazione Acustica del Comune di Lograto, è stato registrato un valore di LAeq pari a 56,1 dB(A) durante il periodo di riferimento diurno. Tale valore è conforme al valore limite di immissione della classe V (70 dB(A))

Sono state prese in esame le sole ricadute acustiche dovute al funzionamento della cava in cui le sorgenti sonore che interessano l'attività di cava sono costituite dai macchinari adibiti allo scavo, al trasporto degli inerti e del calcestruzzo, al funzionamento dell'impianto di frantumazione e vagliatura e dell'impianto di produzione del calcestruzzo.

L'impatto prodotto dalle macchine operative all'interno dell'area di cava e sulla viabilità afferente al sito di lavorazione è stata valutato con l'ausilio del modello di calcolo SoundPlan, come già visto nel capitolo relativo alle cantierizzazioni con analoghi risultati.

Il livello sonoro diurno stimato nell'ipotesi di funzionamento normale della cava (10 ore/gg) in corrispondenza del ricettore BS2_17 supera il limite di immissione previsto dal PZA, nella simulazione a 24 ore risulta sempre superato il limite di immissione notturna da PZA, mentre solo per i recettori BS2_07 e BS2_17 risultano superati i livelli di immissione diurna previsti dal PZA.

Per quanto concerne invece i limiti di deroga le simulazioni mostrano che in prossimità del ricettore BS2_17 nell'ipotesi di funzionamento sulle 10 ore/gg il limite diurno (70 dB(A)) è superato di qualche dBA, in prossimità dei ricettori BS2_07 nell'ipotesi di funzionamento sulle 24 ore/gg vengono superati i limiti notturni (60 dB(A)), mentre il limite diurno è superato solo in corrispondenza di BS2_17.

Si osserva che le criticità emerse si presentano per la maggior parte nella configurazione di funzionamento della cava per 24 ore/gg; tale condizione si verificherà eccezionalmente, in corrispondenza di situazioni di intensa richiesta di materiale da parte dei cantieri.

□ *RUMORE:*

L'attività di cava funzionale all'approvvigionamento dei materiali necessari per la realizzazione dell'opera si configura come attività, al pari dei cantieri, destinata ad esaurirsi nell'arco della realizzazione del progetto e pertanto il Proponente prevede di richiedere deroga ai limiti di zonizzazione acustica ai Comuni territorialmente competenti. La natura temporanea di tale attività, tuttavia, non esime dalla necessità di stimare e valutare l'impatto acustico, in termini di effetti diretti sui recettori delle attività cava e in termini di effetti indiretti legati al traffico indotto e di attuare, per quanto necessario, misure di contenimento del disturbo ai recettori in ragione della loro specifica sensibilità.

In proposito si rileva che le simulazioni riportate negli Studi d'impatto ambientale evidenziano, presso alcuni recettori, il mancato rispetto anche dei limiti in deroga, soprattutto nel periodo notturno, nel caso in cui le attività siano effettuate sulle 24 ore. Oltre a ciò, le valutazioni previsionali condotte mettono il luce rilevanti peggioramenti del clima acustico presso i recettori, generati dalle attività di escavazione e lavorazione degli inerti.

MISURE DI MITIGAZIONE

Qualora non si richiedessero limiti di deroga si prevede, limitatamente al periodo di lavorazione a

livello del pc, l'inserimento in corrispondenza del recettore di barriere fonoassorbenti mobili, il cui tipologico è mostrato nell'Allegato 4 del Quadro di riferimento Progettuale. Tali barriere producono una riduzione dei livelli acustici variabile tra i 6 e i 2 dB(A) in funzione dell'altezza dell'edificio e dalla prossimità della sorgente sonora.

Nel caso di funzionamento straordinario sulle 24 ore con superamenti anche del limite notturno di deroga si prevedrà l'installazione, in corrispondenza dei recettori, di barriere fonoassorbenti mobili.

5.5.6. COMPONENTE PAESAGGIO

L'area di cava rientra nella tipologia paesaggistica del paesaggio dei seminativi cerealicoli. Al fine di poter interpretare correttamente il paesaggio antico, nel periodo compreso tra Novembre - Dicembre 2005 e Febbraio – Maggio 2006, è stata effettuata una ricognizione archeologica di superficie che ha riguardato, oltre la raccolta dei reperti e la documentazione delle attestazioni archeologiche sporadiche e di minor importanza, anche la descrizione geo-archeologica di diversi sondaggi a carotaggio continuo eseguiti all'interno ed ai vertici dell'area di cava.

I fattori di impatto identificati riguardano prevalentemente la modificazione dell'assetto visuale e del contesto rurale e dell'ambiente antropico antico sia in fase di coltivazione che in fase di recupero morfologico naturalistico.

Impatto visivo

La cava, posta alla periferia occidentale di Brescia, è inserita in un ambito fortemente antropizzato (centri urbani di medie dimensioni, infrastrutture a grande scorrimento, monotonia nelle coltivazioni, presenza di cave di estrazione) che ha causato la perdita dei caratteri tipici del contesto rurale.

La visibilità delle opere in fase di cantiere (a parte la struttura dell'impianto di frantumazione, vagliatura e dell'impianto di betonaggio) è poco rilevante; inoltre a fine intervento, il paesaggio verrà completamente ripristinato dal momento che la cava è soggetta a completo ritombamento ed al ritorno dell'uso del suolo originario (cfr. Fotoinserimenti corso d'opera e post opera Allegato al presente documento). Alla luce di queste considerazioni, l'impatto è di bassa entità.

Impatto sull'ambiente antropico antico

L'indagine bibliografica e la ricognizione archeologica condotta in quest'area nel periodo compreso tra Novembre - Dicembre 2005 e Febbraio – Maggio 2006 non ha evidenziato la presenza di segnalazioni archeologiche. Tuttavia, si nota come nelle vicinanze della cava siano state localizzate altre volte alcune anomalie archeologiche che hanno restituito materiale post-medievale e di epoca romana e medioevale Pertanto, qualora in fase di escavazione della cava si dovessero ritrovare reperti archeologici si procederà in accordo con la Soprintendenza dei Beni Culturali.

5.5.7. COMPONENTE SALUTE PUBBLICA

I possibili impatti legati alla salute della popolazione residente nelle aree attigue alla cava sono legati a fenomeni diretti di tipo fisico che indiretti (disturbo) e che, in entrambi i casi, possono sfociare in danni per la salute.

Nello specifico delle attività di coltivazione della cava gli impatti derivano dalla emissione di polveri e/o inquinanti da traffico, dal rumore e dalle vibrazioni prodotte

Per ottenere una stima delle concentrazioni delle polveri prodotto durante le attività di cava nell'intorno di questa è stato utilizzato, come detto, il modello di simulazione ISC3. I risultati delle simulazioni sono da considerarsi cautelativi in relazione al fatto che sono valutate in assenza delle misure di mitigazione previste e nel caso peggiore per le attività di cava, ovvero con tutte le attività che producono polveri in funzione contemporaneamente (escavazione, betonaggio, stoccaggio, traffico), con i risultati già analizzati in altri ambiti.

Gli effetti sanitari dovuti all'esposizione a rumore ambientale, nella popolazione esposta al rumore da traffico, si sostanziano in effetti lievi, come ad esempio insonnia, stanchezza, irritazione, mal di testa, difficoltà di concentrazione; oppure l'interferenza prodotta su diverse attività quali ad esem-

pio la conversazione, l'apprendimento, il relax.

Una stima delle eventuali ripercussioni sulla salute pubblica possono essere valutate in base all'esposizione della popolazione residente al rumore, utilizzando come limite di riferimento i limiti sia notturni che diurni stabiliti dalla normativa vigente. Per la valutazione del rumore prodotto è stato utilizzato il modello di simulazione Sound plan che ha permesso di stimare i livelli sonori ai recettori vicini all'area di cava; tali simulazioni sono state effettuate anche in questo caso nelle condizioni peggiori ovvero con tutte le attività in esercizio contemporaneamente. I risultati sono indicativi di impatti lievi.

5.6. STUDIO PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Ai sensi della direttiva Uccelli 79/409/CEE e della direttiva Habitat 92/43/CEE, nonché della normativa nazionale e regionale in materia, è stato elaborato lo studio per la verifica delle incidenze sulla Rete Natura 2000.

Lo studio esamina inoltre, in accordo con la DGR 26 novembre 2009 n. VIII/10962, l'incidenza sulla Rete Ecologica Regionale della Lombardia, al fine di valutare eventuali impatti indiretti sui SIC, ZCS e ZPS. La normativa prevede, infatti, che sia mantenuta la funzionalità delle connessioni eco-funzionali della RER anche allo scopo di mantenere i siti Natura 2000 in uno stato di conservazione soddisfacente.

Con riferimento alla Rete Natura 2000 della Lombardia, al fine di mettere in evidenza eventuali impatti diretti o indiretti con i siti del territorio attraversato dal tracciato, lo Studio di Incidenza prende in considerazione un'area vasta di 6 chilometri a nord e a sud dell'infrastruttura e si focalizza sui 3 siti della rete Natura 2000 interni o intercettati dal perimetro dell'area vasta, più direttamente coinvolti dalla realizzazione dell'opera (di cui uno in territorio lombardo e due in Veneto).

In particolare, in territorio lombardo l'area vasta incontra a sud il perimetro del SIC IT20B0012 "Complesso Morenico di Castellaro Lagusello" che dista, nel suo punto più settentrionale, 5,6 km dalla linea AC.

Considerata, quindi, la distanza dal sito lo studio conclude non ravvisando effetti diretti o indiretti sugli habitat e sulle specie presenti nel suddetto SIC.

Con riferimento alla Rete Ecologica Regionale della Lombardia (RER), il tracciato della linea AC, pur snodandosi essenzialmente in aree moderatamente o fortemente antropizzate, rappresentate da zone agricole e urbanizzate, intercetta diversi elementi della rete. In particolare, i settori più strettamente coinvolti dall'intervento in progetto sono i seguenti:

- 132 "Brescia"
- 133 "Mella di Capriano del Colle"
- 152 "Padenghe sul Garda"
- 153 "Chiese di Montichiari"
- 173 "Colline moreniche gardesane".

Lo Studio di Incidenza ammette la possibilità di una significativa incidenza negativa sulla RER dovuta alla frammentazione degli elementi di connessione determinata dalla realizzazione dell'opera, con potenziali effetti negativi indiretti sulla rete Natura 2000 regionale.

Con riferimento alle possibili interazioni tra la Rete Ecologica Regionale e l'infrastruttura, lo Studio di Incidenza, più in dettaglio, evidenzia i seguenti elementi:

1) il tracciato ferroviario si sviluppa in modo prevalente in ambito agricolo e Subordinatamente urbanizzato, al di fuori dagli elementi della RER;
2) il tracciato ferroviario per un ampio tratto è in affiancamento ad infrastrutture viarie, come l'A4;
3) il progetto prevede la realizzazione di scavalcamenti dei principali corsi d'acqua allineandosi con quelli delle infrastrutture viarie sopra menzionate;
4) è prevista la realizzazione di gallerie naturali nell'ambito di pregio delle colline moreniche del Garda (galleria di Lonato);
5) è previsto un inserimento paesaggistico-naturalistico dell'opera che prevede la realizzazione di interventi di mitigazione quali macchie, siepi, fasce boscate, passaggi faunistici, riequipag-

giamento arboreo e arbustivo delle ripe delle rogge e dei corsi d'acqua minori interessati dall'intervento, ecc.

6) il progetto individua aree critiche, suddivise in fluviali, il cui obiettivo principale a seguito della realizzazione dell'intervento è quello del recupero naturalistico, e non fluviali.

Lo Studio di Incidenza conclude, in generale, escludendo incidenze dell'opera sui siti della Rete Natura 2000 della Lombardia, ma ammettendo altresì una potenziale incidenza significativa sulla Rete Ecologica Regionale (RER).

6. IL PIANO DI UTILIZZO TERRE E ROCCE DA SCAVO

6.1. CONTESTO PROGETTUALE

Gli interventi progettuali oggetto del Piano di Utilizzo sono costituite dagli ambiti già definiti in :

1) tratto di linea AC compresa tra le i km 87+081 e 101+327 (Variante di Montichiari)
2) i 16 Siti Critici di cui in premessa;
3) la riqualificazione stradale della Ghedi-Borgosatollo,
4) i tracciati degli Elettrodotti afferenti la linea AC.

Sono state stimate le volumetrie in banco prodotte dagli scavi, suddivise per la tipologia di opera da realizzare, e per ogni tipologia di opera sono stati elaborati i seguenti quantitativi:

a. Materiali di scavo in uscita (disponibilità in banco);
b. Materiali da scavo in entrata (fabbisogni in banco);
c. Bilancio tra disponibilità e fabbisogni (volumi in banco)

Nell'ambito di questa stima, sono state definite le quantità di materiale (volumi in banco), distinte secondo le modalità di scavo messe in atto, considerando che negli ambiti in esame verranno eseguiti solo scavi all'aperto:

- SCOTICO: materiali scavati per lo scotico delle aree d'intervento consistente nello scavo di sbancamento fino alla profondità di 50 cm;
- SCAVI DI SBANCAMENTO E FONDAZIONI: materiali derivanti dallo scavo di sbancamento e fondazione a profondità superiori ai 50 cm;
- SCAVI TRA PALANCOLE E DIAFRAMMI, PALI, ECC.. : materiali scavati per la realizzazione di fondazioni profonde di tipo indiretto e/o contenimento degli scavi ricorrendo prevalentemente all'utilizzo di fanghi bentonitici e cementiti; specificatamente per le varianti considerate si avranno:
  - Pali trivellati di piccolo diametro (solo per Linea AT);
  - Pali trivellati di grande diametro (da 800 a 1500 mm);
  - Scavo a pozzo per fondazioni (solo per Riqualificazione Stradale Ghedi-Borgosatollo);
  - Diaframmi per paratie da 80 cm (solo per Viadotto Garza);
- SCAVI DI CANALI: materiali scavati per la realizzazione di nuovi canali o per riprofilatura delle sezioni di canali esistenti.

ed è stata eseguita la stima del riutilizzo dei materiali di scavo all'interno dello stesso cantiere, distinti in funzione della loro destinazione, ossia:

- RILEVATI FERROVIARI: costituzione di rilevati ferroviari tramite terre, idonee, provenienti dagli scavi (terre classificabili nelle categorie geotecniche A1, A2, A3 ed A4-a);
- RILEVATI STRADALI: costituzione di rilevati stradali tramite terre, idonee, provenienti dagli scavi (terre classificabili nelle categorie geotecniche A1, A2, A3 ed A4-a);
- RIVESTIMENTO SCARPATE (VEGETALE): Rivestimento di scarpate mediante uno strato di terreno vegetale dello spessore di cm 30 con materiali idonei provenienti dagli scavi;
- LAVORI VARI IN TERRA: Riprofilature di sponde fluviali con misto di fiume, con materiale reperibile in loco (stessa WBS) tramite scavi di canali;
- PROVENIENZA DA SCAVI: modalità di riutilizzo distinte in:

- Sistemazione e riempimenti di scavi vari con materiale di stessa WBS o di WBS adiacenti;
- Rimodellamento morfologico con terreno reperito in loco (stessa WBS).

6.1.1. DATI SUI VOLUMI DI SCAVO E DI RIUTILIZZO PER SINGOLA WBS

Per ogni WBS (Work Breakdown Structure - Struttura analitica di progetto), sono state indicate le seguenti informazioni:

- Descrizione WBS;
- Volumi di MDS prodotti (in uscita), in banco, per tipologia di scavo (cfr. punto b);
- Dettaglio della tipologia di scavo;
- Volumi di MDS prodotti (in uscita), in banco, in totale;
- Volumi di fabbisogno di MDS (in ingresso), in banco per modalità di riutilizzo (cfr. punto c);
- Dettaglio della tipologia di scavo;
- Volumi di fabbisogno di MDS (in uscita), in banco, in totale;

Con i seguenti bilanci di sintesi dei movimenti di terra in qualità di Materiale Da Scavo (MDS), estrapolati in prima battuta dai dati di Progetto Definitivo

LINEA AC TRA PK 87+081 E PK 101+327 – VARIANTE DI MONTICHIARI

PRODUZIONE	mc	FABBISOGNO	mc
Scotico	427.716,77	Rilevati ferroviari	464.012,90
Scavo di sbancamento e fondazione	1.035.929,47	Rilevati stradali	207.513,90
Scavo tra palancole, diaframmi ...	23.140,34	Rivestimento scarpate (vegetale)	395.025,76
Scavo di canali	78.632,75	Lavori vari in terra	5.560,00
		Sistemazione e riempimenti di scavi vari	563.263,39
TOTALI	***1.565.419,33***		***1.635.228,94***
DIFFERENZA (fabbisogno non soddisfatto dai MDS prodotti all'interno)			***- 69.809,61***

RIQUALIFICAZIONE STRADA GHEDI-BORGOSATOLLO

PRODUZIONE	MC	FABBISOGNO	MC
Scotico	27.532,33	Rilevati stradali	54.437,52
Scavo di sbancamento e fondazione	16.489,58	Rivestimento scarpate (vegetale)	3.288,90
Scavo tra palancole, diaframmi ...	505,93	Sistemazione e riempimenti di scavi vari con mate-	
Scavo di canali	8293,24	riale proveniente dagli scavi	4.433,63
TOTALI	***52.821,08***		***62.160,05***
DIFFERENZA (fabbisogno non soddisfatto dai MDS prodotti all'interno)			*-9.338,97*

ELETTRODOTTO (SCAVI ALL'APERTO)

WBS	DESCRIZIONE	SCAVI [mc]	RIUTILIZZO [mc]	ESUBERO [mc]
LP05	Elettrodotto di Sona	3.415,00	2.912,00	
		(scotico) 288,00	233,00	
	Subtotale	***3.703,00***	***3.145,00***	***558,00***
LP04	Elettrodotto di Calcinato	12.696,00	10.805,00	
		(sbancamento) 4.000,00	2000,00	
		(scotico) 1.067,00		
	Subtotale	***17.763,00***	***12.805,00***	***4.958,00***
	TOTALE	***21.466,00***	***15.950,00***	***5.516,0000***

ELETTRODOTTO (PALI DI FONDAZIONE)

WBS	DESCRIZIONE	SCAVI [mc]	RIUTILIZZO [mc]	ESUBERO [mc]
LP05	Elettrodotto di Sona	279,00	0,00	
	TOTALE	***279,00***	***0,00***	***279,00***

Dai dati sopra esposti si desume che:

- Per la Variante di Montichiari: necessità di approvvigionamento di 69.809,71 mc;
- Per la Ghedi-Borgosatollo : necessità di approvvigionamento di 9.339,00 mc;
- Per gli elettrodotti: esubero di terra da scavo di circa 5.500,00 mc;

Per un totale dal bilancio dei tre ambiti progettuali esaminati di un fabbisogno di terra/materiali inerte pari ad un Fabbisogno di **73.649 mc** (in banco).

6.1.2. METODOLOGIE DI SCAVO

Le metodologie di scavo sono in genere tradizionali con mezzi meccanici, ma in presenza di determinate configurazioni costruttive si utilizzeranno procedimenti tali da necessitare dell'aggiunta di materiali antropici nel terreno, per consentire tecnicamente l'effettuazione delle operazioni di scavo medesime o garantire la sicurezza delle fasi di scavo, miscelati al materiale da scavo in proporzioni variabili in relazione alle specifiche progettuali e alle modalità di realizzazione.

Gli interventi di questo genere consistono nella realizzazione di fondazioni profonde di tipo indiretto o opere di contenimento degli scavi, ricorrendo prevalentemente all'utilizzo di fanghi bentonitici e cementiti; specificatamente per le fasi realizzative di Pali, Diaframmi e Pozzi, e, in alcuni casi, anche interventi quali:

- Drenaggi realizzati con tubi in PVC;
- Trattamento del contorno e di fronti di scavo con spritz-beton fibrorinforzato.

I materiali derivanti da rimozione parziale o totale di interventi di sostegno e consolidamento fuori terra (es. paratie in calcestruzzo e similari) saranno gestiti come rifiuti da demolizione di cui ai codici contemplati dalla classe 17 del C.E.R, mentre conservano, invece, la qualifica di sottoprodotto quei materiali che contengano elementi di natura antropica derivanti dall'attuazione degli interventi di consolidamento dell'ammasso da scavare purché detti materiali presentino caratteristiche analitiche conformi alle CSC indicate nella Tab.1, All.to 5, Titolo V, Parte Quarta del D.Lgs. 152/06.

6.1.3. PROCEDURE DI NORMALE PRATICA INDUSTRIALE

Le operazioni che il cantiere effettuerà tra quelle indicate come normale pratica industriale riportate in Allegato 3 al DM 161/12, descritte anche in termini di quantità e tempistiche, riferite alle definizioni di cui all'Alleato 3 al DM 161/12, sono suddivise in :

a) cernita, riduzione e selezione granulometrica del materiale da scavo;
b) stabilizzazione geotecnica per conferire ai materiali da scavo le caratteristiche geotecniche necessarie per il loro utilizzo, anche in termini di umidità;
c) stesa al suolo per consentire l'asciugatura e la maturazione del materiale da scavo al fine di conferire allo stesso migliori caratteristiche di movimentazione, l'umidità ottimale e favorire l'eventuale biodegradazione naturale degli additivi utilizzati nelle operazioni di scavo;
d) eventuale riduzione della presenza nel materiale da scavo degli elementi/materiali antropici, eseguita sia a mano che con mezzi meccanici, qualora questi siano riferibili alle necessarie operazioni per esecuzione dello scavo.

In particolare si prevede:

- Punto a) - tali attività potranno essere svolte per quella quota parte di materiale per il quale, ai fini del riutilizzo previsto, occorra ridurre eventuali pezzature o granulometrie. Questo aspetto sarà definito in campo secondo litologie e lotti di produzione. Le attività potranno essere svolte con apposito frantoio mobile o altre idonee attrezzature (vagli e similari).
- Punto b) – potrà essere eventualmente effettuata una miscelazione a calce e/o cemento con dosaggio opportuno (dal 2 al 5% in peso), al fine di migliorare le prestazioni geotecniche dei materiali utilizzati per la realizzazione di rilevati, piste, sottofondi stradali.
- Punto d) – la riduzione degli elementi antropici sarà applicata per i materiali da scavo che presentino, eccesso nella presenza di materiali consolidanti o altri materiali impiegati nella costruzione, per i quali si procederà, sia sul fronte scavo che presso le aree di deposito e caratterizzazione, con cernita manuale o tramite vibrovaglio e selezione della quota parte di elementi più evidenti nei lotti prodotti dagli scavi. Il materiale così estratto sarà oggetto di classificazione e caratterizzazione analitica e conseguente gestione come rifiuto speciale.

6.1.4. INTESA CON ARPA DI BRESCIA

Giusto quanto previsto dall'allegato 3 del D.M. 161/12 è stata avviata la fase di intesa con Arpa

Brescia per le attività di stabilizzazione a calce e cemento previste da progetto. In tal senso in data 13 novembre presso la sede di Arpa Brescia si è tenuta una riunione tecnica operativa.

La stessa Arpa ha fatto presente in sede di riunione che si procederà per come già definito con lo stesso CEPAV 2 per la stessa tematica già trattata nei lavori relativi alla tratta Treviglio-Brescia ed evidenziata con nota di Arpa prot. Mi 2014.0012304 del 29.1.14. In appendice al PUT sono riportate le note richiamate e la nota di richiesta formale del Cepav datata 26.11.14.

6.2. SITI DI PRODUZIONE

I siti di produzione di materiali da scavo, sono analizzati in successione nei tre ambiti progettuali già descritti:

1. Linea AC - Variante di Montichiari (e i 16 Siti Critici);
2. La riqualificazione stradale di Ghedi Borgosatollo,
3. I tracciati degli Elettrodotti (Linee AT) afferenti la linea AC.

6.2.1. VARIANTE DI MONTICHIARI

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La tratta oggetto della Variante di Montichiari della linea AV/AC Milano-Verona, di cui la Brescia-Verona è una parte, è interamente collocato nella provincia di Brescia, a sud del capoluogo provinciale ed interessa i Comuni di Montirone, Ghedi, Castenedolo, Montichiari e Calcinato.

Dal punto di vista degli usi del suolo, si tratta di un territorio prevalentemente agricolo, caratterizzato dalla presenza di insediamenti sparsi (cascine, abitazioni, insediamenti produttivi, impianti tecnologici) nella campagna coltivata. L'interferenza più significativa che il nuovo tracciato presenta è quella con un sito adibito a discarica nel comune di Montichiari.

VINCOLI TERRITORIALI-AMBIENTALI

Sulla base degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica e del censimento dei beni e complessi tutelati dal DLgs 42/2004 e s.m.i. eseguito per il progetto definitivo, sono stati considerati i seguenti vincoli nell'area interessata dall'opera in progetto:

- vincoli paesaggistici ai sensi del D. Lgs 42/04;
- vincolo idrogeologico ai sensi della L.R. 45/69 e del R.D. 30-12-1923;
- vincolo archeologico;
- zone speciali quali ZPS e SIC;
- parchi e riserve naturali.

A livello di area vasta i vincoli di maggior rilievo sono costituiti dal vincolo paesaggistico art. 136 del D.Lgs. 42/04 e s.m.i. (ex 1497/1939), istituito con Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 04/05/1983 che interessa l'area di Castenedolo, al cui interno si segnala come elemento di particolare rilievo il vincolo specifico, sempre di tipo paesaggistico – ambientale, che riguarda il Giardino Fanti, e il vincolo aeroportuale in Comune di Montichiari (Pianto Territoriale d'Area dell'Aeroporto di Montichiari). Il tracciato ferroviario in progetto, pur puntualmente prossimo ai loro confini, si colloca all'esterno delle citate aree

Non si evidenziano interferenze con vincoli particolarmente cogenti per i Comuni di

- Montirone
- Ghedi (la linea lambisce il margine dell'area sottoposta a vincolo aeroportuale).

Comune di Castenedolo

- Attraversamento del torrente Garza e della fascia di pertinenza (art. 142.c - D. Lgs 22/01/2004)
- Fascia boscata vincolata ai bordi del Gaza riportata dal Piano di Indirizzo Forestale Prov.le.
- Attraversamento da progressiva km 88+700 a progressiva km 90-650 di zone indicate dal PGT come aree a sensibilità paesistica alta, circondanti l'area vincolata della collina di Castenedolo.
- Attraversamento da km 89+800 circa fino al margine comunale est del perimetro del P.T.R.A. Aeroporto di Montichiari.

Comune di Montichiari

- Dal confine comunale ovest alla progressiva km 94+400 il tracciato ricade all'interno del perimetro del P.T.R.A. dell'aeroporto di Montichiari.

Comune di Calcinato

- L'infrastruttura in progetto attraversa circa un'area boscata vincolata ai sensi dell'art. 142.g - D.Lgs 22 gennaio 2004 e s.m.i. e riportata dai Piano di Indirizzo Forestale provinciale, successivamente, verso est, attraversa il fiume Chiese (corridoio ecologico segnalato dalla Rete Ecologica sia a scala provinciale che regionale9 e la relativa fascia di pertinenza e ancora una zona indicata dal PGT come area di sensibilità paesistica a classe 5 – molto alta.

INQUADRAMENTO URBANISTICO

L'opera in progetto interessa i seguenti comuni:

- MONTIRONE : il PGT vigente (Documento di Piano e Piano delle Regole) è stato approvato con DCC n.16 del 15/03/2009; sono state approvate due Varianti, una con DCC n.12 del 16/04/2011 e un'altra (vigente per il Piano delle Regole) DCC n.36 del 27/11/2013;
  - La linea si sviluppa nel territorio comunale dalla km 85+300 alla progressiva km 87+600; l'area interessata dalla fascia di rispetto della ferrovia è indicata come Ambiti non soggetti a trasformazione urbanistica (art. 40 NTA). Le zone attraversate sono prevalentemente a destinazione d'uso agricolo,
- GHEDI : il PGT vigente (Documento di Piano) è stato approvato con DCC n.17 del 06/04/2009; aggiornato con 3 Varianti approvate nel 2011 e nel 2012; un'ulteriore Variante (vigente per Piano dei Servizi e Piano delle Regole) è stata approvata con DCC n.28 del 19/11/2013;
  - La linea si sviluppa nel territorio comunale da km 87+600 a km 88+150, al margine tra zone a destinazione agricola produttiva e una zona con attività estrattiva in atto.
- CASTENEDOLO : il PGT vigente è stato approvato con DCC n.47 del 10/10/2011; con DCC n. 89 del 04/06/2012 la Giunta Comunale ha adottato il procedimento per la redazione della variante al PGT vigente;
  - La linea si sviluppa nel territorio comunale da km 88+150 a km 93+720, toccando in tangenza tra il km 90+600 e il km 90+700 il confine con il comune di Ghedi, tra zone a destinazione agricola produttiva e una zona con attività estrattiva (sito inquinato). Il tracciato nel suo ultimo tratto è all'interno del perimetro del P.T.R.A. dell'aeroporto di Montichiari, con numerose interferenze con Cascine storiche.
- MONTICHIARI : il PGT vigente è stato approvato con DCC n.16 del 28 giugno 2013;
  - La linea si sviluppa nel territorio comunale da km 93+720 a km 96+240; inoltre dal confine comunale ovest al km 94+400 il tracciato ricade all'interno del perimetro del P.T.R.A. dell'aeroporto di Montichiari, tra zone a destinazione agricola produttiva e una zona con attività estrattiva (sito inquinato)
- CALCINATO : il PGT vigente è stato approvato con DCC n.62 del 28/12/2012; con DCC n.96 del 23/07/13 è stato dato avvio del procedimento per la redazione variante al Piano di Governo del Territorio relativa al Piano delle Regole e al Piano dei Servizi.
  - La linea si sviluppa nel territorio comunale dalla progressiva km 96+240 alla progressiva km 101+090, interessando zone a destinazione d'uso agricola, tra cui, nel tratto terminale, aree agricole di salvaguardia e aree verdi a tutela ambientale (Zona E3, art. 132), in corrispondenza dell'attraversamento del fiume Chiese.

6.2.2. RIQUALIFICAZIONE STRADA GHEDI-BORGOSATOLLO

Il tracciato del collegamento stradale in progetto si sviluppa, per una lunghezza complessiva pari a 1.780 m circa, nei comuni di Borgosatollo e Castenedolo, in provincia di Brescia, lambendo in alcuni tratti i confini dei comuni di Montirone e Ghedi, con andamento prevalentemente Sud-Ovest – Nord-Est. Inizia in corrispondenza della S.P. 23, con un nuovo raccordo diretto (incrocio a T) e termina con una rotatoria di collegamento alla S.P. 77, immediatamente a Nord del nucleo abitato di Capodimonte.

La variante ha un andamento curvilineo, con un flesso intermedio nella prima parte, mentre è pressoché rettilinea nella seconda parte.

Con la realizzazione del Raccordo Ospitaletto - Montichiari, che prevede la costruzione di uno svincolo in corrispondenza della S.P. 23, l'incrocio di innesto della variante verrà ristrutturato con l'inserimento di una rotatoria. Lungo il tracciato l'opera di maggiore rilievo è rappresentata dal ponte di superamento del torrente Garza, di lunghezza 30 metri.

VINCOLI TERRITORIALI-AMBIENTALI

Nell'area interessata dall'opera in progetto sono ricompresi i seguenti vincoli:

- vincoli paesaggistici ai sensi del D.Lgs 42/04;
- vincolo idrogeologico ai sensi della L.R. 45/69 e del R.D. 30-12-1923;
- vincolo archeologico;
- zone speciali quali ZPS e SIC;
- parchi e riserve naturali.

Il tracciato attraversa due aree sottoposte a tutela per specifica disciplina di PGT nei comuni di Borgosatollo e di Castenedolo. Possono essere comprese in questa categoria: aree agricole strategiche; aree prevalentemente agricole a protezione dell'urbano.

Nel comune di Castenedolo, il tracciato attraversa il Torrente Garza e la sua fascia di rispetto e lambisce una fascia boscata delimitata dal Piano di Indirizzo; per quanto riguarda la parte del tracciato che ricade all'interno di tali vincoli è necessaria l'autorizzazione ai sensi dell'Art. 146 del D.Lgs 42/04.

INQUADRAMENTO URBANISTICO

L'opera in progetto ricade all'interno del territorio dei comuni di Borgosatollo e Castenedolo:

- Borgosatollo: il PGT vigente è stato approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 35 del 17/11/2011; una prima variante al PGT vigente è stata approvata con deliberazione n. 21 del 22/10/2013, con medesima deliberazione è stato dato avvio al procedimento per una ulteriore variante.
  - Il PGT recepisce e riporta il tracciato della nuova strada all'interno della Tavola 2 - Quadro degli interventi del Documento di Piano.
  - Dal documento di disciplina degli ambiti e degli elementi territoriali del Piano delle Regole, si evince che il tracciato della strada (tratteggio arancio) attraversa aree indicate come Zona E (Aree agricole strategiche), porzioni cioè del territorio agricolo di alto valore produttivo, e per questo individuate dal P.T.C.P. come aree agricole strategiche.
- Castenedolo: il PGT vigente è stato approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 47 del 10/10/2011; con deliberazione n. 89 del 04/06/2012 la Giunta Comunale ha avviato il procedimento per la redazione della variante al PGT vigente.
  - Gli elaborati di Piano recepiscono e riportano il tracciato della nuova strada, segnalando le relative fasce di rispetto stradale (30 m).

6.2.3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE LINEE AT

L'ambito di intervento si localizza, per ambedue le tratte, si localizza all'interno dell'anfiteatro morenico del Garda, con un paesaggio caratterizzato da colline a forma arcuata e concavità rivolta verso il lago di Garda, complicato da forme secondarie, formatesi durante le ultime espansioni del ghiacciaio benacense.

L'altezza media s'attesta intorno ai 100÷150 m di quota con punte fino a 200 m.

Per l'influenza del lago di Garda, che si differenzia per essere più caldo ed asciutto rispetto ai laghi insubrici occidentali, il clima presenta un'impronta mediterranea, con una temperatura media di 14°C e piovosità annua di 750 mm di pioggia, con regimi pluviometrico di tipo equinoziale.

LP CC - DA S.S.E. A.C. CALCINATO A S.E. ENEL LONATO

L'area interessata dalla realizzazione dell'elettrodotto LP CC comprende una fascia che si esten-

de per circa 9,5 km, per una larghezza media di circa 2 km, entro i territori comunali di Calcinato e Lonato, nell'ambito del territorio provinciale di Brescia. L'infrastruttura interessa per la maggior parte della sua estensione, aree pianeggianti della Bassa Pianura Bresciana, intersecando solo nell'ultimo tratto, all'altezza della frazione di Malocco, a N dell'abitato di Esenta, alcuni rilievi collinosi (Monte Malocco), appartenenti al sistema morenico del Garda.

Il substrato geo-pedologico, formato da materiali incoerenti (sabbie, ghiaie, massi e ciottoli), risulta molto permeabile cosicché le zone elevate, in particolar modo quelle esposte a sud, appaiono aride, mentre i versanti esposti a nord, più freschi, e gli avvallamenti, dove non è difficile trovare zone umide e torbose, presentano una vegetazione con caratteristiche più mesofile.

LP DD - ENTRA/ESCI ALLA S.S.E. A.C. SONA

L'ambito territoriale in cui si inserisce l'elettrodotto LP DD in progetto è rappresentato dalla Provincia di Verona; il punto di innesto della nuova linea "entra-esci" è posizionato a circa 1-2 km a Nord del Comune di Sommacampagna.

In questo ambito la particolarità dell'area climatica e pluviometrica, come detto di tipo equinoziale, permette l'instaurazione di un'agricoltura di pregio caratterizzata da dominanza di vigneti e frutteti.

VINCOLI TERRITORIALI-AMBIENTALI

Con riferimento alle aree protette, Parchi regionali, istituiti a livello regionale, o Siti di Interesse Comunitario derivanti dalla direttiva 92/43/CEE del 21 maggio 1992 (Direttiva "Habitat"), non si segnala alcun tipo di interferenza tra le aree protette/tutelate e i tracciati degli elettrodotti in progetto.

Con riferimento alle aree vincolate ai sensi del D.Lgs 42/2004 e s.m.i , per la linea LP CC: si segnala la presenza, nell'intorno territoriale dell'area di intervento, dei seguenti vincoli:

- Beni di interesse storico-artistico - art 10 del D.Lgs 42/2004 (ex L. 1089/39);
- Aree soggette a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art 157 del D.Lgs 42/2004 (ex L.1497/39);
- Aree soggette a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art 142 del D.Lgs 42/2004 (aree boscate);

Per la LP DD, Il tracciato di progetto interferisce direttamente con le aree boscate collocate sul rilievo collinare nel tratto terminale dell'intervento :

- Aree vincolate ai sensi dell'art 157del D.Lgs 42/2004 (ex L. 1497/39).

Il tracciato di progetto lambisce, spesso interferendolo direttamente, il confine di valle dell'area vincolata.

INQUADRAMENTO URBANISTICO

- La linea LPCC - Da SSE. AC. Calcinato a SE ENEL Lonato, si sviluppa sul territorio dei Comuni di Lonato e Calcinato.
  - Il PGT del Comune di Calcinato è stato approvato deliberazione del Consiglio Comunale n. 62 del 28/12/2012, e una prima variante con l'emissione del Documento di Piano, Piano dei Servizi, piano delle Regole e Componente Geologica.
    Il territorio comunale è interessato dal tracciato dell'elettrodotto in progetto per quanto riguarda la localizzazione dei sostegni 1,2 e3 e per l'ubicazione della SSE AC., interferenti unicamente con aree agricole, generalmente a margine dell'edificato.
  - Il PGT del Comune di Lonato è stato approvato deliberazione del Consiglio Comunale n. 15 del 09/02/2010, con successive 5 Varianti (22/2011, 77/2011, 2/2012, 32/2012, 45/2012).
    Il territorio del Comune è interessato per la maggior parte dello sviluppo della linea elettrica in progetto, dal sostegno n°4 sino alla connessione con la SE esistente.
- La linea LPDD - Entra/Esci alla SSE AC. Sona si sviluppa in Comune di Sommacampagna
  - Il PAT del Comune di Sommacampagna è stato adottato con Delibera consiliare n. 2 in data 19/01/2009; gli atti costituenti il PAT sono stati approvati con Deliberazione di Giunta Regionale n. 556 del 03/05/2013,
    Dalla Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale si evidenzia come il tracciato attraversi una zona sottoposta a vincolo paesaggistico e un ambito dei Parchi, o per istituzione di

Parchi e riserve naturali ed archeologiche ed a tutela paesaggistica (PTRC), e si sviluppi, in parte, in vicinanza di una zona boscata soggetta a vincolo paesaggistico forestale.

Nella Carta delle Invarianti inoltre, si evince come il tracciato interessi un'invariante di natura ambientale, e un ambito di produzione agricola tipica/specializzata (invariante di natura agricolo – produttiva, art. 4.2.1.r N. T.), nello specifico vini DOC.

6.3. INQUADRAMENTO GEOLOGICO E IDROGEOLOGICO

6.3.1. ASSETTO GEOLOGICO DELL'AREA

Il tracciato di progetto interessa la porzione della Pianura Padana posta in sinistra idrografica del Fiume Po, nella quale affiorano esclusivamente formazioni sedimentarie di origine continentale impostate sul substrato roccioso pre-Pliocenico. La Pianura Padana da un punto di vista geologico occupa l'area di un bacino sedimentario terziario (avanfossa) posto sulla terminazione settentrionale del blocco adriatico- pugliese, compreso tra i fronti di opposti accavallamenti tettonici: le falde sud-vergenti delle Alpi Meridionali e le strutture appenniniche nord-vergenti, subendo il fenomeno di compressione dovuto ai movimenti delle due opposte catene. La Pianura Padana si è originata in tempi relativamente recenti, infatti sino a meno di 1 milione di anni fa costituiva l'estrema propaggine nord-occidentale del Mar Adriatico.

Nell'area di intervento, procedendo da ovest verso est, vengono attraversati dapprima l'Alta Pianura Lombarda, successivamente, il cosiddetto Arco Morenico Gardesano, che si sviluppa sul margine meridionale del Lago di Garda, ed infine la Pianura Veneta.

ASSETTO GEOLOGICO PER GLI AMBITI ESAMINATI

In generale le unità geologiche attraversate riguardano sostanzialmente i depositi postglaciali e le unità allostratigrafiche, di pertinenza di ciascun bacino.

La Variante di Montichiari (in parte) e la Riqualificazione della Ghedi-Borgosatollo rientrano nel Bacino del Mella-Chiese. La sezione geologica relativa a questo bacino permette di riconoscere lo sviluppo di due litozone sovrapposte, di cui la prima, la litozona superiore, piuttosto omogenea, a ghiaia con sabbia, raggiunge la profondità massima di 30 m da p.c.; quella sottostante, a terreni fini, essenzialmente argilla e limo, con a volte orizzonti di torbe, ha invece spessori => ai 5 m.

All'altezza della pk 100+895 della Variante di Montichiari e nell'ambito della Linea AT Calcinato-Lonato si passa ai depositi appartenenti all'anfiteatro morenico del Garda, caratterizzato dalla presenza di cordoni morenici variamente disposti e rilevati a seconda del loro grado di alterazione, interessato da materiali di origine fluvio-glaciale, suddivisi nelle seguenti unità:

- Unità Postglaciale (Pg)
- Allogruppo di Lugana (Lu)
- Allogruppo di Lonato e San Giorgio (LSg)
- Allogruppo di Calcinato (Cl).

Nell'area di indagine, rientra unicamente il lembo occidentale dell'anfiteatro morenico del Garda interessato dall'affioramento dei depositi dell'Allogruppo di Lonato e San Giorgio e dell'Allogruppo di Calcinato.

Per quanto riguarda la Linea AT di Sona, In generale le unità geologiche attraversate riguardano sostanzialmente i depositi fluvioglaciali appartenenti all'Alloformazione di Sommacampagna della Pianura Veneta.

CARATTERISTICHE IDROGEOLOGICHE DEL TRACCIATO

Il territorio interessato dall'attraversamento della linea ferroviaria ad Alta Capacità Milano– Venezia, tratta Milano–Verona, lotto funzionale Brescia-Verona, può essere diviso in tre contesti principali, aventi caratteristiche morfologiche, geologiche ed idrogeologiche differenti: la Pianura Lombarda, l'Anfiteatro Morenico del Garda e la Pianura Veneta.

Il settore di Pianura Lombarda in esame è caratterizzato dalla presenza dei paleoalvei nonché, in superficie, dagli alvei attuali dei medesimi corsi d'acqua. L'idrografia superficiale, con particolare ri-

ferimento ai corsi d'acqua principali (es. fiume Mella), svolge un'evidente azione drenante sugli acquiferi descritti, che presentano una soggiacenza media piuttosto elevata (30-40 metri) nelle porzioni più settentrionali della pianura, per diminuire sensibilmente spostandosi verso sud, fino ad annullarsi nella "fascia dei Fontanili" (tra il km 75 e km 88 circa del tracciato). Le oscillazioni stagionali del livello piezometrico possono assumere valori anche molto diversi nei diversi settori (passando da valori massimi di 25-30 metri a minimi di 2-4 metri).

L'Anfiteatro Morenico del Garda presenta un assetto geologico-stratigrafico piuttosto eterogeneo con una certa varietà di complessi geologici aventi caratteristiche litologiche, granulometriche e tessiturali differenti. Tale complessità si ripercuote, inevitabilmente, sull'assetto idrogeologico di interesse, caratterizzato da un'alternanza caotica di unità a permeabilità anche molto differente.

Relativamente all'Arco Morenico del Garda, i corpi morenici, in genere, anche se costituiti in predominanza da ghiaie sabbiose; presentano valori di conducibilità idraulica modesti, in relazione all'abbondante matrice limoso-argillosa che ne controlla la struttura. All'interno degli stessi corpi morenici, in particolare in corrispondenza degli orizzonti dominati da matrice più grossolana, la conducibilità idraulica può aumentare anche di diversi ordini di grandezza, ospitando acquiferi, potenzialmente in pressione, di continuità laterale solitamente modesta.

Il settore di Pianura Veneta può essere suddiviso, da un punto di vista idrogeologico, in Alta Pianura e Bassa Pianura, separate tra loro dalla Linea delle Risorgive. Il tracciato interseca sorgenti in Comune di Desenzano e Peschiera del Garda, indicativamente tra il km 108 e il km 124.

L'Alta Pianura, costituita da potenti spessori di depositi sciolti grossolani (ghiaie e sabbie di elevata conducibilità idraulica) ospita un importante sistema acquifero, rappresentato da un'unica falda freatica di grande spessore e continuità laterale, alimentato dalle acque meteoriche, dall'idrografia superficiale e dalle acque irrigue, presenta un'ottima efficienza, e risulta abbondantemente sfruttato dai numerosi pozzi pubblici e privati.

La Bassa Pianura, invece, è rappresentata da un'alternanza di orizzonti a granulometria diversa, ghiaioso-sabbiosi, alternati ad orizzonti limoso-argillosi. Gli orizzonti impermeabili, non omogenei nello spessore e nella continuità laterale, sono organizzati in lenti, che diventano via via dominanti spostandosi verso Sud. La Bassa Pianura è sede di diverse falde sovrapposte, delle quali la prima, superficiale, è libera mentre le altre sono in pressione, direttamente alimentate dalla falda freatica dell'Alta Pianura, rappresentando, nella realtà, un unico grande sistema acquifero.

La direzione principale del flusso idrico sotterraneo è sempre la direzione NNO-SSE. La soggiacenza media si mantiene su valori modesti (max 15-20 metri) con oscillazioni stagionali non superiore ai 5-10 metri.

L'analisi della struttura idrogeologica ha permesso di individuare tre distinti sistemi acquiferi:

- 1° Acquifero (falde libere),
- 2° Acquifero (falde semiconfinate),
- 3° Acquifero (falde confinate).

Il Primo e il Secondo Acquifero, con caratteristiche confrontabili, costituiscono quello che in letteratura viene comunemente riconosciuto come Acquifero Tradizionale e che viene abbondantemente sfruttato come risorsa idrica da tutte le realtà socio-economiche presenti sul territorio.

I valori monitorati durante le misurazioni condotte sui piezometri installati nelle tre campagne geognostiche (1991-1992, 2001-2002 e 2004- 2005), propedeutiche alla progettazione della linea ferroviaria in oggetto, sono esposti nella successiva tabella.

ANDAMENTO FALDA TRA PK 68.315 A PK 140.641
(Livello di Soggiacenza Minima)

AMBITI		SOGGIACENZA (m da p.c.)	
Riqualificazione Strada Ghedi-Borgosatollo		5,0	10,0
Variante di Montichiari		-	-
da pk	*a pk*	-	-
87.081	89.243	3,0	6,0
89.243	101.300	20,0	38,0

Linea AT Calcinato-Lonato	1,0	15,0
Linea AT Sona	16,0	20,0

In sintesi, nell'area in esame, dalla progressiva 87+000 circa alla progressiva 98+000, la soggiacenza varia tra valori compresi tra i 15,00 ed i 30,00 m dal p.c.. Per quanto riguarda le oscillazioni della falda, si osservano variazioni che vanno da 1 metro circa sino ad oltre 2 metri. I valori di soggiacenza risultano massimi nel periodo primaverile, mentre sono minimi a fine autunno. La tratta terminale del tracciato della variante, dalla progressiva 98+000 alla progressiva 101+000 circa, che interseca il fondovalle del Fiume Chiese, è caratterizzato da una falda di subalveo in correlazione idraulica diretta con il corso d'acqua.

6.4. INDAGINI GEOGNOSTICHE E CARATTERIZZAZIONE DEI TERRENI

Per la caratterizzazione geotecnica e stratigrafica dei terreni sono state prese a riferimento i risultati scaturiti dallo svolgimento di tre campagne geognostiche, ossia:

- Campagna d'indagine 1992-1994 eseguita dal Consorzio CEPAV Due;
- Campagna d'indagine 2001-2002 eseguita da ITALFERR S.p.A.- per il Progetto Preliminare;
- Campagna d'indagine di Progetto Definitivo del 2004 eseguita dal Consorzio CEPAV Due.

Il quadro stratigrafico che ne è scaturito, pur nel suo progressivo affinamento, ha confermato nella sostanza quanto già emerso nelle fasi iniziali della progettazione descrivendo la presenza di terreni di natura per lo più granulare, ascrivibili a depositi di tipo alluvionale (fluviale e/o fluvioglaciale) o glaciale.

Ciononostante l'infittimento dei punti d'indagine previsto nell'ultima campagna ed esteso alla quasi totalità delle opere presenti lungo il tracciato, ivi incluso il nuovo tratto della variante di Montichiari, introdotto a seguito delle Delibera CIPE, ha consentito di meglio focalizzare alcune problematiche tecniche precedentemente rimaste irrisolte o comunque non completamente sviluppate.

6.4.1. CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE DEI MATERIALI DI SCAVO

Per caratterizzare, ai fini della realizzazione del Piano di Utilizzo, i materiali da scavo derivanti dalla realizzazione delle opere progettuali relative alla realizzazione dell'opera sono stati approntati dei piani di indagini sulle matrici ambientali oggetto degli interventi progettuali, così come definito dall'Allegato 1 al Decreto Ministero Ambiente 10 agosto 2012, n. 161.

Oltre che con riferimento al set minimale di parametri da considerare al fine di determinare quali parametri ricercare (come elencato in tabella 4.1 dell'Allegato 4 al DM 161/12), è stata basata su:

a) possibili sostanze ricollegabili alle attività umane svolte nel sito;
b) eventuali pregresse contaminazioni;
c) potenziali anomalie del fondo naturale;
d) eventuale inquinamento diffuso.

Nei casi della variante compresa tra la PK 87+081 e 101+327 ("Variante di Montichiari"), della riqualificazione della strada Ghedi-Borgosatollo e degli elettrodotti (a meno delle sottostazioni elettriche) trattandosi d'interventi progettuali di opere infrastrutturali lineari, in accordo con la norma che prevede che il campionamento sia effettuato sulla linea progettuale con una distanza minima di 500 m lineari tra un punto e l'altro, le indagini, effettuate tramite trincee di scavo o sondaggi, sono previste su tutto lo spessore di terreno interessato dallo scavo, con profondità di esecuzione delle indagini estesa almeno fino al punto più basso del terreno/materiale da scavare.

Su tracciato dalla PK 87+081 alla PK 101+327	
n. 23 trincee, di cui n. 13 con profondità < 2 m	n. 56 campioni
n. 10 sondaggi, senza alcun piezometro	n. 30 campioni
Sulla riqualificazione Ghedi-Borgosatollo	
n. 6 trincee di cui n.5 con profondità < 2m	n. 13 campioni
Sull'Elettrodotto e le relative Sotto Stazioni Elettriche	
n. 55 trincee tutte con profondità > 3 m	n. 165 campioni
Di queste in n. 15 trincee è prevista l'installazione di piezometri	

Per le aree interessate da opere progettuali distribuite su una area ben definita come i Siti Critici ci si è basati sui criteri di cui all'Allegato 2 al D.M. 161/2012, con un numero di indagini minime in funzione dell'estensione superficiale del sito, così quantificate :

Criteri di caratterizzazione areale ai sensi del D.M. 161/2012	
Dimensione dell'area	Punti di prelievo
Inferiore a 2.500 metri quadri	Minimo 3
Tra 2.500 e 10.000 metri quadri	3 + 1 ogni 2.500 metri quadri
Oltre i 10.000 metri quadri 7 + 1 ogni 5.000 metri quadri eccedenti	

Per quanto riguarda i Siti Critici, le indagini proposte nei relativi piani sono volte ad una fase di conoscenza preliminare delle condizioni del suolo e sottosuolo del sito, ai fini dell'accertamento di eventuali superamenti delle concentrazioni soglia di contaminazione (CSC). Le successive fasi di approfondimento, ove necessario, dovranno prevedere ulteriori specifiche indagini ed eventuale condivisione con l'Arpa competente. I campionamenti previsti sono stati:

- n. 44 trincee di scavo con profondità > 3 m, per un totale di n. 132 campioni da prelevare
- n. 36 sondaggi, per un totale di n. 108 campioni da prelevare e circa 135 m totali di perforazione a carotaggio continuo. Di questi sondaggi n. 3 saranno condizionati a piezometro per il campionamento delle acque sotterranee.

Si specifica nello studio che, per motivi di ostruzionismo locale e diniego ai permessi di accesso, non è stato possibile completare tutte le indagini programmate presso le previste aree, né tanto meno è stato possibile avviare procedure alternative nei tempi compatibili con la conclusione della redazione del presente Piano. È annesso uno specifico elaborato di riferimento contenente il dossier documentante le problematiche riscontrate.

Sono state definite le caratterizzazioni dei campioni esaminati, in relazione agli alla ricerca di analiti secondo lil DM 161/2012 quali :

- Alluminio, Antimonio, Arsenico, Berillio
- Cadmio, Cobalto, Cromo Totale, Cromo esavalente
- Ferro, Mercurio, Nichel, Piombo, Rame
- Selenio, Manganese, Tallio, Zinco
- Amianto, Vanadio, Boro, Cianuri Liberi
- Composti Aromatici, Idrocarburi Policiclici Aromatici, Idrocarburi > C12
- Fitofarmaci

Per le matrici materiali di riporto è stata verificata la conformità al test di cessione di cui al D.M. 5 febbraio 1998 e s.m.i. e rispetto delle CSC della tabella 1 del D.Lgs. 152/06 – allegato 5 per i parametri oggetto di indagine.

In considerazione della natura delle opere, la destinazione d'uso prevista per il riutilizzo nelle aree interne al Progetto, è quella commerciale/ industriale e pertanto i limiti di riferimento futuri saranno quelli di colonna B della citata Tab. 1, anche se come previsto dal D.M. 161/2012, qualora il riutilizzo/deposizione avvenga in condizioni di falda affiorante o sub-affiorante e al fine di salvaguardare le acque sotterranee ed assicurare un elevato grado di tutela ambientale, dal fondo sino alla quota di massima escursione della falda più un metro di franco, si utilizzano i limiti di cui alla colonna A.

Dalla disamina dei dati, sul totale di n. 426 campioni di materiale da scavo (di cui 64 sono riporti), ne sono stati trovati 22 con risultanze superiori ai limiti normativi di CSC colonna A, con una percentuale, quindi, del 5,16 % circa di campioni non conformi alla Colonna A (destinazione ad uso verde pubblico, privato e residenziale) della Tab.1, D.Lgs. 152/06, Parte IV, Titolo V, All.5.

Sui soli campioni di terre da scavo (escluso quindi i riporti) prelevati, quindi solo 362 di essi, 15 sono risultati non conformi ai limiti normativi di CSC colonna A, per una percentuale in supero pari a circa il 4,14 %. Degli stessi un solo campione supera i limiti anche per la colonna B, relativi a :

- Toluene (nr. 1 campione su tracciato)
- Sommatoria medium bound solventi organici aromatici (nr. 1 campione su tracciato)
- Zinco (nr. 1 campione su tracciato)

- Idrocarburi pesanti C>12 (nr. 11 campioni su 5 siti critici)
- DDD+DDT+DDE (Somma Medium Bound) (Fitofarmaci) (nr. 3 campioni su 2 siti critici)

I campioni di riporto (in numero di 64), riscontrati e prelevati solo nei siti critici, hanno dato una percentuale di non conformità ai limiti normativi di CSC pari a circa il 10,94 %. (7 campioni su 64), I campioni di riporto invece risultati non conformi al test di cessione sono stati 12 con una percentuale di supero pari al 18,75 %.

- Zinco (nr. 1 campione su un sito critico)
- Idrocarburi pesanti C>12 (nr. 4 campioni su 3 siti critici)
- Policlorobifenili (nr. 2 campioni su un sito critico)

I superamenti del test di cessione riscontrati riguardano i seguenti parametri per i riporti:

- Solfati (nr. 2 campioni su un sito critico)
- Richiesta chimica di ossigeno (COD) (nr. 9 campioni su 4 siti critici)
- Fluoruri (nr. 2 campioni su un sito critico)

Per le terre da scavo i valori rientrano comunque all'interno dei limiti previsti dalla colonna B del D.lgs. 152/06, ad esclusione del solo campione SC01-CL13 quota 0-1m prelevato presso il sito critico CL-13 il quale supera anche il limite previsto dalla colonna B per il parametro DDD+DDT+DDE (Somma Medium Bound), facente parte della categoria dei Fitofarmaci, con un valore rilevato pari a 0.223 mg/kg su s.s. su un limite imposto dalla colonna B di 0,1 mg/kg su s.s.

CARATTERIZZAZIONE IN FASE ESECUTIVA

Per quanto riguarda i materiali da scavo provenienti da opere all'aperto, ancorché per detti materiali si sia proceduto alle caratterizzazioni ante operam, quali:

- realizzazione di opere di sottofondazione (perforazione di pali e micropali);
- realizzazione di pozzi;
- scavo con presenza di riporti;
- scavo con presenza di materiale antropico derivante dal processo produttivo
- scavo in aree che presentino segni di possibile contaminazione non rilevati in sede di caratterizzazione ante operam;

la caratterizzazione ambientale dei materiali da scavo, sarà eseguita mediante prelievi da effettuare direttamente sul fronte scavo e/o in cumuli, in accordo con l'Allegato 8 al D.M. 161/2012.

Per le aree di cantiere, premesso che esistono ancora impedimenti che permettano l'esatta individuazione in maniera definitiva delle stesse, e che questa indeterminazione è acuita dai fenomeni di ostruzionismo locale che non ha permesso di effettuare una programmazione degli accessi presso le citate aree compatibile con l'effettuazione della fase di indagine ante operam nei tempi di conclusione del PdU, e considerato l'elevato numero delle stesse aree, molte delle quali no si configurano come siti produttivi veri e propri, viene proposta una caratterizzazione ridotta :

Criteri di caratterizzazione areale ai sensi del D.M. 161/2012		
Dimensione dell'area di cantiere	Punti di prelievo (proposti)	Normativa
Inferiore a 2.500 metri quadri	Minimo 2	Minimo 3
Tra 2.500 e 5.000 metri quadri	Minimo 3	Minimo 3+1 ogni 2.500
Tra 5.000 e 10.000 metri quadri	Minimo 4	Minimo 3+1 ogni 2.500
Tra 10.000 e 20.000 metri quadri	5 + 1 ogni 10.000 metri quadri	5 + 1 ogni 10.000 metri quadri

PRELIEVI DEI CAMPIONI DAL FRONTE DI SCAVO

Sarà previsto lo stoccaggio in cumuli dei materiali di scavo in quantità comprese tra 3.000 e 5.000 mc in funzione dell'eterogeneità e provenienza del materiale.

Il criterio che verrà utilizzato per la realizzazione dei cumuli e conseguente caratterizzazione degli stessi è quello indicato all'allegato 8 del D.M. 161/12:

Con (n) numero totale dei cumuli realizzabili dall'intera massa da verificare Il numero dei cumuli da campionare sarà :

$$m = k\, n1/3$$

con k=5 mentre i singoli m cumuli da campionare sono scelti in modo casuale.

Oltre ai cumuli individuati con il metodo su esposto sarà sottoposto a caratterizzazione il primo cumulo prodotto e, successivamente, ogni qual volta si verifichino variazioni del processo di produzione, della litologia dei materiali e nei casi in cui si riscontrino evidenze di potenziale contaminazione.

Il prelievo dei campioni del terreno da sottoporre ad analisi quantitativa, sarà effettuato in accordo ai criteri contenuti nella norma UNI 10802 e nell'Allegato 2 al Titolo V della Parte Quarta del D.Lgs.152/2006, alla sezione "Campionamenti terreni e acque sotterranee"

6.5. Siti di Destinazione

6.5.1. Bilancio Materiali e Inquadramento Urbanistico e Geologico

La previsione del Piano è quella di riutilizzare internamente al medesimo cantiere i materiali da scavo prodotti, con, addirittura, un fabbisogno ulteriore di un quantitativo materiali pari a 73.649 mc (in banco), con una differenziazione significativa per le singole varianti:

- *Variante di Montichiari* :
  I materiali da scavo prodotti non saranno sufficienti a ricoprire il fabbisogno con una necessità di ulteriori 69.809,71 mc; il riutilizzo è previsto per l'intero tracciato da pk 87,081 a pk 101,327;
- *Ghedi-Borgosatollo :*
  I materiali da scavo prodotti non saranno sufficienti a ricoprire il fabbisogno e ne necessiteranno ulteriori 9.339 mc; il riutilizzo è previsto per l'intero percorso;
- *Elettrodotti :*
  Si avrà un esubero di terra da scavo di circa 5.500 mc; tale materiale sarà disponibile per le altre WBS in dipendenza della loro qualità ambientale e geotecnica; il riutilizzo è previsto sull'intero tracciato, in corrispondenza di ogni sostegno.

In tali computi non sono considerate, però, le situazioni derivanti dal mancato requisito di qualità ambientale di talune partite di MDS che potrebbero derivare dai Siti Critici o da altre situazioni che andrebbero ad evidenziarsi nel prosieguo delle indagini ante operam (laddove necessitino ulteriori indagini o non è stato possibile operare per indisponibilità degli attuali proprietari) ed inoltre, nel corso delle indagini in fase di esecuzione.

Come conseguenza della coincidenza tra siti di produzione e siti di destinazione, l'inquadramento territoriale, urbanistico e geologico è lo stesso di quello relativo ai siti di produzione.

6.5.2. Aree di Deposito Intermedio

Le aree di deposito intermedio, aree dove il materiale viene depositato in attesa di essere caratterizzato e, una volta caratterizzato, in attesa del suo conferimento al sito di destinazione finale, saranno individuate in zone apposite, definite "Aree di Stoccaggio Terre" (sigla "ST"), e i materiali già caratterizzati saranno anch'essi separati da quelli in attesa di caratterizzazione; tali aree sono sempre interne al sito di produzione.

Le aree di deposito intermedio rientrano nella categorie delle aree tecniche di cantiere, ed in esse verranno convogliati prevalentemente materiali di stoccaggio di tipologia diversificata, quali :

- *inerti;*
- *terreno vegetale;*
- *materiale proveniente da scavi.*

Anche per le Aree Tecniche nel progetto si prevede come esse siano sempre ubicate in stretta adiacenza al tracciato dei due ambiti progettuali in esame (Variante di Montichiari e Riq. Strad. Ghedi-Borgosatollo con, di conseguenza, il medesimo inquadramento territoriale, urbanistico e geologico dei siti di produzione.

6.6. LOGISTICA DEI TRASPORTI

6.6.1. DESCRIZIONE DELLE MODALITÀ E DEI PERCORSI

La movimentazione dei materiali da scavo sarà espletata all'interno del cantiere, e i percorsi interessati saranno esclusivamente quelli già individuati in seno alla progettazione attinente la cantierizzazione. Le modalità previste di trasporto saranno esclusivamente su mezzi gommati e riguarderanno i principali materiali da costruzione necessari alla realizzazione degli interventi progettuali:

a) inerti per la realizzazione dei rilevati;
b) inerti pregiati per lavorati;
c) calcestruzzo per la realizzazione delle principale opere d'arte;
d) ferro d'armatura per la realizzazione delle opere in c.a. e c.a.p. e manufatti prefabbricati

Nella prima voce rientrano i materiali da scavo che saranno oggetto di movimentazione dalle aree di produzione, alle aree di stoccaggio (se necessario), alle aree di riutilizzo (sempre nell'ambito del medesimo cantiere).

Il trasporto dei materiali da scavo avverrà prevalentemente su piste di cantiere ed all'occorrenza su brevi tratti di viabilità ordinaria privilegiando i criteri di :

- Riduzione al minimo di numero e lunghezza dei percorsi in area urbana;
- Scelta delle strade a maggiore capacità di traffico;
- Limitazione al minimo dei transiti in aree residenziali;
- Scelta dei percorsi più rapidi (tra cantieri o aree di lavoro e la viabilità a lunga percorrenza).

In tutte le fasi successive all'uscita del materiale dal sito di produzione verso un sito di utilizzo o di deposito provvisorio, il trasporto del materiale escavato sarà accompagnato dalla documentazione di trasporto di cui all'allegato 6 del D.M. 161/2012, con comunicazione preventiva all'autorità competente di una comunicazione attestante la generalità della stazione appaltante della ditta appaltatrice dei lavori di scavo/intervento, della ditta che trasporta il materiale, della ditta che riceve il materiale e del luogo di destinazione, targa dei mezzi utilizzati, sito di provenienza, data e ora del carico, quantità e tipologia del materiale trasportato.

In appendice al Piano sono inoltre riportate:

1) la tabella di sintesi dei materiali da scavo in uscita ed ingresso per ogni tipologia di opera d'arte (cfr. punto a) con ulteriore distinzione per singola WBS;
2) le schede sintetiche dei movimenti di MDS per ogni WBS (cfr. punto d).

6.7. DURATA DEL PIANO DI UTILIZZO

La durata del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo è stimata in 38 mesi da data inizio lavori.

7. DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA

L'analisi della documentazione integrativa trasmessa, suddivisa nei vari campi assoggettati alla richiesta di integrazioni del 23/12/2015, ha dato riscontri in generale considerati esaustivi, pur con la presenza di alcuni casi in cui, sia la documentazione di 1° fase che quella integrativa, sono risultate non completamente esaustive. In tutti questi sopracitati casi sono state evidenziate le criticità residue relative all'ambito di variante, che, ritenute non ostative al rilascio del presente Parere, hanno avuto riscontro nel quadro prescrittivo.

7.1. ASPETTI GENERALI

Le analisi esaminate evidenziano la necessità di individuare precise misure di compensazione, a valenza agricola, per evitare effetti pregiudizievoli a danno delle produzioni agricole di qualità interessate dal progetto proposto e per impedire successive eventuali conseguenze sulla redditività e la coerenza produttiva del territorio di qualità interferito.

ELETTRODOTTO DI CALCINATO : SI EVIDENZIA CHE :

a) Le elaborazioni alternative presentate rendono evidente la convenienza dell'alternativa 1, per la Linea Primaria AT 132kV - Calcinato – Lonato, come oggetto delle successive fasi di progettazione.
b) La procedura attuale è una procedura di VIA eseguita su una nuova proposta progettuale, anche se conseguente ad una prescrizione CIPE, e la verifica di valutazione della fattibilità di adeguamento e potenziamento della linea storica (minor consumo di suolo agricolo di pregio e minori interferenze con cascine di interesse storico-architettonico), rende necessario adeguare la proposta progettuale. Dovranno inoltre essere riesaminati gli scenari definitivi della Cantierizzazione, ancora non definitiva a seguito della CdS.
c) La soluzione proposta prevede un minor consumo di suolo ed è maggiormente condivisa; tuttavia si segnala che per questa nuova configurazione, oltre al minor consumo di suolo non sono state fatte ulteriori considerazioni in relazione ad eventuali impatti ambientali che si possono verificare; questo tema è di particolare rilevanza in relazione ai siti che non si trovano all'interno di un ATE e agli impatti generati dal traffico indotto.

PIANO CAVE

La soluzione proposta prevede dei siti che si trovano all'esterno del Piano Cave e per i quali non sono stati verificati gli eventuali effetti diretti ed indiretti sull'ambiente; inoltre il traffico indotto dalla configurazione proposta non è stato indicato e non sono stati valutati gli impatti generati. Si ritiene necessario che una volta definita la configurazione dei siti di cava sia approfondita la loro caratterizzazione e l'analisi degli impatti.

SOLUZIONI ARCHITETTONICHE DELLE OPERE D'ARTE

La qualità architettonica delle opere d'arte principali previste dal progetto (ponti, viadotti, gallerie artificiali, imbocchi gallerie), e la possibile scelta di tecniche costruttive alternative a quelle proposte al fine di minimizzare gli effetti di intrusione sul quadro paesistico esistente, dovrà essere compito di specifici approfondimenti dotati di adeguate foto simulazioni ad altezza osservatore, ante operam e post operam con e senza mitigazioni.

DEFINIZIONE DELLE OPERE DI PRESIDIO IDRAULICO

Alla luce delle considerazioni espresse, nella fase progettuale successiva, vadano esplicitate in modo chiaro ed esaustivo i fossi drenanti previsti nel tratto in esame, la loro gestione in fase di esercizio, le caratteristiche idrologiche/idrauliche dell'area in cui si inseriscono alla luce degli aggiornamenti pianificatori derivanti dagli ultimi monitoraggi ai sensi della normativa vigente in materia di risorse idriche.

7.2. SITI DI CAVA

In risposta alle richieste di integrazioni (in particolare al quesito n° 8 relativo ai siti di cava), il Proponente, dopo il confronto con le realtà esistenti sul territorio ha proposto la riconfigurazione delle ipotesi progettuali relative all'approvvigionamento degli inerti, prevedendo l'apertura di una sola nuova cava, la BS2-Lograto, ricorrendo, per l'acquisizione del materiale per il rimanente fabbisogno, al mercato e/o a interventi di escavazione già approvati. Alla luce di ciò, l'esame delle integrazioni prodotte, si è ridotto all'analisi delle risposte riferentesi alla sola cava BS2 nel comune di Lograto non essendo più previste le aperture degli altri 5 siti di cava previsti in regione Lombardia e della cava VR1 in Regione Veneto.

La proposta, che costituisce una valida alternativa al piano di progetto, come dettagliato nel successivo Capitolo 8, ha permesso di ridurre le criticità residue a :

ATMOSFERA

L'analisi della documentazione evidenzia come debbano essere ripetute le stima delle emissioni di NO2, CO e PM10 (macchine operatrici) utilizzando i corretti fattori di emissione di cui al punto 65, ed effettuare tale stima anche per gli inquinanti CH6 COV e NH3.

CAVA BS2

Dalle Relazioni del Proponente si evidenzia come, una volta definita la configurazione dei siti estrattivi e prima dell'elaborazione della successiva fase progettuale, sia necessaria la verifica dell'adeguamento del progetto di realizzazione della cava alle norme tecniche di attuazione riferite al Reticolo Idrico Minore del territorio del Comune di Lograto.

In relazione a quanto esposto, contestualmente alla presentazione della configurazione definitiva dei siti estrattivi, dovranno essere fornite anche informazioni specifiche sulla provenienza e sulle caratteristiche del materiale inerte proveniente dagli scavi collegati all'esecuzione della linea ferroviaria da utilizzare per il progetto di ripristino morfologico tramite ritombamento della depressione di scavo della cava (Cava BS2 – Lograto (BS).

DETTAGLIO DELLE OPERE

Trattandosi di Opere per le quali è ancora in corso la VIA, si può accettare un grado di definizione minore, nelle elaborazioni progettuali successive si dovrà dettagliare il dimensionamento delle opere in modo che possano essere individuate le eventuali misure atte a ridurre o compensare gli effetti dell'intervento sull'ambiente, soprattutto in relazione alla valutazione delle misure necessarie a ridurre o compensare gli effetti degli interventi sulla componente idrica.

Per i motivi esposti nelle considerazioni tecniche, una volta definita la configurazione dei siti estrattivi e prima dell'elaborazione del successivo progetto, la necessità di completare il quadro descrittivo dello stato attuale del reticolo idrografico riportando le informazioni richieste in merito alle caratteristiche idrologico-idrauliche dei canali interferiti ed alla qualità delle acque superficiali. Il progetto di variazione del tracciato dovrebbe riguardare anche le nuove fasce di rispetto dei canali deviati e dovrebbero essere precisate le misure per la corretta gestione delle attività di cava ed il piano per la gestione delle emergenze ambientali.

FAUNA ED ECOSISTEMI

a) Si dovrà definire e descrivere l'ambito di riferimento adottato per l'analisi faunistica.
b) Vista la possibile presenza di specie di interesse conservazionistico e/o emergenze faunistiche si reputa necessario approfondire la caratterizzazione faunistica delle aree in esame con sopralluoghi nel periodo primaverile-estivo-autunnale (o più consoni per i vari gruppi faunistici), prima della successiva fase di progettazione.

SALUTE PUBBLICA

Si rileva che il proponente afferma più volte nella relazione che "in una fase di approfondimento successiva a questa verranno elaborati anche i Dati Salute per singolo Comune interessato", che dovranno quindi essere forniti nella successiva fase progettuale.

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il PMA (Progetto di Monitoraggio Ambientale) per la nuova configurazione dei siti di cava dovrà essere definito nella successiva fase progettuale e allegato con le integrazioni, aggiornamenti e/o dettagli inerenti alle specie e agli habitat da monitorare, con la indicazione temporale dei monitoraggi, dei punti di campionamento, della tempistica di controllo/prelievo, metodiche, ecc.

7.3. CANTIERIZZAZIONI

AMPLIAMENTO DEL PIANO DI CANTIERIZZAZIONE

Si ritiene necessario che la configurazione definitiva dei cantieri e di tutto ciò ad essi correlato (strade, depositi, aree di lavorazione, ecc), una volta definita, sia sottoposta ad analisi ambientali per verificarne gli impatti e definirne gli interventi di mitigazione. E che conseguentemente sia elaborato il Progetto di Monitoraggio Ambientale (modalità, punti di misura, ecc.).

AMBIENTE IDRICO

Si ritiene che già in questa fase di progettazione, così come previsto dalla normativa vigente DLgs. 12/04/2006, n.163, aggiornato al DL 24/06/2014, n.90 (artt. 93 e 166), il Proponente avrebbe dovuto fornire un dettaglio a livello di definitivo relativamente ai sistemi di raccolta, allontanamento

e scarico delle acque meteoriche che dilavano le aree di cantiere così da verificarne gli impatti ambientali prodotti, in riferimento a dati/informazioni idrologiche /idrauliche e riferimenti normativi aggiornati. Dovrà quindi prevedersi una fase di progettazione successiva avente un grado di dettaglio appropriato e assicurare che il PMA definisca tutti i punti di monitoraggio in riferimento ai cantieri presenti sulle aree interferite dall'infrastruttura.

Mancano mitigazioni specifiche per gli ambiti ripariali e indicazioni progettuali per i ripristini vegetazionali in fase post operam nelle aree ripariali interferite dalla viabilità di cantiere.

FAUNA ED ECOSISTEMI

E' necessario un ulteriore approfondimento relativo alla caratterizzazione faunistica delle aree in esame con sopralluoghi da effettuarsi nel periodo primaverile-estivo-autunnale (e comunque nei periodi più consoni per i vari gruppi faunistici), prima della fase di progettazione esecutiva al fine di avere un quadro il più possibile aggiornato e reale della situazione anche nelle aree a matrice agricola, tipicamente ricche di fauna caratteristica che, nel caso degli uccelli, spesso in tali siti nidifica al suolo e quindi è più sensibile ad eventuali impatti in tali aree. Tale approfondimento deve essere in particolare volto all'individuazione delle "emergenze faunistiche" citate dallo stesso proponente. Di conseguenza sarà necessario approfondire la relativa stima dei potenziali impatti in tali aree.

Devono essere previste misure per la mitigazione degli impatti sulle specie faunistiche interferite e sul patrimonio agroalimentare, ed evitare che i lavori siano svolti nei periodi più sensibili per la fauna, cioè in generale nel periodo primavera-estate.

Nelle fasi successive dovrà essere specificata e motivata la scelta dell'ubicazione dei sottopassi e della loro realizzazione.

Si ritiene necessaria l'individuazione di precise misure di compensazione, a valenza agricola, per evitare effetti pregiudizievoli a danno delle produzioni agricole di qualità coinvolte nel processo di cantierizzazione (cantiere L.5.0.1) e per impedire successive eventuali conseguenze sulla redditività e la coerenza produttiva del territorio di qualità interferito. Inoltre si ritiene opportuno verificare la possibilità di prevedere una diversa localizzazione o riduzione del cantiere operativo, in relazione anche alle riscontrate incidenze sulla rete ecologica e sulla fauna presente.

STIMA DEGLI IMPATTI

E' necessario riformulare la stima degli impatti anche mediante costruzione di opportune matrici che permettano la loro quantificazione, su tutte le aree coinvolte dalla cantierizzazione e non sulle sole aree Natura 2000.

7.4. STRADA GHEDI-BORGOSATOLLO

CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI

Si ritiene necessario ipotizzare un anno di inizio esercizio, con la massima approssimazione possibile, per poter contestualizzare le analisi, soprattutto in tema di "concorsualità".

ATMOSFERA

Si ritiene necessario fornire la stima delle emissioni di particolato da cumuli di stoccaggio, precisando la fonte dei fattori di emissione delle macchine operatrici, aggiornamento i fattori di emissione utilizzati nel SIA.

AMBIENTE IDRICO

Si ritiene che, per la successiva fase progettuale, occorra fornire informazioni/dati idrologici – idraulici il più aggiornati possibile rivolgendosi agli enti territoriali di competenza (Autorità di Bacino, Consorzi di Bonifica, ecc), organizzando campagne di rilievo sia per il calcolo del coefficiente di permeabilità per le aree individuate come fossi disperdenti sia del tratto del torrente Garza per eseguire le simulazioni idrauliche necessarie.

FAUNA ED ECOSISTEMI

Si ritiene necessario estendere la fascia di indagine per la componente faunistica, con sopraluo-

ghi specifici prima della fase di progettazione esecutiva e negli opportuni periodi in cui verificare la presenza dei taxa.

La proposta di PMA deve essere predisposta in funzione delle specie potenzialmente presenti con specifica delle metodiche, punti di campionamento, tempistica di rilievo, ecc, anche in funzione del fatto che sarà necessario, nell'ambito dei rilievi in campo necessari alla reale caratterizzazione dei siti, già avere un'idea di cosa identificare e monitorare.

7.5. VARIANTE DI MONTICHIARI

ATMOSFERA

La stima dei gas esausti delle macchine operatrici dovrà essere rivalutata utilizzando il fattore di emissione corretto, verificando gli impatti a tutti i recettori indicati.

AMBIENTE IDRICO

Si ritiene necessario che in sede di verifica di ottemperanza il Proponente riferisca in merito all'aggiornamento dei dati idrologici e idraulici e della relativa cartografia tematica in quanto fondamentale per una corretta valutazione degli impatti e delle conseguenti opere di mitigazione e/o compensazione, oltre che per le scelte progettuali e per la redazione del Piano di Monitoraggio. Inoltre, si ribadisce quanto già notato precedentemente circa i fossi drenanti.

VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA

E' necessario tenere conto del principio di precauzione e riclassificare le emergenze vegetazionali per i valori di Sensibilità, Naturalità e Indice di qualità vegetazionale, così come già fatto dal proponente in altri punti dello studio.

7.6. ELETTRODOTTI

ATMOSFERA

In fase di Ottemperanza, così come previsto dalla normativa vigente, il progetto dovrà avere un approfondimento con, in particolare, la valutazione quantitativa delle emissioni dovute alle attività di scavo e trasporto del materiali.

VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI

Sulla base degli impatti individuati come significativi (Relazione Allegato al punto 75c), in particolare per le comunità dei boschi di caducifoglie autoctone e delle radure in esse contenute, è necessario definire con precisione adeguate misure di mitigazione/compensazione, ad integrazione di quanto proposto nel SIA e seguendo le indicazioni riportate nell'Alleg. punto 75c.

Si dovrà, inoltre, integrare opportunamente in base alle considerazioni tecniche fatte e di specificare come i lavori relativi alle opere non saranno effettuati nei periodi più sensibili per la fauna presente (periodi riproduttivi e periodi di svernamento).

CAMPI MAGNETICI

Il calcolo dell'incremento dei valori di campo magnetico, così come eseguito, in merito al parallelismo degli elettrodotti di nuova realizzazione con quelli esistenti non rispecchia quanto indicato dal documento ISPRA "Disposizioni integrative/interpretative". Dovrà darsi successivamente seguito ad una fase di verifica del rispetto dei requisiti previsti dal citato documento nelle condizioni di parallelismo rispetto alla condizione imperturbata (esistente) e, nel caso contrario, di prevedere opportune misure di mitigazione.

8. CONSIDERAZIONI FINALI DI ISTRUTTORIA

Alla luce delle analisi effettuate sul SIA di progetto e sulle successive Integrazioni fornite da Proponente, lo studio presentato si configura come esaustivo, pur con alcune criticità sia generali, sia riferite a punti specifici evidenziati da una risposta alla richiesta di Integrazioni, criticità che hanno il

loro riscontro nel successivo quadro prescrittivo.

8.1.1. CRITICITÀ RELATIVE AGLI ASPETTI GENERALI

Le stime del proponente mettono in evidenza un forte impatto sui vigneti di qualità (DOC Valtenesi, DOC San Martino della Battaglia, DOC Lugana, etc.) e un consumo irreversibile di suolo agricolo vocato a tali produzioni. Anche in previsione di eventuali futuri fenomeni di urbanizzazione limitrofi alle aree interessate dal progetto e delle difficoltà agronomiche nel ripristino delle attività agricole originarie sulle aree oggetto di cantierizzazione, è auspicabile prevedere misure compensative a valenza agricola.

Si ritiene inoltre necessaria l'individuazione di precise misure di compensazione, a valenza agricola, per evitare effetti pregiudizievoli a danno delle produzioni agricole di qualità interessate dal progetto proposto e per impedire successive eventuali conseguenze sulla redditività e la coerenza produttiva del territorio di qualità interferito. Su tale tema vedasi anche criticità residua alle integrazioni n.7 e n.54.

8.1.2. ULTERIORI CRITICITÀ RESIDUE

COMPONENTE ATMOSFERA

Si ritiene opportuno aggiornare/integrare il PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE con:

- il monitoraggio dei metalli pesanti e dell'ammoniaca (inquinanti potenzialmente presenti nel caso di costruzione di opere stradali e ferroviarie).
- monitoraggio degli inquinanti dovuti ai gas di scarico dei veicoli circolanti sulle piste di cantiere ed al particolato (tale monitoraggio potrà essere definito a seguito della definizione dello scenario definitivo della cantierizzazione (cfr. risposta n.7 punto b) e dei conseguenti impatti.
- Verificare se siano presenti recettori inseriti nelle categorie "Abitato" ed "Oasi naturali, beni monumentali vincolanti" (nella documentazione presentata, nel caso del "Traffico" è stata dichiarata nulla l'interferenza con le suddette categorie; tale mancanza risulta poco chiara in quanto sicuramente l'inquinamento da traffico ha un impatto nei confronti di zone a carattere residenziale come altresì rispetto a zone protette).
- prevedere monitoraggio in continuo da postazioni fisse (si ritiene la modalità di monitoraggio più adeguata in quanto lo stato di qualità dell'aria nel caso in esame è già a rischio superamento e l'opera/cantiere apporta contributi emissivi non trascurabili che contribuiscono ai livelli degli inquinanti nell'area).
- verifica della coerenza tra il posizionamento dei punti di monitoraggio (e quindi dei recettori) indicati nel SIA e nel PMA (in riferimento a tutte le fasi di monitoraggio).
- la verifica della efficacia degli interventi di mitigazione.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Pur attraversando principalmente ambienti antropizzati in diverso grado, si sottolinea che la linea AC interferisce in diversi punti con gli elementi della RER. Le interferenze devono, in generale, essere mitigate favorendo la realizzazione di nuove unità ecosistemiche e di interventi di deframmentazione ecologica che incrementino la connettività.

In dettaglio, le situazioni che evidenziano maggiori criticità sono relative all'attraversamento o alla prossimità con i seguenti elementi:

- Settori 132 " Brescia " e 133 " Mella di Capriano del Colle" (Ganglio primario: "Fontanili del Mella", Corridoi primari: "Fiume Mella e Colline di Sant'Anna" (area prioritaria per la biodiversità), "Fascia centrale dei fontanili" (area prioritaria per la biodiversità),
- Elementi di secondo livello: aree agricole a ovest di travagliato):
  - Con riguardo ai fontanili, la Rete Ecologica Regionale stabilisce che sia mantenuta e migliorata la vegetazione forestale circostante, siano mantenute le siepi arbustive e quelle lianose di rovo, che venga effettuata una gestione naturalistica della rete idrica minore.
  - Con riferimento al fiume Mella, la RER prescrive, tra l'altro, che sia conservata la vegetazione perifluviale, vengano messe a dimora fasce boschive ripariali, siano conservate e ri-

pristinate le lanche fluviali e le zone umide, siano mantenute le siepi e i prati stabili polifitici.

- In corrispondenza del corridoio primario che corre lungo il fiume Mella, il tracciato della Linea ferroviaria AC/AV si sviluppa su viadotto, per una lunghezza di ca. 1735 m, superando il vaso Mandolosso, il Fiume Mella, la SP 9, la roggia Seriola Garza e il complesso industriale di Flero. In queste aree le mitigazioni previste per la Linea AC/AV si sovrappongono con quelle realizzate dalla Società Autostrade Centro Padane (ACP) per il raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari. La connettività del corridoio ecologico non appare, pertanto, particolarmente compromessa dall'intersezione con la Linea AC/AV.

- Settori 152 " Padenghe sul Garda " e 153 " Chiese di Montichiari " (Corridoio primario (in parte ad alta antropizzazione): "Fiume Chiese" Elementi di primo livello: "Fiume Chiese e colline di Montichiari" (area prioritaria per la biodiversità), "Colline Gardesane" (area prioritaria per la biodiversità).
  - Per il Fiume Chiese la Rete Ecologica Regionale prevede, tra l'altro, la conservazione delle zone umide, la conservazione il ripristino dei boschi, la gestione naturalistica della rete idrologica minore, il mantenimento delle siepi arbustive e lianose (rovi), il mantenimento delle fasce ecotonali e delle piante vetuste. Per le Colline Gardesane, prescrive la conservazione dei boschi, dei prati, delle zone umide, delle fasce ecotonali, degli alberi vetusti e del mosaico agricolo.

    In corrispondenza del corridoio primario ad alta antropizzazione lungo il corso del "Fiume Chiese" il tracciato della Linea AC/AV entra in galleria per 779 m, sottopassando l'autostrada A4 e affiancandosi strettamente a nord, successivamente corre in viadotto per 377 m, superando il Fiume Chiese, e ritorna in galleria. Nel progetto definitivo sono previste opere di inserimento ambientale che appaiono, nel complesso, insufficienti.
  - In corrispondenza dell'elemento di primo livello "Colline Gardesane" (area prioritaria per la biodiversità), il tracciato si snoda completamente nella galleria di Lonato in parte naturale, in parte artificiale, per un percorso di 7.371 m (4.751 m naturale), che consente di sottopassare l'A4 e affiancarsi a sud di essa. In comune di Lonato, la galleria omonima consente di sottopassare l'autostrada e di porsi in affiancamento a sud di essa.

8.1.3. IL SISTEMA CAVE

Le risposte già esaminate e descritte nell'analisi della documentazione (1° istanza e successiva integrazione) ha evidenziato come il Proponente abbia sostanzialmente modificato il Piano di approvvigionamento presentato con una nuova proposta in cui si prevede l'apertura di una sola nuova cava (anzi il mantenimento di quella denominata ***BS2- Lograto***) prevedendo, per il rimanente fabbisogno, l'acquisizione del materiale dal mercato e da interventi di escavazione già approvati.

Vengono in ogni caso previste delle precise condizioni ritenute necessarie alla realizzabilità della proposta, evidenziando che le richieste pervenute dal territorio possano essere recepite modificando, nel senso descritto, il progetto solo in concomitanza dell'attuazione contemporanea della :

- Conferma della cava sita nel Comune di Lograto.
- Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26.
- Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 42.
- Sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" in Comune di Castenedolo, in prossimità alla futura stazione ferroviaria A.V.
- Scavo in area posta in prossimità all'imbocco Ovest della galleria di Lonato (superficie di mq. 220.000), destinata alla futura realizzazione del comparto logistico/industriale, come da osservazione del Comune di Lonato.
- Approvvigionamento mediante lo sfruttamento dei poli estrattivi esistenti in provincia di Verona.

L'ipotesi è che qualora una sola delle seguenti condizioni non fosse ritenuta opportuna il proponente conferma la richiesta delle 7 cave di prestito come ipotizzate nel progetto definitivo. In linea generale la soluzione proposta è migliorativa; ma allo stato attuale la medesima dipende dalla realizzazione di molteplici fattori ed appare quindi necessario verificare/monitorare la fattibilità dell'intervento e, nel caso si volesse nuovamente verificare il ritorno alla precedente configurazione (o ad una simile), prevederne comunque la ripubblicazione sottoponendo nuovamente alla Valuta-

zione di Impatti Ambientale una eventuale modifica della configurazione proposta.

COMMENTI – CONSIDERAZIONI TECNICHE

Si segnala che per questa nuova configurazione, oltre al minor consumo di suolo non sono state fatte ulteriori considerazioni in relazione ad eventuali impatti ambientali che si possono verificare; questo tema è di particolare rilevanza in relazione ai siti che non si trovano all'interno di un ATE e agli impatti generati dal traffico indotto. Quanto indicato si riflette infatti nella risposta alla richiesta n.49 dove il proponente in mancanza di una configurazione dei siti definitiva si trova nell'impossibilità di fornire la documentazione richiesta.

Le suddette modifiche della distribuzione dei punti di estrazione si traducono nella tabella:

Prov.	Cava PD	Conferma		Siti esistenti in sostituzione nuove cave	Vol. Scavo (mc)
BS	BS2 - Lograto	Si			1.000.000
	BS3a - Montichiari	No		ATE 26 + ATE 42 + Polo"comparto Sud" Castenedolo	4000.000
	BS3b - Montichiari	No			
	BS4 - Castenedolo	No			
	BS10 - Castenedolo	No			
	BS8 - Calcinato	No		Area Imbocco Ovest Lonato	1.000.000
VR	VR01 - Castelnuovo	No		ATE in Provincia di VR	1.000.000

In linea generale la soluzione proposta è migliorativa; tuttavia si segnala che allo stato attuale la medesima dipende dalla realizzazione di molteplici fattori (vedi Sintesi della risposta), appare quindi necessario verificare/monitorare la fattibilità dell'intervento e sottoporre nuovamente alla valutazione degli impatti un eventuale modifica della configurazione proposta. Si segnala, inoltre, che in considerazione delle condizioni poste dal proponente e degli eventuali impatti che si potranno verificare nella configurazione definitiva è necessario proseguire il processo istruttorio per verificare/monitorare la fattibilità dell'intervento.

8.1.4. CONFIGURAZIONE SITI DI CAVA E CANTIERIZZAZIONE

Nella documentazione integrativa sono state presentate proposte alternative, rispetto a quanto indicato nel progetto definitivo, in riferimento a:

- siti estrattivi
- localizzazione dei cantieri

Le suddette proposte sono caratterizzate da un elevato grado di incertezza dovuto a diversi fattori (accordi economici, istanze del territorio, ecc.); la poca definizione ha determinato l'impossibilità dal parte del Proponente di rispondere in modo esaustivo a molte richieste di integrazione che riguardano appunto i "SITI DI CAVA" e la "CANTIERIZZAZIONE".

Si ritiene necessario quindi che la configurazione definitiva dei siti estrattivi e dei cantieri e di tutto ciò ad essi correlato (strade, depositi, aree di lavorazione, ecc), una volta definita, sia sottoposta ad analisi ambientali per verificarne gli impatti e definirne gli interventi di mitigazione e di ripristino.

8.1.5. PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE ANTE OPERAM

La non definizione dei "Siti di Cava" e della "Cantierizzazione ha determinato alcune carenze dei SIA nella caratterizzazione delle varie matrici ambientali; in alcuni casi il Proponente rimanda tale fase all'esecuzione del PMA. A tal proposito si ritiene utile ricordare che:

- la caratterizzazione dello stato dell'ambiente deve essere effettuata come prima azione e da essa discendono tutte le considerazioni ambientali e le conseguenti scelte progettuali compreso il progetto di impatto ambientale.
- La caratterizzazione dello stato dell'ambiente non può essere assimilata alla fase *ante operam* del progetto di monitoraggio ambientale.

IL SISTEMA CAVE

La soluzione proposta prevede dei siti che si trovano all'esterno del Piano Cave e per i quali non sono stati verificati gli eventuali effetti diretti ed indiretti sull'ambiente; inoltre il traffico indotto dalla configurazione proposta non è stato indicato e non sono stati valutati gli impatti generati. Si ritiene

necessario che una volta definita la configurazione dei siti di cava sia approfondita la loro caratterizzazione e l'analisi degli impatti.

8.1.6. PIANO DI UTILIZZO TERRE

Nel caso delle indagini geognostiche e nella caratterizzazione generale e nella stratigrafia dei terreni specialmente nei casi più sfavorevoli come quelli della galleria di Lonato,di S. Giorgio, e nelle gallerie del sistema del Frassino si specifica che *"In ogni caso sia per approfondire la conoscenza del contesto stratigrafico e soprattutto idrogeologico nelle tratte più critiche del tracciato (galleria Lonato e S. Giorgio, gallerie del sistema Frassino, ecc.), sia per rilevare gli effetti su tale contesto prodotti da eventuali modifiche delle condizioni al contorno verificatesi nei dieci anni trascorsi dall'ultima campagna, si ritiene opportuna l'esecuzione di una nuova campagna di indagini per i successivi sviluppi progettuali. Tale campagna sarà finalizzata soprattutto all'installazione di piezometri per il controllo e il monitoraggio della falda."*

8.1.7. OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Il parere tiene conto delle osservazioni espresse ai sensi dell'all. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 394. Tutte le osservazioni sono state esaminate singolarmente e per tematiche, e considerate ai fini dell'espressione del presente parere e nella formulazione di prescrizioni e raccomandazioni, come descritto in dettaglio nell'allegato A, che costituisce parte integrante di questo documento. È da notare inoltre come le posizioni espresse rappresentino un *unicum* documentale relativo all'intero progetto della tratta, intesa come somma delle due parti attualmente esaminate in procedure distinte: il tratto in Verifica di Ottemperanza e i tratti oggetto dell'attuale Verifica di Impatto Ambientale (proposte di Variante), e saranno quindi ricomprese anche nella procedura parallela.

Problematiche relative a richieste di modifiche o interventi localizzati lungo il tracciato

Il proponente, in sede di presentazione del progetto preliminare, ha presentato già un progetto al quale è stata riconosciuta la Valutazione di Compatibilità Ambientale; la modifica del tracciato sia globalmente che localmente può avvenire quindi solo per piccoli aggiustamenti di dettaglio entro la fascia di territorio individuata dal preliminare, salvo la necessità, come nel caso in esame, di prevedere Varianti Motivate che si riconoscano come Sostanziali richiedendo quindi una nuova procedura, parziale, con ripubblicazione ed esame VIA. Le richieste relative a piccole modifiche non ricadenti nella succitata categoria possono quindi prevedere un supplemento di analisi e il raggiungimento di soluzioni concordate con Comuni, Regioni e altri Enti di Competenza territoriale, quali i Parchi, oltre alle eventuali Autorità di Bacino. Si prende atto della disponibilità del Proponente ad effettuare tali verifiche, come contro dedotto a molte delle richieste del pubblico.

Problematiche relative alle operazioni di manutenzione ed esercizio della linea.

Sono presenti, tra le altre, molte osservazioni da parte dei Comuni come anche di privati, relative a problematiche inerenti i volumi di traffico in esercizio, la loro concentrazione oraria, la manutenzione della linea e del materiale rotabile, la manutenzione degli impianti realizzati quali opere di mitigazione, l'entità o la richiesta di maggiorazione delle opere di compensazione. Il proponente, in sede di presentazione del progetto preliminare, ha presentato già uno studio di traffico, oltre ad una analisi costi/benefici, definendo i futuri volumi di traffico la cui responsabilità sarà, come la gestione della linea e la manutenzione della stessa, trasferita ad RFI la quale sarà l'unica responsabile di tali problematiche.

In relazione alla manutenzione degli impianti mitigativi (quali alberature od opere a verde ecc ..), la manutenzione (con relative garanzie) è a carico del proponente per almeno due anni dalla consegna delle opere, successivamente a questo periodo essa ritornerà a carico dei proprietari delle aree di impianto. Per le opere di compensazione citate in aumento o modifica di quelle eventualmente già previste, nel progetto è stanziata una somma, rapportata percentualmente all'importo delle opere, destinata a questo tipo di intervento. Entro tale ambito, e con l'accordo di Comuni, Regioni, Enti territoriali competenti, tutti gli interventi, già proposti, aggiuntivi o modificativi delle previsioni preliminari possono essere programmati.

Osservazioni di privati ed enti pubblici su vincoli Urbanistico-Storico-Paesaggistico

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le note di alcuni privati o Enti territoriali relativi ad impatti su beni storici o paesaggistici o su aree vincolate da progetti approvati (è il caso del Santuario della Madonna del Frassino, o le località Villa Bacotto - Villa della Cella (già Forte Baccotto, poi Villa Cavalli de Peverelli), dichiarate di interesse culturale, o altri quali il Complesso Rurale denominato "Corte Mano di Ferro", o *il Parco Agricolo del Monte Netto;* in cui oltre che a vincoli di tipo Archeologico o Storico-Architettonico, si notano interferenze con gli ambiti paesaggistici all'interno delle aree interessate dovute sia all'inserimento dell'opera che alle problematiche insorgenti nelle fasi di cantierizzazione, nonché agli interventi sulle viabilità ordinarie interferite;

In relazione a tutte queste problematiche si è giunti alla considerazione che, per quanto ci sia una disponibilità ad affrontare le suddette interferenze nei previsti affinamenti della progettazione di dettaglio, esistano ancora puntuali nodi di conflitto significativi con le realtà locali. Fatte salve le richieste delle Soprintendenze, si indica come sia necessario che le eventuali interferenze tra la nuova opera e le situazioni segnalate siano oggetto di verifica nel successivo sviluppo progettuale, con l'applicazione di soluzioni concordate.

Problematiche relative al Piano Cave e al Piano di Utilizzo Terre

Sono presenti le note di Privati, Associazioni imprenditoriali, Comuni e competenti Entità territoriali riferite alla prima presentazione delle varianti relative al programma di reperimento inerti, con la conseguente richiesta di apertura di 7 cave (6 in Regione Lombardi 1 in regione Veneto). Nel corso dell'istruttoria tale evenienza è stata scartata riducendo drasticamente il numero delle cave (prevista la sola BS2, Lombardia) come ampliamente dettagliato. Si ritiene, di conseguenza, che tali richieste siano da considerarsi ottemperate con l'adozione delle soluzioni progettuali proposte. Si reputa comunque auspicabile l'affinamento anche della soluzione della cava BS2, con l'analisi di possibili soluzioni prese in accordo con il Territorio e Enti competenti.

Con riferimento al Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo, e con particolare riguardo ai rifiuti da demolizione, sono presenti note di Comuni e Entità territoriali, circa lo stoccaggio e/o l'utilizzo di rifiuti da demolizione, in particolare per quanto riguarda il territorio di Castenedolo e, con riferimento alla normativa vigente, quali sono le modalità previste per il trattamento dei suddetti rifiuti preliminare al loro riutilizzo, con individuazione dei siti di deposito e di trattamento. Nelle Osservazioni si evidenzia anche la mancanza di uno studio esaustivo per l'indagine delle terre e rocce da scavo, con la presentazione di analisi chimiche dei terreni, come previsto dalla vigente legislazione. Tali osservazioni si ritengono superate dalle documentazioni prodotte durante la procedura, con la presentazione del PUT di progetto e con la relativa approvazione con prescrizioni. Tutta la materia dovrà comunque essere ricompresa nel PUT generale di Progetto da presentare, in completamento con tutta la programmazione della tratta, entro i termini di legge previsti per la fase esecutiva.

Delibere Comunali e Provinciali, Viabilità locali

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le delibere di alcuni comuni interessati dall'infrastruttura, con accluse osservazioni, che, essendo state già esaminate nei DGR Regionali della Lombardia e del Veneto, si ritengono ottemperate con le decisioni delle citate Delibere qui integralmente riconfermate. Si reputa comunque auspicabile l'affinamento di tutte le soluzioni del nell'ambito del successivo progetto, in coordinamento con gli Enti territorialmente competenti.

Osservazioni di enti pubblici/privati su problematiche relative agli espropri

Osservazioni diverse da quelle sopra richiamate (critiche alla politica dei trasporti in generale; politica degli indennizzi, politica degli espropri e richiesta di espletare oneri procedurali non previsti dalla normativa vigente) si ritengono non pertinenti alla procedura di VIA; le note espresse valgono solo come prese d'atto delle osservazioni medesime.

8.1.8. PARERI REGIONALI

Le Regioni Lombardia e Veneto, ambedue interessate dal progetto della tratta AC/AV Brescia-Verona, hanno espletato il loro iter di Verifica Ambientale, relativo alla totalità della tratta e quindi comprensivo anche degli ambiti di variante oggetto del presente Parere.

LOMBARDIA

La Regione Lombardia ha emesso in data 23.01.2015 la Delibera di Giunta Regionale DGR X/3055, *Espressione del Parere Regionale ai sensi degli Artt. 165, 166 e 167, comma 5, del D.Lgs n°163/2006 e ss.mm.ii., sul Progetto Definitivo "Linea AC/AV Torino-Venezia, Tratta Milano-Verona, Lotto Funzionale Brescia-Verona"*, parere positivo con prescrizioni che qui si condividono.

In particolare il parere presenta un quadro prescrittivo che individua criticità puntuali relative a problematiche locali dei Comuni interferiti dalla nuova linea, quali:

- Cronoprogramma, opere di ricucitura della rete stradale per:
  - Comuni di Rovato, Cazzago San Martino, Travagliato, Lograto
  - Comuni di Torbole Casaglia, Azzano Mella, Capriano del Colle, Flero, Poncarale
  - Comuni di Borgosatollo, Ghedi, Castenedolo, Montichiari, Calcinato
  - Comuni di Mazzano, Lonato, Desenzano, Pozzolengo, Ponti sul Mincio
- Cantierizzazione e viabilità di cantiere per :
  - Comuni di Lograto, Capriano del Colle, Flero, S. Zeno Naviglio, Poncarale, Borgosatollo
  - Comuni di Calcinato, Mazzano, Lonato, Desenzano, Pozzolengo, Ponti sul Mincio
- Continuità idraulica per :
  - Comuni Torbole Casaglia, Azzano Mella, Flero, Poncarale, Borgosatollo

con indicazioni prescrittive che qui si intendono condivise, fatte salve ulteriori prescrizioni di cui al corrente Parere, e con una serie di prescrizioni generali relative a :

- Adeguamento alle normative tecniche in vigore, e in particolare alle normative sismiche.
- Approfondimento delle analisi relative alla valutazione degli impatti sulle attività produttive agricole e alla ricomposizione fondiaria.

VENETO

La Regione Veneto ha emesso in data 25.02.2015 il Parere della Commissione Regionale VIA n. 509, relativo a : *CEPAV DUE – Infrastrutture ferroviarie strategiche definite dalla Legge Obiettivo n. 443/01 - Linea AV/AC Torino-Venezia, Tratta Milano-Verona, Lotto funzionale Brescia-Verona – Comuni di localizzazione: Peschiera del Garda, Castelnuovo del Garda, Sona, Sommacampagna, Bussolengo e Verona (VR) e Comuni in Regione Lombardia. – Procedura di VIA statale e Legge Obiettivo (D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. e L.O. n. 443/01, L.R. n. 10/1999 e ss.mm.ii.).",* parere positivo con prescrizioni che qui si condividono.

In particolare il parere presenta un quadro prescrittivo che individua criticità puntuali relative a problematiche locali dei Comuni interferiti dalla nuova linea, quali:

- Opere di ricucitura della rete stradale, Cantierizzazione e viabilità di cantiere per:
  - Comuni di Castelnuovo del Garda, Sommacampagna, Sona, Peschiera del Garda
  - Comune e Provincia di Verona
- Opere a verde, impatti sui comparti agricoli e bonifiche
  - Comuni di Castelnuovo del Garda, Sommacampagna, Peschiera del Garda

Con indicazioni prescrittive che qui si intendono condivise, fatte salve ulteriori prescrizioni di cui al corrente Parere, e con una serie di prescrizioni generali relative a :

- Interramento dell'elettrodotto di Sona (Sommacampagna) e spostamento della sottostazione
- Cava di prestiton VR1 – Comune di Castelnuovo
- Cantierizzazione, gestione operativa dei cantieri, movimentazione mezzi e materiali.
- Prescrizioni progettuali nell'ambito di "Madonna del Frassino"
- Interferenze con altre opere infrastrutturali in previsione o in progetto.
- Progettazione delle opere d'arte principali e viabilità complementari
- Coordinamento con le autorità territoriali competenti (Comuni, Enti di Bonifica, ecc.) per la definizione del Progetto esecutivo.
- Ampliamento dei monitoraggi e delle opere di mitigazione e ripristino ambientale
- Coordinamento con ARPA Veneto su modalità di controllo ambientale.
- Fasi progettuali sul sito della SIC "Laghetto del Frassino"

- Messa a punto dei piani di esproprio
- Piano di Monitoraggio ambientale

8.1.9. INTERFERENZA CON IL SI.TA.VE

Il Progetto sottoposto alla attuale Procedura di Compatibilità Ambientale afferisce alle opere in variante del Progetto Definitivo della ***AV/AC Torino-Venezia, Tratta Milano-Verona, Lotto Funzionale Brescia-Verona***, approvata con delibera CIPE n. 120 del 05/12/2003, attualmente in contemporaneo esame per la Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni di cui alla suddetta Delibera di circa 11 anni fa. Nel corso di questi 11 anni è stato sottoposto ad esame di Compatibilità il Progetto relativo al Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete (Si.Ta.Ve.), ed afferente al medesimo territorio), progetto che ha ottenuto il Parere di Compatibilità Ambientale in data 28.07.2010 con il parere n°473/2010.

Nel corso della suddetta procedura sono state esaminate tutte le interferenze tra il Progetto presentato e il tracciato dell'Opere Ferroviaria AC/AV Torino-Venezia, con particolare riferimento alla tratta attualmente in verifica di Ottemperanza, senza che fossero riscontrate interferenze insuperabili in fase di realizzazione di ambedue i progetti.

Per effetto di quanto detto si considera necessaria l'istituzione di una fase di confronto, sotto l'egida della Regione Veneto, che attualizzi gli effetti di possibili interferenze e/o l'ottimizzazione di alcune scelte progettuali.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO
La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

AI FINI DELL'APPROVAZIONE DEL PIANO DI UTILIZZO DELL'OPERA INDICATA IN PREMESSA

APPROVA

il sopracitato Piano di Utilizzo (aggiornato con i quantitativi di cui alla tabella riepilogativa evidenziata nel corpo del presente documento) in quanto redatto in conformità a quanto disposto dal D.M. 10 agosto 2012, n. 161, condizionandolo all'ottemperanza delle prescrizioni, da soddisfarsi in corso d'opera, di seguito indicate:

1. La durata del Piano di Utilizzo non potrà superare i 38 mesi della durata programmata dei lavori e terminerà con la conclusione delle operazioni di cantiere.
2. Si dovrà sviluppare l'analisi dettagliata del bilancio e delle caratterizzazione delle terre provenienti dagli scavi e dei fabbisogni per rilevati, rimodellamenti, calcestruzzi e pavimentazioni, comprensivo della relativa tempistica, anche per quei siti di cui non sia stato a tutt'oggi permessa l'effettuazione delle indagini.
3. Si dovrà prevedere l'adeguamento del PUT a livello di Progetto Esecutivo, in particolare per ciò che riguarda le modalità di campionamento e di caratterizzazione chimico-fisica dei materiali di scavo e dei depositi temporanei e definitivi, conformemente agli allegati del D.Lgs 161/2012; aggiornato con:
   - Il coordinamento con il PUT di cui al Progetto definitivo dell'intera tratta Brescia-Verona
   - il piano di cantierizzazione finale e i relativi percorsi dei materiali;
   - l'individuazione delle destinazioni finali o di recupero individuate come idonee per ricevere i materiali di scavo generati dai lavori e con l'approvazione del Comune di riferimento.
   - Il monitoraggio, in fase di cantiere, delta qualità delle acque superficiali mediante campionature ed analisi periodiche da concordare con il servizio ARPA di competenza;
4. Si dovrà prevedere, in coerenza con il D.M. 161/2012, e con l'aggiornamento richiesto nella precedente prescrizione, che il Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo contenga la definizione puntuale di tutte le indicazioni relative alle metodologie di trasporto e messa in opera dei materiali da riutilizzare, ed in particolare :

- Contenga tutte le necessarie autorizzazioni di competenza del Ministero dei Beni Ambientali e Culturali, nonché tutte le valutazioni dall'ARPA Competente per territorio;
- Preveda di dettagliare ed aggiornare periodicamente, per le aree ad uso promiscuo (materiale di riutilizzo immediato - materiale in deposito temporaneo per il trasporto al deposito finale), la separazione tra le sotto aree preposte, secondo le indicazioni previste nello stesso PUT.
- Contenga la valutazione puntuale delle quantità di materiali provenienti dalle demolizioni dei manufatti presenti all'interno dell'area di progetto, da gestire in regime di rifiuto (Parte Quarta del D.Lgs. n. 152/2006).

5. Sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale, indicati nel PUT di progetto, previsti per approfondire la conoscenza del contesto stratigrafico e soprattutto idrogeologico nelle tratte più critiche del tracciato (gallerie Lonato e S. Giorgio, gallerie del sistema del Frassino, ecc.), prevedendo l'installazione di piezometri per controllo e monitoraggio falde.

Prescrizioni relative al PMA per la parte di competenza sul PUT:

6. Individuare il Responsabile Ambientale e Trasmettere i risultati validati del Monitoraggio Ambientale ante-operam prima dell'inizio delle attività di cantiere.
7. Prevedere, in relazione al Monitoraggio delle acque superficiali di percolazione superficiale e/o di eventuale infiltrazione nelle Falde profonde, che:
   - il Monitoraggio in corso d'opera (CO) dei piezometri predisposti nei sondaggi abbia frequenza trimestrale nelle aree di intervento, e frequenza bimestrale sui pozzi interni all'area stessa (salvo diverse disposizioni dell'Autorità di Bacino).
   - il Monitoraggio (AO/CO) preveda le misurazioni piezometriche e chimico -fisiche:
     - misura del livello statico;
     - temperatura acqua/aria;
     - conducibilità elettrica;
     - pH.
8. Concordare con ARPA un ampliamento del PMA, in tutte le zone interessate dai lavori, incluse le aree interessate dai nuovi siti di deposito finali, relativamente al controllo degli impatti relativi al rumore ed alla qualità dell'aria, con lo scopo di definire con essa e in accordo con le normative vigenti, le azioni di mitigazione eventualmente necessarie, e, ad attività avviate,
   - effettuare una verifica puntuale sui ricettori più vicini ai cantieri e/o tracciato, mediante monitoraggio fonometrico, al fine di identificare le eventuali criticità residue e di conseguenza individuare le tecniche di mitigazione più idonee
   - aggiornare il Protocollo Operativo con Regione, Provincia e ARPA locale, relativo a rilevamento, valutazione e monitoraggio della qualità dell'aria e delle misure di riduzione delle attività inquinanti, comprendendovi i provvedimenti efficaci per limitare, o sospendere, le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme relativi alla componente, possano essere superati.
   - definire le modalità per la stabilizzazione a calce delle terre così come previsto dall'all. 3 del DM 161.
9. Verificare, in relazione al piano di campionamento e monitoraggio in corso d'opera, che:
   - la procedura di campionamento, in accordo con quanto previsto dall'allegato 8 (Procedure di campionamento in fase esecutiva e per i controlli e le ispezioni) del DM.161 del 10 Agosto 08/2012, in modo tale da ottenere un campione rappresentativo secondo i criteri, le procedure, i metodi e gli standard di cui alla norma UNI 10802 "Rifiuti liquidi, granulari, pastosi e fanghi - Campionamento manuale e preparazione ed analisi degli eluati";
   - i risultati siano comunicati alle ARPA Regionali di competenza;
10. Provvedere, qualora il monitoraggio in corso d'opera delle acque superficiali dovesse rinve-

nire valori di concentrazione di un qualunque contaminante superiori al 75% dei limiti di legge per la balneabilità, a rinfittire i campionamenti (previsti nell'ambito della fase di corso d'opera del PMA con cadenza quadrimestrale) con cadenza quindicinale.

11. Provvedere, nel caso in cui si dovesse verificare che un campione mostri valori di concentrazione degli inquinanti ricercati superiori alle CSC di cui alla Tabella 1, colonna B (siti a destinazione d'uso "commerciale, industriale ed artigianale"), Allegato 5, Parte Quarta, Titolo V del DLgs n. 152/2006, a gestire il materiale presente nella relativa piazzola univocamente in ambito normativo di rifiuto (ai sensi della Parte Quarta del DLgs n. 152/2006) in quanto non risulta verificata la condizione di cui all'art. 4, co. 1, lettera d) del DM 161 del 10 Agosto 2012.

12. In funzione dei risultati analitici che saranno resi disponibili, si procederà - da un punto di vista gestionale - come segue:
    - in caso di rifiuto **classificabile come NON pericoloso e rispettante i limiti per il recupero** il materiale sarà avviato ad impianto autorizzato, ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. n. 152/2006, per l'esecuzione delle operazioni di recupero (operazioni identificate con lettera R nell'Allegato C, Parte quarta del D.Lgs. n. 152/2006); il rifiuto sarà avviato all'impianto tramite automezzo autorizzato al trasporto rifiuti conto terzi, accompagnato da FIR. La quarta copia del FIR sarà mantenuto in cantiere, unitamente al registro di carico e scarico, e messo a disposizione degli Enti;
    - in caso di rifiuto **classificabile come NON pericoloso, ma NON rispettante i limiti per il recupero** (rispetto dei limiti del Test di Cessione eseguito ai sensi del DM 5 febbraio 1998), il rifiuto sarà avviato ad impianto autorizzato, ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. n. 152/2006, per l'esecuzione delle operazioni di smaltimento finale; si provvederà ad avviare il rifiuto ad impianto di discarica per rifiuti inerti; il rifiuto sarà avviato all'impianto tramite automezzo autorizzato al trasporto rifiuti conto terzi, accompagnato da FIR. La quarta copia del FIR sarà mantenuto in cantiere, unitamente al registro di carico e scarico, e messo a disposizione degli Enti.
    - in caso di **rifiuto classificabile come pericoloso**, lo stesso sarà avviato ad impianto autorizzato, ai sensi dell'art. 208 D.Lgs. n. 152/2006,per l'esecuzione delle operazioni di smaltimento finale (D). In analogia al punto precedente, in funzione dei risultati analitici effettuati (con riferimento alla verifica di ammissibilità in discarica ai sensi del DM 27/09/2010) si provvederà ad avviare il rifiuto ad impianto di discarica per rifiuti non pericolosi (nel caso di rispetto dei limiti di cui alla tabella 5 del DM 27/09/2010) o pericolosi (se i limiti predetti non dovessero essere rispettati). Anche in questo caso, come prescritto dal D.Lgs. n. 152/2006, il rifiuto sarà avviato all' impianto tramite automezzo autorizzato al trasporto rifiuti conto terzi, accompagnato da FIR. La quarta copia del FIR sarà mantenuto in cantiere, unitamente al registro di carico e scarico, e messo a disposizione degli Enti.

PER EFFETTO DI TUTTO QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA

AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA COMPATIBILITA' AMBIENTALE DELL'OPERA INDICATA IN PREMESSA

ESPRIME PARERE POSITIVO

sul progetto definitivo "***AV/AC Torino-Venezia, Tratta Milano-Verona, Lotto Funzionale Brescia-Verona - Opere in Variante***", tenuto conto dei Pareri espressi dalle Regioni Lombardia e Veneto, (Lombardia Parere n°X/3055 del 23/01/2015, Veneto, Parere n. 509 del 25.02.2015) che qui si intendono riportati integralmente, nella versione aggiornata e integrata, trasmessa dal Proponente in data 01/10/2014, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea, all'atto della presentazione del nuova fase progettuale, **condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni di seguito indicate, con la precisazione che**

qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del presente parere si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle suddette variazioni.

PRESCRIZIONI :

Indirizzi **progettuali e programmatici:**

13. Il progetto dovrà essere necessariamente sottoposto a Verifica di Ottemperanza presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, per la Verifica delle modifiche progettuali e metodologiche ingenerate dalle prescrizioni perché possa poi essere dato il via alla successiva Fase di Attuazione.
14. Lo sviluppo progettuale dell'intervento dovrà tenere conto delle previsioni e interferenze con gli strumenti di pianificazione di area vasta e locali, verificando la coerenza e compatibilità con le indicazioni e i vincoli previsti nei suddetti piani, in particolare per l'attraversamento dei corsi d'acqua, verificando, con la competente Autorità di Bacino la compatibilità dell'intervento con l'assetto del bacino interessato e con gli interventi di sistemazione idraulica già presenti o previsti.
15. Preso atto delle documentazioni integrative ricevute in relazione alle possibili interferenze con altri interventi programmati sul territorio, nelle successive fasi progettuali eventuali modifiche puntuali del tracciato dovranno tenere conto delle previsioni e interferenze con gli altri interveti programmati sul territorio (in particolare con il Si.Ta.Ve) verificandone e risolvendone le interferenze con le Autorità territoriali competenti e relazionando nel progetto tutte le eventuali soluzioni conseguenti.
16. Il progetto, nella fase di ottemperanza, dovrà definire tutti i quantitativi e le provenienze dei materiali secondo il Piano di approvvigionamento inerti così come delineato nei documenti integrativi forniti nel corso della procedura, qualsiasi scostamento da queste previsioni dovrà essere sottoposta a verifica presso il Ministero dell'Ambiente ed eventualmente a ripubblicazione.
17. La successiva fase progettuale, in relazione alle linee **A.T.** dovrà sviluppare le alternative presentate nelle risposte alle Richieste di Integrazioni della Commissione sviluppando le seguenti alternative :
    - Per la linea di Calcinato - Lonato prevedere lo sviluppo della soluzione alternativa 1 (di cui alla documentazione integrativa trasmessa con nota prot. E2/L-00425/15 del 04/02/2015, acquisita dalla Commissione al prot. n. CTVA-2015-412 del 10/02/2015) in affiancamento all'elettrodotto esistente;
    - Per la linea di Sommacampagna prevedere l'esecuzione della soluzione interrata comprensiva della possibile dislocazione della sottostazione di Sona, come richiesto dal Comune di Sommacampagna e in accordo alle prescrizioni della Regione Veneto.
18. Il calcolo dell'incremento dei valori di campo magnetico, in merito al parallelismo degli elettrodotti di nuova realizzazione con quelli esistenti dovrà rispecchiare quanto indicato dal documento ISPRA "Disposizioni integrative/interpretative", e si dovrà dare successivamente seguito ad una fase di verifica del rispetto dei requisiti previsti dal citato documento nelle condizioni di parallelismo rispetto alla condizione imperturbata (esistente) e, nel caso di non conformità, prevederne le opportune misure di mitigazione.
19. Sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal Proponente nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione, in particolare introdurre nel progetto elementi di mitigazione e di compensazione (viabilità complementari, percorsi ciclo-pedonali, ecc...) in accordo con le Entità territoriali di competenza e Consorzi di Bonifica, dettagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione e costi analitici.

20. Recepire e sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, così come proposti nello Studio di Impatto Ambientale, come aggiornato, e integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, recepire e sviluppare inoltre le compensazioni ambientali, storico-architettoniche ed archeologiche, per un valore non inferiore al 3,0% dell'importo dei lavori; nel caso inoltre di interventi di ingegneria naturalistica, garantire la manutenzione per almeno 5 anni.

21. Inserire nei documenti progettuali (capitolati d'appalto) le clausole relative agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura, con le prescrizioni relative sia alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione che alla conduzione delle attività di cantiere.

22. Fornire informazioni/dati idrologici – idraulici il più aggiornati possibile, rivolgendosi anche agli enti territoriali di competenza (Autorità di Bacino. Consorzi di Bonifica, ecc), organizzando campagne di rilievo sia per il calcolo del coefficiente di permeabilità per le aree individuate come fossi disperdenti sia del tratto del torrente Garza interferito, in maniera da poter eseguire le simulazioni idrauliche necessarie con la dovuta attendibilità.

23. Integrare le caratteristiche delle interferenze idrauliche per tutti gli attraversamenti idraulici individuati, valutando i seguenti aspetti:
    - la tipologia dei corpi idrici attraversati, la tipologia degli attraversamenti, le quote di piena e i corrispondenti franchi idraulici;
    - il grado di riempimento e la verifica, nel caso di attraversamento con manufatti scatolari, che le opere progettate non vadano in pressione;
    - l'analisi del comportamento del corso d'acqua, sia in assenza sia in presenza dell'opera per definite portate del corso d'acqua;
    - l'analisi del comportamento del corso d'acqua in fase costruttiva;
    - l'analisi delle tendenze evolutive del fondo alveo;
    - L'analisi della funzionalità delle opere di protezione dell'alveo e di quelle di difesa idraulica esistenti, o di cui è prevista la realizzazione.

24. Dettagliare puntualmente le verifiche idrauliche degli attraversamenti, in particolare dei viadotti su più campate con pile e fondazioni collocate all'interno dell'alveo, specificando le opere di protezione e di difesa esistenti, e le opere integrative in progetto.

25. In relazione al piano cave
    - Prevedere lo sviluppo della soluzione alternativa proposta, di riduzione del numero dei siti di cava da 7 al solo sito di Cava BS2, con il contestuale ricorso, per l'acquisizione del materiale per il rimanente fabbisogno, al mercato e/o a interventi di escavazione già approvati.
    - Approfondire l'attuale Piano di Approvvigionamento inerti, così, con la definizione di dettaglio di provenienza e movimentazione dei materiali e relativo traffico indotto
    - Verificare la fattibilità della soluzione proposta al punto precedente, e prevedere, in caso sia di definizione di altre e nuove configurazioni, sia di revisione, anche solo parziale, della soluzione alternativa approvata, la ripubblicazione e nuova sottomissione alla procedura VIA, sui siti proposti, con eventuale aggiornamento del PUT di progetto.

In relazione alle **Componenti Ambientali** si dovrà:

26. Stipulare un Protocollo Operativo tra Regione, Province di riferimento, ARPA Regionale ed Enti Locali interessati. Il Protocollo Operativo, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE, deve contenere i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva 2008/50/CE, siano superati. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del GESTORE, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti qualora il sistema di monitoraggio rilevi il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva 2008/50/CE o la soglia di allarme

per l'ozono di cui all'allegato XII. I superamenti saranno riferiti alla misurazione di un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del GESTORE. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPAL o ARPAV, che informerà dei superamenti e avvierà le procedure, sulla base di quanto stabilito all'interno del Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni.

27. Approfondire, in fase di progettazione definitiva, l'analisi di ulteriori elementi di qualità ecologica e chimici, qualora disponibili, per la classificazione secondo i criteri di cui al DM 260/2010 utili ad integrare il quadro conoscitivo dell'ambiente idrico interferito.

28. Salvaguardare, nelle interferenze con i corsi d'acqua, la morfologia naturale, la qualità ambientale e le biodiversità, prevedendo altresì interventi di rinaturalizzazione e riqualificazione ambientale nel caso di situazioni di scarsa naturalità, operando con le tecniche della ingegneria naturalistica.

29. Fornire, oltre alle misure di livello piezometrico eseguite nei mesi di luglio e agosto (periodo di secca), misure eseguite in periodi piovosi in modo da definire la massima escursione della falda. Posizionare, inoltre, su carta a scala adeguata i punti di misura e tracciare le relative curve isopiezometriche.

30. Adottare, per quanto riguarda le opere che intercettino la falda, specialmente nel contesto idrografico relativo al Laghetto del Frassino, opportuni accorgimenti atti ad evitare l'interruzione del flusso di falda e la contaminazione della medesima.

31. Indicare precise misure di compensazione, a valenza agricola, per evitare effetti pregiudizievoli a danno delle produzioni agricole di qualità interessate dal progetto proposto e per impedire successive eventuali conseguenze sulla redditività e la coerenza produttiva del territorio di qualità interferito.

32. Prevedere, in termini di valenza contrattuale, l'incremento di aree di fitodepurazione integrative e/o sostitutive delle vasche di raccolta delle acque di piattaforma, realizzando anche porzioni boscate con essenze autoctone, e verificare che le variazioni del corpo idrico impattato, a seguito del processo di restituzione al ricettore naturale, siano compatibili con le indicazioni dell'Autorità di Bacino;

33. Implementare la conoscenza del territorio realizzando una campagna di censimento che preveda periodi di campionamento con uscite almeno stagionali (un minimo di 4 durante l'arco dell'anno) in modo da poter disporre di dati raccolti da sopralluoghi effettuati anche durante la stagione di ripresa vegetativa (primavera) al fine di rilevare e meglio identificare tutte le specie vegetali (arbusti e alberi) presenti.

34. Verificare gli eventuali impatti della realizzazione degli attraversamenti con i corsi d'acqua, sia nella fase di esercizio che nella fase di costruzione, con particolare attenzione a che le opere provvisionali e le attività di cantiere non alterino in maniera significativa e permanente l'ecosistema fluviale; gli eventuali fenomeni transitori di alterazione delle condizioni idrobiologiche dovranno essere oggetto di monitoraggio e dovranno essere mitigate nel corso della realizzazione dell'opera.

35. Dettagliare, nella fase progettuale successiva, in modo chiaro ed esaustivo i fossi drenanti previsti nel tratto in esame, la loro gestione in fase di esercizio, le caratteristiche idrologiche/idrauliche dell'area in cui si inseriscono, alla luce degli aggiornamenti pianificatori derivanti dagli ultimi monitoraggi ai sensi della normativa vigente in materia di risorse idriche.

36. Definire e descrivere l'ambito di riferimento adottato per l'analisi faunistica e, vista la possibile presenza di specie di interesse conservazionistico e/o di emergenze faunistiche si reputa necessario approfondire la caratterizzazione faunistica delle aree in esame con sopralluoghi nel periodo primaverile-estivo-autunnale (o più consoni per i vari gruppi faunistici), prima della successiva fase di progettazione.

37. Approfondire la caratterizzazione faunistica delle aree in esame con sopralluoghi da effettuarsi nel periodo primaverile-estivo-autunnale (e comunque nei periodi più consoni per i

vari gruppi faunistici), prima della fase di progettazione esecutiva al fine di avere un quadro il più possibile aggiornato e reale della situazione anche nelle aree a matrice agricola, in particolare volto all'individuazione delle "emergenze faunistiche" citate nel SIA.

38. Assicurare, per l'intero sviluppo dell'opera, corridoi protetti di attraversamento (sottopassi faunistici e ponti ecologici) della fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati per mitigare le discontinuità arrecate agli ecosistemi, specificandone le tipologie e la loro localizzazione rispetto all'opera in progetto, posti a circa 0,8 km l'uno dall'altro, con tolleranza di ± 0,2 km per i casi di interferenza con opere o edifici esistenti.

39. Rimodulare la caratterizzazione dello stato attuale della popolazione interessata dal progetto utilizzando dati per profilo demografico, cause di malattia, cause di morte; utilizzare i dati disponibili almeno a livello provinciale laddove non sia possibile a livello comunale.

40. Valutare i possibili impatti sulla salute della popolazione, per la componente Atmosfera in fase di cantiere e dismissione della vecchia linea, e per la componente Rumore e Vibrazioni anche in fase di esercizio, rapportandoli allo stato di salute della popolazione afferente all'area interessata dalla realizzazione dell'infrastruttura e delle opere di viabilità correlate.

41. Realizzare, prima della fase di elaborazione successiva del Progetto attuale l'analisi dello stato acustico ante operam, sia nelle aree interessate dall'infrastruttura di progetto, sia nelle aree di cantiere al fine di ottenere la caratterizzazione acustica delle aree interessate dalle attività di cantiere e la conseguente valutazione del rispetto dei valori limite assoluti (Accettabilità - DPR 1 marzo 1991, Emissione/emissione - L.Q 447/95 e DPCM 14/11/1997) e differenziali, per il corretto dimensionamento degli eventuali intervanti di mitigazione.

42. Inserire nelle valutazioni progettuali la concorsualità dovuta alla realizzazione della nuova infrastruttura, con altre in previsione o progettazione, così come prevista ai sensi dell'Allegato 4 al D.M. 29/11/2000, con soluzioni condivise con gli Enti Territoriali , Comuni, Provincie, Regioni Consorzi di Bonifica ecc.., estendendo di conseguenza gli interventi di mitigazione, ove necessario.

43. Inserire negli elaborati delle successive fasi progettuali lo studio relativo alla valutazione puntuale dei livelli vibrazionali sui ricettori individuati nella fase di esercizio e nella fase di cantiere, confrontati con i limiti indicati dalla norma UNI 9614, per l'esatta valutazione dell'effettiva efficacia delle mitigazioni previste in progetto.

44. Silenziare le sorgenti di rumore sia in fase di cantiere che nella fase di progettazione esecutiva delle opere e degli impianti, secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "*Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale*".

45. Definire, con riferimento ai siti di installazione individuati nello stralcio planimetrico di progetto, tutti i potenziali ricettori con annessi i valori relativi ai livelli previsionali di campo elettromagnetico, necessari per la stima degli impatti e per il confronto con i limiti di normativa.

46. Porre particolare attenzione, in relazione agli impatti sul paesaggio, nella successiva fase progettuale, alla qualità architettonica delle opere d'arte principali previste dal progetto (ponti, viadotti, nuova stazione, imbocchi gallerie), eventualmente proponendo tecniche costruttive alternative a quelle della fase attuale, al fine di minimizzare gli effetti di intrusione sul quadro paesistico esistente.

47. Verificare, in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, gli aspetti estetici dei manufatti e, soprattutto, la validità e le modalità del loro inserimento nel paesaggio, mediante fotosimulazioni non solo per le opere d'arte principali, ma anche per le opere di mitigazione, comprese le barriere acustiche, applicando questo concetto nel :

- progettare le barriere antirumore con rispetto degli ambiti paesaggistici attraversati e al valore storico-ambientale diffuso;
- prestare particolare cura alle forme ed alle superfici di pile e spalle ed alla loro naturalizzazione (piantumazioni, mascheramenti);

- prevedere che le opere di sostegno siano a finitura simili a quelle esistenti, anche quando non in adiacenza.

48. Dettagliare la nuova versione progettuale con significative foto-simulazioni, ad altezza osservatore, ante operam e post operam con mitigazioni, in numero adeguato rispetto ai principali luoghi d'osservazione e di fruizione del territorio interessato, e verificando puntualmente le relazioni di intervisibilità tra le opere d'arte principali e il paesaggio attraversato.

49. Sviluppare le opere di sistemazione a verde di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto assumendo come riferimento le :

- "*Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde*" Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, Edizione 2006;

e altri manuali qualificati quali, ad esempio:

- "Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica", Reg. Lombardia, 2000;
- "Manuale di Ingegneria naturalistica" della Regione Lazio, 2001;
- "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT, 2002;

50. In relazione al Programma di Monitoraggio delle acque superficiali, adottare, per tutti i corpi idrici principali e secondari interferiti dall'infrastruttura in oggetto, le indicazioni della normativa attualmente vigente per quanto riguarda la classificazione e il monitoraggio, utilizzando tutti gli indici - indicatori in essa previsti, verificando l'esigenza di integrare i punti di monitoraggio con quelli derivanti da esigenze specifiche, al fine di prevenire eventuali inquinamenti accidentali.

51. Il monitoraggio dovrà essere esteso anche alla fase post operam, al fine di consentire la verifica degli effetti quali-quantitativi sulla componente idrica derivanti dalle opere di mitigazione proposte ed apportare eventuali correttivi.

In particolare in relazione al **SIC/ZPS IT3210003 "Laghetto del Frassino"** si dovrà :

52. Provvedere a che i successivi livelli di progettazione siano subordinati all'ottemperanza della procedura di Valutazione di Incidenza, di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/97 e s.m.i., in caso di variazioni progettuali, tecniche, realizzative ed operative rispetto al progetto nella versione aggiornata e integrata, di cui al presente parere;

53. Provvedere a che la realizzazione del tracciato (comprese le opere accessorie e complementari) e la relativa fase di esercizio, non produca effetti, diretti ed indiretti, sugli habitat, sugli habitat di specie e sulle specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 09/147/Ce, di cui è nota la presenza, con riferimento alle più recenti conoscenze disponibili.

54. Attuare gli interventi identificabili con "precauzioni" solo nel caso in cui questi non determinino, anche indirettamente, incidenze significative negative nei confronti degli elementi tutelati del sito Natura 2000 in argomento.

55. Informare l'Autorità regionale per la Valutazione di Incidenza in merito alla fase attuativa dell'opera, comunicando gli esiti del monitoraggio ambientale, l'avvio e conclusione delle singole fase operative, il cronoprogramma relativo e i successivi aggiornamenti).

56. Attuare il monitoraggio degli habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 091147/Ce, al fine di misurarne la variazione del grado di conservazione secondo i sottocriteri definiti con Decisione 2011/484/Ue, verificando che:

- sia in accordo ai requisiti fissati nell'allegato A alla D.G.R. 2299/2014 (par. 2.1.3)
- sia esteso a tutte le aree interessate dagli interventi in argomento (individuando opportunamente le unità ambientali omogenee per ciascun habitat e specie entro cui provvedere alla stima dei parametri corrispondenti alla condizione non soggetta alle interferenze - c.d. "bianco").

Per il **Piano cave** si deve:

57. Si ritiene necessario che la configurazione definitiva dei siti estrattivi e dei cantieri e di tutto ciò ad essi correlato (strade, depositi, aree di lavorazione, ecc), una volta definita, sia sottoposta ad analisi ambientali per verificarne gli impatti e definirne gli interventi di mitigazione e di ripristino, corredandola di apposito Studio di Impatto.

58. Verificare, per i siti che si trovano all'esterno del Piano Cave, gli eventuali effetti diretti ed indiretti sull'ambiente conseguenti alla nuova configurazione estrattive valutando il traffico indotto e valutandone gli impatti generati.

59. Effettuare, con riferimento alla Cava BS2, la necessaria verifica dell'adeguamento del progetto di realizzazione della cava alle norme tecniche di attuazione riferite al Reticolo Idrico Minore del territorio del Comune di Lograto, analizzando, nella nuova la stima delle emissioni di NO2, CO e PM10 (macchine operatrici) e per gli inquinanti CH6 COV e NH3.

60. Prevedere che le lavorazioni notturne all'interno della cava siano consentite solo ove fossero sempre rispettati i livelli di rumore definiti dai limiti di zona senza richieste di deroga, e controllate da un monitoraggio acustico, in corso di attività, sui recettori maggiormente impattati in funzione della loro specificità; i dati del monitoraggio dovranno essere comunicati ad ARPA ed al Comune per le valutazioni di conseguenza.

61. Fornire informazioni specifiche sulla provenienza e sulle caratteristiche del materiale inerte proveniente dagli scavi collegati all'esecuzione della linea ferroviaria da utilizzare per il progetto di ripristino morfologico, tramite ritombamento, della depressione di scavo della cava (Cava BS2 – Lograto-BS).

62. Verificare, come già segnalato da Associazioni di produttori e dallo stesso Proponente, la possibilità di eliminare anche il ricorso all'unica cava autorizzata con il presente parere (BS2-Lograto) e facendo quindi affidamento, per le forniture di inerti, alla sola disponibilità del mercato esistente, previa concertazione con gli Enti competenti.

Per la **fase di cantiere** si deve:

63. Sottoporre ad analisi ambientali, una volta definita la configurazione definitiva dei cantieri e di tutto ciò ad essi correlato (strade, depositi, aree di lavorazione, ecc) per verificarne gli impatti e stabilirne gli interventi di mitigazione, rimodulando di conseguenza il Progetto di Monitoraggio Ambientale (modalità, punti di misura, ecc.).

64. Riformulare la stima degli impatti anche mediante costruzione di opportune matrici che permettano la loro quantificazione, su tutte le aree coinvolte dalla cantierizzazione e non sulle sole aree Natura 2000.

65. Dettagliare la cantierizzazione:
    - Approfondendo nel dettaglio la dislocazione delle aree operative e la relativa logistica in concertazione con le autorità territoriali di competenza;
    - garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale in fase di cantiere;
    - specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente;
    - aggiornando la stima dei gas esausti delle macchine operatrici utilizzando il fattore di emissione relativo alle scelte finali dei macchinari di cantiere, verificandone gli impatti ai recettori indicati.
    - analizzando il rumore e le vibrazioni dei cantieri, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;
    - descrivendo compiutamente la movimentazione degli inerti afferenti al cantiere, la provenienza del materiale, i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione di rilevati, trincee e gallerie, l'invio a discarica;
    - definendo le modalità e procedure di demolizione di opere esistenti, con la relativa valutazione degli impatti ed identificazione dei siti di discarica;

- individuando i consumi idrici della fase di cantiere, predisponendo un piano di approvvigionamento idrico che indichi le relative fonti e che sia compatibile con le risorse disponibili;
- specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, acque di lavaggio piazzali e acque di prima pioggia, per ciascuna delle aree di cantiere;
- progettando, per ogni cantiere, un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dai cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale;
- specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità.

66. Fornire un dettaglio a livello di definitivo/esecutivo relativo ai sistemi di raccolta, allontanamento e scarico delle acque meteoriche che dilavano le aree di cantiere così da verificarne gli impatti ambientali prodotti, in riferimento a dati/informazioni idrologiche /idrauliche e riferimenti normativi aggiornati, con un grado di dettaglio appropriato al livello progettuale, definendo nel PMA tutti i punti di monitoraggio in riferimento ai cantieri presenti sulle aree interferite dall'infrastruttura.

67. Specificare, con riferimento alla fase di cantiere, l'esatta collocazione dei punti di scarico nella rete idrografica superficiale in modo tale da prevedere in tali punti un adeguato piano di monitoraggio quali/quantitativo come previsto dalle indicazioni della normativa vigente.

68. Adottare, durante la fase di cantiere, le misure di mitigazione relative alle interferenze a carico della componente fauna, in particolare per l'impatto dovuto all'illuminazione, adottando impianti a luce direzionata, senza dispersione del fascio di luce, che utilizzino lampade a basso impatto ecologico (es lampade a spettro di emissione ridotto).

69. Indicare le mitigazioni specifiche per gli ambiti ripariali e le indicazioni progettuali per i ripristini vegetazionali in fase post operam nelle aree ripariali interferite dalla viabilità di cantiere.

70. Prevedere il fermo dell'attività estrattiva, o la riduzione al minimo indispensabile per le specie interferite e per periodi sufficientemente lunghi, durante il periodo riproduttivo e di deposizione e schiusa delle uova delle specie avifaunistiche protette.

71. Individuare, in relazione alla cantierizzazione, precise misure di compensazione, a valenza agricola, per evitare effetti pregiudizievoli a danno delle produzioni agricole di qualità coinvolte nel processo di cantierizzazione (cantiere L.5.0.1) e per impedire successive eventuali conseguenze sulla redditività e la coerenza produttiva del territorio di qualità interferito.

72. Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:
- Percorsi impegnati;
- Tipo di mezzi;
- Volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
- Percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati.
- Percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate e, ove siano specificate, le eventuali misure di salvaguardia degli edifici sensibili.

73. Limitare il transito dei mezzi pesanti nei centri abitati, provvedendo per quanto possibile alla realizzazione di piste operative per la viabilità di cantiere parallele al tracciato e comunque valutando l'idoneità delle strade interessate in accordo con le Amministrazioni locali.

74. Prevedere per la fase di realizzazione dei viadotti, ove siano presenti falde superficiali:
- le necessarie misure atte ad assicurare che le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione di sostanze inquinanti (fluidi di perforazione), nelle falde superficiali;
- le misure che assicurino che l'eventuale utilizzazione di fanghi di perforazione non ridu-

ca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate;

- l'adeguamento, attraverso nuove indagini con dettaglio commisurato alla complessità stratigrafica e tettonica, delle conoscenze sulla circolazione idrica sotterranea negli acquiferi interferiti dal tracciato, al fine di definire le soluzioni progettuali delle opere e, con particolare riferimento alle trincee e/o gallerie, verificare che le stesse non possano ostacolare i deflussi delle falde o favorire fenomeni di depauperamento della risorsa.

75. Anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione dell'infrastruttura, ove queste non interferiscano con le attività di cantiere.

76. Utilizzare dei mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico ed adottare la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti.

77. Garantire, in relazione alle operazioni di cantiere nell'area Frassino-Dolci l'accessibilità al luogo di culto, durante e dopo l'esecuzione dei lavori, con la predisposizione di adeguate vie d'accesso per la pista ciclopedonale proveniente da nord, utilizzando il sottopassaggio autostradale esistente o in alternativa un nuovo sottopassaggio ciclopedonale di collegamento, con idonee aree di sosta progettate in accordo con l'Amministrazione locale ed il Rettore del Santuario della Madonna del Frassino.

Il Proponente nella redazione della **successiva fase progettuale** deve inoltre:

78. Predisporre un Progetto di Monitoraggio Ambientale, secondo le norme tecniche dell'allegato XXI del DLgs 163/2006 e le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni, da concordare con l'ARPA Regionale; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.

79. Avviare, già nella fase di progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori, le attività di monitoraggio ambientale ante operam. Il PMA dovrà essere ottimizzato, sulla base di una più puntuale valutazione degli effetti ambientali di portata locale, e coerentemente esteso alle infrastrutture in adeguamento, agli assi delle nuove tangenziali, ai principali assi di adduzione verso i nuovi nodi di accesso alla rete autostradale, nonché agli interventi sulle viabilità ordinarie interferite.

80. Aggiornare il PMA di progetto con :

- In relazione alla Componente "Atmosfera", con le risultanze dello studio della componente atmosfera e integrarlo con :
  - Monitoraggio di metalli pesanti e ammoniaca (inquinanti potenzialmente presenti nel caso di costruzione di opere stradali e ferroviarie)
  - Posizionamento di ulteriori stazioni fise di monitoraggio della qualità dell'aria
- In relazione alla Componente "Vegetazione, flora e fauna", inserire le specifiche previsioni di controllo relative alle specie citate in Lista Rossa dei Vertebrati Italiani (maggio 2013), tra cui Passera d'Italia, Passera mattugia, Allodola e alcuni chirotteri di interesse conservazionistico.
- In relazione alla Componente "Rumore e vibrazioni"
- In relazione alla Componente "Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti", aggiornare il Piano di Monitoraggio Ambientale con le integrazioni richieste in merito al calcolo del campo magnetico risultante dal parallelismo con gli elettrodotti esistenti.
- In relazione alla fase di cantiere, prevedendo inoltre che :
  - Il PMA sia integrato predisponendo il monitoraggio di tutti i gruppi faunistici presenti, e non solo Uccelli e Mammiferi; in particolare si nota come nelle aree in cui sono presenti fontanili o nell'ambito del laghetto del Frassino sia fondamentale il monitoraggio degli organismi acquatici o che dipendono in parte, per il loro ciclo vitale, dall'acqua

- Le fasi di Monitoraggio previste si adeguino a una durata ante operam, per la componente faunistica, di almeno 1 anno prima dell'inizio dei lavori, e quello post-operam per almeno i 3 anni successivi al termine degli stessi, con monitoraggio in corso d'opera durante tutto lo svolgimento dei lavori negli stessi punti campionati in fase ante operam. Il monitoraggio post operam non dovrà limitarsi alle sole aree di ripristino vegetazionale previste, ma dovrà tener conto di tutte le mitigazioni per la fauna che dovranno essere previste ed attuate e inoltre dovrà essere effettuato su tutti i gruppi faunistici monitorati ante e in corso d'opera in modo da verificare l'insorgenza di eventuali impatti negativi non previsti
- Dovranno essere individuati nuovi punti di monitoraggio lungo tutta l'area di cantiere, tenendo conto che l'intera linea AC/AV si sviluppa per circa 70 km. Tali punti devono essere individuati tenendo conto di tutti i fattori che possano intervenire nell'ambito delle lavorazioni e non solo delle emergenze faunistiche individuate
- Dovranno essere riviste le quantità dei punti di monitoraggio in modo tale da verificare, nell'intero sito, gli impatti relativi alla realizzazione dei lavori
- Siano previsti i punti di monitoraggio strutturale del Santuario della Madonna del Frassino (anche per le parti decorative) da mantenere attivi durante l'esecuzione dei lavori e nella fase di esercizio della nuova ferrovia AC/AV.

81. Predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).

In relazione alle insorgenze segnalate dal **Territorio** il Proponente dovrà inoltre:

82. Sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal Proponente nei documenti di controdeduzione alle Osservazioni del Pubblico in risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione, in particolare introdurre nel progetto elementi di mitigazione e di compensazione (viabilità complementari, percorsi ciclo-pedonali, ecc...) in accordo con le Entità territoriali di competenza e Consorzi di Bonifica, dettagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione e costi analitici con riferimento alla prescrizione n° 20.

83. Recepire e sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, così come proposti nello Studio di Impatto Ambientale, come aggiornato, e integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, aumentando e garantendo la manutenzione per almeno 5 anni, per tutti gli interventi di ingegneria naturalistica relativi a opere di mitigazione e/o compensazioni ambientali, storico-architettoniche ed archeologiche, o riferite ad aree di interesse ambientale quali parchi o zone di alto valore paesaggistico.

84. Riesaminare in accordo con Sovrintendenze, Gestori e/o Enti territoriali competenti, le interferenze con i beni storici o paesaggistici citati nel progetto (Santuario della Madonna del Frassino, Villa Bacotto - Villa della Cella (Villa Cavalli de Peverelli), il Complesso Rurale "Corte Mano di Ferro", e il Parco Agricolo del Monte Netto, e trovare in accordo con questi, con i Comuni e le Regioni la soluzione alle problematiche con gli ambiti paesaggistici all'interno delle aree interessate dall'inserimento dell'opera e/o dalle fasi di cantierizzazione, nonché la eventuale progettazione degli interventi sulle viabilità ordinarie interferite, fatte salve diverse prescrizioni del MIBACT.

Si **raccomanda** inoltre che:

a. Qualora non previsto, venga inserito nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura possegga o, in mancanza, acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere.

b. Con riferimento all'ambito del Santuario della Madonna del Frassino, si ponga attenzione a:
- Recintare e mascherare l'area dei lavori con tecniche di valore decorativo e di opportuno isolamento acustico, tali da preservare il Santuario nel suo particolare valore spirituale ed artistico.
- Effettuare una verifica statica preventiva delle strutture interessate, in relazione ai possibili impatti dovuti ai lavori, seguite, se necessario, da una fase di consolidamento statico del Santuario, da eseguirsi prima dell'esecuzione dei lavori..
- Prevedere, in accordo con l'Amministrazione locale ed il Rettore del Santuario, la ricomposizione, ad alto valore paesistico ambientale, dell'estradosso della galleria artificiale in corrispondenza del Santuario.
- Prevedere, tra le opere di compensazione, la realizzazione, in accordo, con le Amministrazioni locali ed il Rettore del Santuario della Madonna del Frassino, di un parcheggio, adiacente al cimitero, di adeguato numero di posti auto.
- Inserire tra le opere di compensazione gli importi per il finanziamento dei restauri delle opere pittoriche della facciata del Santuario della Madonna del Frassino, su progettazione fornita dalla Soprintendenza competente per il territorio.

c. Il progetto finale preveda, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e preveda la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc.);

d. Vengano sempre coinvolte, in relazione agli effetti sugli aspetti agro-ecosistemici, le associazioni di categoria per individuare le opportune misure di mitigazione e di compensazione, in ordine alla determinazione degli indennizzi di esproprio";

e. Avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni;

f. In fase di progettazione esecutiva, in relazione alle interferenze del tracciato con i perimetri delle aziende agricole, si operi nell'ottica di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità.

A seguire Allegato A con le osservazioni ricevute

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente) .....

Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS) .....

Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA) .....

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale) .....

Avv. Sandro Campilongo (Segretario) .....

Prof. Saverio Altieri ASSENTE

Prof. Vittorio Amadio .....

Dott. Renzo Baldoni .....

Avv. Filippo Bernocchi .....

Ing. Stefano Bonino ASSENTE

Dott. Andrea Borgia .....

Ing. Silvio Bosetti .....

Ing. Stefano Calzolari ASSENTE

Ing. Antonio Castelgrande .....

Arch. Giuseppe Chiriatti .....

Arch. Laura Cobello ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli .....

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno — ASSENTE

Dott. Marco De Giorgi — ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini — ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi — ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo — ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri — ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli — ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	ASSENTE
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	
Ing.Giuseppe Fasiol (Reg. Veneto)	
Ing. Filippo Dadone (Reg. Lombardia)	

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

Progetto definitivo "Linea AV/AC Torino-Venezia.' Tratta Milano-Verona' - Lotto Funzionale "Brescia-Verona". Opere in Variante.

Procedura di VIA Speciale, ex artt. 166, 167 comma 5 e 183 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
1.	Sig. Alberto Zenato Peschiera 17/10/2014 DVA-2014-0033673	Il Sig. Alberto Zenato (Titolare dell'azienda "Zenato Azienda Vitivinicola SRL" identificata catastalmente al foglio 13, map.le 1130), nelle diverse Osservazioni inviate, osserva che : 1. nelle sezioni di progetto mostrate non sono presenti barriere per il contenimento acustico e pertanto richiede di provvedere alla progettazione di idonee strutture atte ad attutire i rumori che una simile opera può produrre nonché di volerci rassicurare che i lavori in oggetto ed il seguente uso dell'infrastruttura non comportino interferenze statiche tali da poter danneggiare le strutture di proprietà, considerando anche la stratigrafia del terreno che, da loro indagini, risulta poco compatta e di scarsissima portanza se non a profondità considerevoli. 2. l'intervento antistante la nostra area prevede il passaggio in trincea mentre appena prima e appena dopo il convoglio passa in galleria artificiale. Tale intervento, nel nostro caso, prevede la totale rimozione dell'area verde da noi curata e pensato a mitigazione ambientale al fine di mascherare l'antistante tracciato autostradale e nel tentativo di attutire il rumore. Richiede di valutare l'ipotesi che anche il tratto antistante il nostro insediamento sia in galleria, continuando il tracciato dell'attigua galleria Santa Cristina, poi opportunamente ricoperta da terrene di riporto come è stato illustrato che verrà realizzato nei tratti precedenti ed a seguire; questa soluzione permetterebbe di mascherare l'infrastruttura e creare una schermatura rispetto anche al tracciato autostradale tale da consentirci la piantumazione del verde utile ai fini della mitigazione ambientale. 3. qualora la soluzione del punto precedente non fosse realizzabile, si chiede di pensare ad una fascia sempre di mitigazione ambientale realizzata a ridosso delle murature ad "U" che formano la trincea in modo da ripristinare anche solo in parte il verde da noi fortemente voluto ed irreparabilmente danneggiato dal passaggio del tracciato in oggetto. A tal fine, considerata la morfologia del piazzale in cemento antistante la nostra azienda, ci rendiamo disponibili a rinunciare ad una fascia di quest'ultimo per un ampiezza fino a 4m in adiacenza al predetto tracciato in modo che Vi sia permessa la realizzazione delle opere di giardinaggio necessarie. 4. la necessità di prestare la massima cura alle realizzande opere strutturali in ragione della stratigrafia del terreno della zona che è caratterizzato da strati argillosi e falde acquifere diffuse quindi da una scarsa portanza che renderà indispensabili interventi di fondazione massivi. A tal riguardo la nostra preoccupazione è rivolto ai possibili danni che opere di simili entità potrebbero procurare sui nostri fabbricati molto vicini al cantiere, pertanto si chiede di volerci illustrare ancor più compiutamente gli interventi che Vi apprestate ad eseguire in modo che i tecnici di nostra fiducia possano comprendere se sia necessaria una qualche forma di tutela prèventiva nei nostri riguardi.	1. L'osservazione non è pertinente in quanto riferita ad opere non soggette a procedura di VIA, si precisa comunque, con riferimento alla richiesta di prevedere barriere acustiche, che il progetto definitivo contiene informazioni specifiche relative al dimensionamento delle opere di mitigazione acustica con la relativa individuazione in pianta, in una parte specifica (P18, V5). Nel caso specifico sono già previste barriere acustiche (o interventi di rifacimento degli infissi), dimensionate e posizionate in base alle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di pre-esercizio ed inizio esercizio, inoltre, il rispetto dei limiti o l'adozione di ulteriori misure di mitigazione. Con riferimento alla sicurezza statica della vicine strutture durante i lavori saranno attuate, se necessario, le opportune misure per garantire che le strutture non siano danneggiate e siano in sicurezza. 2. L'osservazione non è pertinente in quanto riferita ad opere non soggette a procedura di VIA. 3. Premesso che l'osservazione non è pertinente in quanto riferita ad opere non soggette a procedura VIA, si precisa che le opere di mitigazione a verde, i cui elaborati sono parte del progetto definitivo, prevedono, nella zona compresa fra gli edifici e i muri ad U, la realizzazione di una macchia di verde che consenta di mascherare l'opera. Tuttavia ottimizzazioni di tale progetto possono essere previste in fase esecutiva per condividere la scelta della tipologia di piantumazione e la relativa estensione. 4. In fase di progettazione esecutiva, con i maggiori dettagli disponibili anche relativamente alla fase di cantiere, sarà possibile un confronto tra tecnici che garantisca gli approfondimenti necessari per evitare danni alle Vs strutture.
2.	Sig. Beniamino Sandrini Sommacampagna 17/10/2014 DVA-2014-0033737	Le osservazioni avanzate dal Sig. Beniamino Sandrini , relative al tratto compreso tra il km 135 e il km 140, riguardano : - le perplessità sull'esattezza della procedimento di VIA ("....*Quanto predisposto per la consultazione del pubblico, appare essere una "anomala Istanza di VIA" in quanto, con questa procedura di VIA si chiederebbero delle autorizzazioni a delle modifiche apportate ad una precedente istanza di VIA della quale è già stato rilasciato il Decreto di Compatibilità Ambientale. Il fatto che dall'anno 2003 (e/o 2004) siano trascorsi più di 11 anni (o 10 anni) con la possibile e forse già avvenuta "decadenza" del precedente Decreto VIA del 2003, questa decadenza è un elemento fondamentale che deve essere attentamente valutato,)* - la non sostenibilità del tracciato se non per l'ultimo tratto tra km 135 e km 140 che interessa il Comune di Sommacampagna. Il Sig. Sandrini propone anche un tracciato alternativo. - La necessità che nella nuova procedura di VIA siano valutati gli effetti cumulativi degli impatti ambientali che sono generati da altre infrastrutture (es. nuova autostrade SI.TA.VE.) specialmente in corrispondenza dell'abitato di via Caselle che è interessato dalla presenza della Tangenziale Ovest di Verona, dall'A22, e dall'aeroporto di Verona e dalla futura SI.TA.VE.. Per il territorio di Caselle il sig. Sandrini evidenzia che l'A22 ha progettato una barriera arborea a protezione di Caselle insufficiente rispetto a quella previste dal PAT del Comune di Sommacampagna.	Con riferimento alla proposta di un tracciato alternativo si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto l'analisi del tracciato o sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 05.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, e rinnovato in data 08.05.2009 con delibera CIPE n. 21/2009 (pubblicata in G.U. n. 130 del 08.06.2009). Con riferimento alle mitigazioni per l'abitato di Caselle, anche in relazione agli effetti cumulativi delle varie infrastrutture presenti, si fa presente che il Progetto Definitivo prevede già le mitigazioni acustiche e a verde laddove necessario a valle delle analisi effettuate. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integra-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			tive.
3.	Sig. Zanoni Gabriella Castelnuovo 21/10/2014 DVA-2014-0034344	1. *In relazione alla cava numerata VR-01, con una devastazione territoriale con afflusso di migliaia di camion a servizio del percorso Tav, con il percorso attraverso i centri abitati, chiede e propone un percorso alternativo per le manovre di cantiere, tutelando così la salute dei cittadini, e la salvaguardia dell'ambiente, lasciando così la strada principale della località Mischi libera e utilizzabile.* 2. *Poi riutilizzare il percorso di cantiere che affianca il Tav, come una strada di emergenza per il soccorso in caso di incidenti sulla tratta Tav.* 3. *chiede e pretende l'interramento dei cavi di linea onde mitigare l'inquinamento da radiazioni, schermatura di cabine e monitoraggio dell'inquinamento in special modo a ridosso dell'abitato.* 4. *Nella costruzione di viabilità alternative chiedo si tenga conto come mitigazione la costruzione di ciclabili in quanto le suddette strade servono quotidianamente e stagionalmente alla viabilità ciclabile verso il parco del Mincio, del Garda, del Custoza.* 5. *Il recupero della cava come parco e polmone verde vista l'enorme cementificazione del territorio, non di certo trasformato in discarica in quanto vi sono falde e pozzi a servizio di 2 paesi.* 6. *Visto il dissesto stradale a cui si andrà incontro e il traffico supplementare, tenendo conto che si influirà su un bacino che nel periodo estivo aumenta in modo esponenziale dato che si è sulla strada SR11 ex statale 11, collegamento dal Garda alla città di Verona, con afflusso di turisti nei parchi del Garda, si chiedono lavori di messa in sicurezza e di mitigazione del traffico nei periodi festivi.*	1. Si rimanda all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS 2. Le opere di cantierizzazione sono ad esclusivo uso dei cantieri ed i terreni temporaneamente occupati verranno restituiti alla destinazione agricola. 3. Nel comune di Castelnuovo non sono previsti elettrodotti. Non si comprende a cosa si riferisce "l'interramento dei cavi linea". 4. La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA 5. Si rimanda all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS 6. La viabilità interessata da mezzi di cantiere verrà monitorata ed alla fine delle attività di costruzione il Consorzio provvederà all'adeguato ripristino per gli ammaloramenti riconducibili al transito dei propri mezzi.
4.	Sig. Romani Renzo Sona 22/10/2014 DVA-2014-0034459	Nel primo capoverso il sig. Romani Renzo fa presente il problema arrecato alla sua attività agricola legata alle cospicue aree dei terreni di sua proprietà che verranno espropriati. Oltre all'esproprio dei terreni suddetti il sig. Renzo evidenzia anche le seguenti osservazioni di cui si riporta sintesi del testo della nota: - Al mappale 448, terreno che verrà completamente alienato dalla proprietà, è presente una derivazione d'acqua dalla falda acquifera sotterranea per uso irriguo regolarmente costruita e quotidianamente usata per l'irrigazione di tutte le mie coltivazioni l'irrigazione di tutte le coltivazioni. *Con l'esproprio mi è impossibile coltivare il poco terreno rimastomi.* - *Altra osservazione riguarda il mappale 521 (il quale verrà, forse, utilizzato come fascia di rispetto) ove sono presenti delle serre per la coltivazione intensiva di ortaggi, prodotti che venduti a "chilometro zero" presso la mia abitazione mi consentono di avere una rendita indispensabile al mantenimento della mia famiglia (una figlia a carico).* - *Ultima osservazione sul mappale è al lotto 517, la mia abitazione che si troverebbe ad essere un'oasi di verde circondata da un enorme cantiere.* Il passaggio della nuova linea ferroviaria in questa zona arreca inoltre: - *un danno ambientale consistente, ossia perdita di da una zona verde ricca di coltivazioni.* - *un danno economico, con la perdita della proria fonte di reddito (vendita diretta di ortaggi e frutti)* - *un danno morale* - *la creazione di un enorme cantiere avrebbe ripercussioni negative sulla salute del nucleo familiare* Si chiede pertanto, in caso di conferma, un cospicuo ed adeguato risarcimento	Le problematiche legate agli espropri ed agli indennizzi esulano dalle competenze della Commissione. In ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche operative interessate
5.	Sig. Romani Fabrizio e Tezza Anna Sona 20/10/2014 DVA-2014-0034471	Romani Fabrizio e Tezza Anna soggetti all'esproprio dei terreni foglio 31 piano 126 mappali 39-41-434-456-510-512-516-519-523-525-559 e occupazione dei mappali 516-454, chiedono : 1. che sul lato nord del mappale 516, trattandosi di abitazione principale, la fascia di mitigazione ambientale venga spostata di almeno una decina di metri verso nord; 2. che la strada utilizzata dai mezzi di lavoro, che riguarderà i mappali 516 e 454 venga spostata a sud, vicino all' autostrada; 3. che i rimanenti pezzi di terreno sui lati nord dei mappali 39-519-41-456-510-523 e sul lato nord-ovest del mappale 434 vengano anch'essi espropriati, a causa della completa distruzione della nostra azienda, unica fonte di reddito. Di conseguenza, i suddetti pezzi di terreno sarebbero per noi inutili, per la ridotta estensione, per la collocazione (sul confine), che per la loro struttura. 4. che ci venga garantito l'accesso al fabbricato sul mappale 559;	1. Prima della fase esecutiva si terranno incontri con lee singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate. 2. In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni ed eventuali ottimizzazioni sulla viabilità di cantiere. (Vedi riscontro osservazione del Comune di Sona (Osserv. n°141). 3. Le problematiche legate agli espropri ed agli indennizzi esulano dalle competenze della Commissione.; per le problematiche segnalate vedasi inoltre il punto 1. 4. il mappale indicato risulta accessibile da Via Grola, non inte-

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

Progetto definitivo "Linea AV/AC Torino-Venezia.' Tratta Milano-Verona' - Lotto Funzionale "Brescia-Verona". Opere in Variante.

Procedura di VIA Speciale, ex artt. 166, 167 comma 5 e 183 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		5. inoltre una garanzia scritta per eventuali danni che potrebbero essere provocati ai nostri fabbricati negli anni successivi a causa della linea TAV AV-AC.	ressata dai lavori. Vedasi comunque Pt.1 5. L'argomento non ricade nelle competenze della Commissione, comunque i danni eventualmente prodotti dalle attività di costruzione saranno indennizzati.
6.	Geom. Zandonà Roberto Sona 23/10/2014 DVA-2014-0034799	Il Geom. Zandonà Roberto formalizza le seguenti osservazioni: 1. il progetto ripubblicato è sostanzialmente lo stesso del 2003 e non tiene conto delle variazioni urbanistiche occorse negli anni sul tracciato previsto per la TAV; 2. il progetto non tiene conto, a mio avviso, del DECRETO LEGISLATIVO 22 gennaio 2004, n. 42 Codice dei beni culturali e del paesaggio, ei sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137. (GU n.45 del 24-2-2004 - Suppl. Ordinario n. 28) Entrato in vigore del decreto: 01-05-2004, quindi in data postuma al primo progetto del 2003; 3. A parere dell'osservante, in qualità di tecnico professionista operante sui territorio sonese nonchè cittadino residente, sarebbe più logico e conveniente una riqualificazione della linea ferrovia già esistente in luogo della nuova; 4. I cantieri previsti sul territorio di S .Giorgio in Salici, con una movimentazione di circa 115 camion/g in gran parte della viabilità esistente, provocherebbe un enorme intasamento della medesima stante la situazione già precaria attuale, oltre all'aumento esponenziale delle polveri sottili PM10.	1. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, e a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio. La presente fase si riferisce alle sole parti in variante ripubblicate. 2. Il Progetto tiene conto dei beni tutelati dal Decreto 42/2004 e gli stessi sono riportati negli elaborati del progetto definitivo depositato; ulteriori integrazioni sono state comunque inviate al Ministero dei Beni Culturali a dicembre 2014. 3. Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003. 4. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato (barriere antirumore mobili). Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, oltre allo studio su modello, saranno messi in atto i necessari accorgimenti e sarà eseguito un monitoraggio ante, in opera e post opera.
7.	Associazione Industriale Bresciana (AIB) e altri Intera tratta 23/10/2014 DVA-2014-0034987	L'Osservazione della AIB è molto articolata, riferendosi al piano generale di approvvigionamento materiali che prevede l'apertura di ben 7, se ne riassumono i punti qualificanti : *Le osservazioni si concentrano, in particolare, sulla parte del progetto sopra citato che prevede di soddisfare il fabbisogno di materiali inerti per la realizzazione dell'opera facendo esclusivamente ricorso alle cave c.d. "di prestito", con l'attivazione di ben 6 cave di prestito non sussistono infatti, a parere di chi scrive, le condizioni per poter concludere la procedura con un giudizio positivo di compatibilità ambientale . Infatti, non sono state prese esaustivamente in considerazione, né è stata giustificata un'eventuale relativa esclusione, da parte del proponente, delle alternative alle modalità di approvvigionamento degli inerti nella nostra Provincia.* *Nello specifico, i firmatari delle presenti osservazioni rilevano che non esistono i requisiti stabiliti dall'art. 38 L. R. 14/98 per consentire l'attivazione delle cave di prestito in virtù di quanto segue: .* *Gli stessi materiali che CEPAV DUE vorrebbe estrarre e lavorare presso le cave di prestito e gli impianti ad esse connessi, potrebbero essere reperiti dalle cave già autorizzate e inserite negli ATE del piano cave bresciano sabbie e ghiaie, vista anche la sopra detta disponibilità. le cave si trovano geograficamente in diretta adiacenza, e comunque nelle vicinanze, del tracciato previsto, come evincibile dalla mappa allegata alle presenti osservazioni (cfr. All. 1).* *2.la disponibilità del pietrisco proveniente dalla coltivazione mineraria delle cave di marmo e l'idoneità dello stesso a costituire materiale da impiegare per i lavori di cui occupa* *3. il possibile impiego di sottoprodotti qualificati e materiali inerti da recupero*	In relazione alla richiesta si prende atto che il Proponente, nella documentazione integrativa richiesta, ritiene che possano essere recepite le richieste pervenute dal territorio e quindi che possa essere modificato il progetto in concomitanza dell'attuazione di alcune condizioni di cui di seguito elencate, proponendo una ridistribuzione dei punti di estrazione, compatibile con una distribuzione delle cave equilibrata lungo il tracciato ferroviario. Di seguito si riporta quindi la soluzione complessiva e trasversale ipotizzata a seguito del confronto con il territorio: • Conferma della cava nel Comune di Lograto. (e annullamento degli altri 6 siti) • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 26. • Possibilità di sfruttare la cava posta nell'ATE n. 42 • Sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" in Comune di Castenedolo, in prossimità alla futura stazione ferroviaria A.V • Scavo in area posta in prossimità all'imbocco Ovest della galleria di Lonato per una superficie di mq. 220.000, area destinata alla futura realizzazione del comparto logistico/industriale, come da osservazione del Comune di Lonato.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			◦ Approvvigionamento mediante lo sfruttamento dei poli estrattivi esistenti sul territorio della provincia di Verona.
8.	Sig. Alberto Zenato Peschiera 17/10/2014 DVA-2014-0035032	Vedere Osservazione n° 1	Vedere Osservazione n° 1
9.	WWF Lombardia, Italia Nostra Bergamo Calcinato, Castenedolo, Lograto e Montichiari 22/10/2014 DVA-2014-0035057	*Anche l'Osservazione del WWF Lombardia attiene alle scelte progettuali relative alle cave di pestito, con l stesse argomentazioni di cui all'Osservazione precedente :* *Il progetto sopra citato prevede di soddisfare il fabbisogno di materiali inerti per la realizzazione dell'opera facendo esclusivamente ricorso alle cave c.d. "di prestito", con l'attivazione di ben 6 cave di prestito* *In particolare, ancora in un'ottica essenziale di compatibilità ambienta le, andrebbe considerata da CEPAV DUE, la necessità di evitare il ricorso a nuove cave non previste nel Piano cave di Brescia, a favore dello sfruttamento dei giacimenti già individuati, facendo appello ai quantitativi di riserva già indicati dal Piano Cave e a possibili approfondimenti degli stessi oltre le previsioni di piano al fine di soddisfare le richieste delle "cave di prestito".* *In altri punti l'Osservazione il WWF pone all'attenzione della Commissione le problematiche poste dal scelte riportate nel Piano di cantierizzazione, quali :* *stralci della "Relazione Tecnica Valutazione delle situazioni di particolare impatto ambientale nel territorio del Comune di Desenzano del Garda interessato dal tracciato e dalle opere per il Cantiere Operativo Galleria di Lonato ed esame delle soluzioni di inserimenti e mitigazionie ambientale proposte" allegata alla delibera del Consiglio Comunale.* *Si evidenzia inoltre, la necessità di realizzare accessi alternativi all'azienda agricola di Serraglio e all'Autogrill. (Pag. 13 e 14 della Relazione Tecnica):* *Strada del Serraglio: e l'arteria principale di accesso al Cantiere L402. Per essa, sono previsti l'adeguamento della sezione stradale per un tratto di circa 700 m e la sistemazione dell'intersezione con una nuova rotatoria per la Strada Vicinale bassa delle Carate. .Si evidenzia per altro, come la manovra prevista sulla SP ex SS567 dal PDef, non risulta eseguibile nelle due direzioni di marcia, a causa dell'assenza di un'intersezione. Un ulteriore appunto riguarda la bretella di collegamento alla SP dalla Strada del Serraglio lato Centenaro che presenta una forte acclività nella tratta iniziale, oltre che caratteristiche di sezione non adeguate per un traffico di mezzi di cantiere.* *Strada Comunale di San Pietro e Vaccarolo: modifica della soluzione di attraversamento dell'A4 (via Grezze, sottopasso) e contestualmente del tracciato AV/AC grazie ad una nuova opera di scavalco in allineamento all'attuale cavalcavia della Strada Consorziale delle Bornade . L'esito della variante (di difficile comprensione funzionale) è che la Strada Comunale di San Pietro e Vaccarolo risulta deviata ad est, con un tracciato nuovo piu tortuoso a beneficio di una viabilità locale di rango inferiore (via delle Bornade). La motivazione della rotatoria a 4 rami e poi da individuare nella barriera rappresentata dalla Galleria Lonato Est, all'incirca alla pk 111+770 (sezione ferroviaria dell' AV/AC a due gallerie separate) che impedisce a via Grezze di sotto passarla come avviene attualmente per l' Autostrada.*	Per le Osservazioni relative al Piano Cave, *Vedere Osservazione n° 7* In relazione al Piano di cantierizzazione , si prende atto che il Progetto prevede la revisione delle aree di cantiere ad oggi individuate in sede di redazione del PE, con soluzioni che dovranno prevedere i necessari adeguamenti della viabilità di accesso e collegamento ad aziende agricole, attività commerciali o residenziali; in ogni caso saranno garantiti tutti gli accessi apubblici e privati esistenti in ante operam, anche in corso di esecuzione dei lavori. *Vedere Osservazione n°10* In relazione alle problematiche relative alle strade Comunali , Il progetto attuale garantisce la cucitura della viabilità esistente. La possibilità di una revisione in fase di PE sembra di difficile attuazione, e comunque potrà essere oggetto di un ulteriore approfondimento progettuale.
10.	Comune di Desenzano 31853 27/10/2014 DVA-2014-0035093	*Pag. 18 della Relazione Tecnica:* *Da notare che nelle Tavole citate, e rappresentato l'utilizzo di via Tiracollo a servizio del Cantiere Operativo L.4.0.2 e del Cantiere di Lonato: tale arteria, per le sue caratteristiche plano altimetriche, e tuttavia da ritenere non compatibile a traffici veicolari di cantiere per le inidonee caratteristiche del tracciato e della sezione stradale ed anche per la necessità di transitare dallo svincolo e dal sistema dei parcheggi del centro commerciale "Il Leone".* *Pag. 18 della Relazione Tecnica:* *La superficie del Cantiere 28 GA era inferiore ai 50.000 mq; sommando le superfici delle aree dedicate allo stoccaggio, l'occupazione totale sarebbe risultata pari a circa 174.000mq. La superficie del Cantiere L.4.0.2 e di 87.000 mq ai quali vanno sommati quasi 160.000mq per le zone adibite agli stoccaggi per un totale di 247.000 mq. La differenza tra la proposta di cantierizzazione nella zona della Galleria di Lonato del PPre e del PDef è pertanto pari a circa +73.000 mq; la localizzazione del Cantiere 28 GA e delle zone di stoccaggio 27 ST (1) e 27 ST (2) interessa-*	In merito all'idoneità al transito e la presenza del Centro commerciale Il Leone, quanto segnalato verrà valutato in sede di redazione del P.E. e concordato con il Comune. In merito alla disamina riportata si fa presente che è cambiata la tecnologia di scavo della galleria Lonato rispetto al progetto preliminare pertanto saranno necessarie aree di stoccaggio più ampie.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		va aree tra loro non contigue; la localizzazione del complesso del Cantiere L.4.0.2 + zone di stoccaggio risulta invece unitario e continua. *Pag. 20 della Relazione Tecnica:* *La principale rilevanza mossa al Progetto Definitivo (PDef) per la tematica ambientale con specifico riguardo agli effetti/impatti della cantierizzazione è quella dell'occupazione parziale, ma non per questo trascurabile, di aree dell'importante sito archeologico del Lavagnone, patrimonio mondiale dell'UNESCO.* *L'estensione del Cantiere L.4.0.2 entro l'ambito del sito archeologico del Lavagnone non è accettabile e l'inserimento (pur se temporaneo) del Cantiere in una zona ad elevata sensibilita paesistica e da considerare con molta responsabilità e prudenza da parte del progetto.*	Al fine di minimizzare l'impatto nell'area è stata studiata un'alternativa che prevede lo spostamento dei cantieri L4O2 e L4/5B1 in un'area a Sud-Ovest rispetto alla posizione di progetto, allontanandosi significativamente dal sito archeologico del lavagnone. Dovrà necessariamente essere mantenuta un'area tecnica in corrispondenza della porzione Nord-Ovest del cantiere L4O2 in corrispondenza dell'imbocco della galleria naturale di Lonato.
		Pag. 20 della Relazione Tecnica: *Rotatoria di cucitura ubicata alla pk 111 + 826: l'utilizzo in fase di cantiere e ancor piu, la ristrutturazione della tratta identificata come ramo 1 quale strada di tipo F2 (carreggiata totale di 8,50 m), si ritiene sproporzionata rispetto alle esigenze quali quantitative dei flussi veicolari e di forte impatto paesistico a causa del conseguente necessario abbattimento dei filari di alberi che costituiscono un elemento caratterizzante l'insieme paesaggistico della zona. In ogni caso, l'esito dell'intervento progettato in sede di PDef nel suo complesso (rotonda di 15 m di raggio interno + 4 rami viari confluenti) risulta inefficiente e sproporzionato rispetto al sistema dei collegamenti viari in attraversamento del sedime autostradale e successivamente, dell'AV/AC. Il progetto della rotonda e per altro, di difficile comprensione data la difformità fra il rendering (a 3 rami) e gli elaborati Progetto Definitive (vedasi in particolare, la planimetria della rotonda a 4 rami nella Tavola IN0500DE2P7GA07000060). La proposta infrastrutturale prevista dal PGT del Comune di Desenzano del Garda (viadotto sull'asse della Strada Comunale per San Pietro e Vaccarolo) è certamente più consona al contesto territoriale, alla funzionalità dei collegamenti ed alla "lettura" dell'itinerario che risulterebbe meno tortuoso ed acclive.*	Il progetto attuale garantisce la cucitura della viabilità esistente e rappresenta il miglior compromesso tecnico-economico. Inoltre la soluzione alternativa proposta dal Comune non risulta attuabile in quanto le nuove opere da realizzare risultano esterne alla fascia di territorio con vincolo preordinato agli espropri, tale circostanza richiederebbe una ulteriore fase approvativa non compatibile con la tempistica prevista per l'esecuzione del progetto.
		Pag. 21 della Relazione Tecnica: *La Strada collinare di via Tiracollo quale collegamento funzionale tra i cantieri posti ad Est (Comune di Desenzano del Garda) ed ovest (Lonato) della Galleria di Lonato, non è assolutamente utilizzabile da mezzi di cantiere sia per l'acclività del percorso (la stessa denominazione della strada è espressiva delle condizioni di transito: via Tiracollo) sia per la non compatibilità con la circolazione veicolare leggera presso lo svincolo e il parcheggio del centro commerciale "Il Leone" posti all'inizio dell'itinerario collinare di via Tiracollo.*	
		Pag. 21 della Relazione Tecnica: *Le manovre dei veicoli dei cantieri in corrispondenza della (presunta) confluenza sulla SP ex SS 567 non sono eseguibili come indicato dal PDef. Attualmente non e infatti presente alcuna intersezione che permetta l'esecuzione delle manovre previste ne nella direzione di emissione che in quella di immissione alla SP.* *Considerati i punti precedenti, non risultano accettabili, in quanto non fattibili o comunque condizionate, le soluzioni di accesso stradale al Cantiere L.4.0.2, come prospettate dal PDef.*	Precisato che (vedi Osserv. n°10) le aree di cantiere saranno ridefinite, in sede di redazione del PE ed in corso di esecuzione dei lavori saranno garantiti gli accessi.
		Pag. 21 della Relazione Tecnica: *Quale ulteriore osservazione all'inserimento del Cantiere L.4.0.2 e del Cantiere L.4/5.B.1, si precisa che la superficie dei cantieri per un totale di circa 247.000 mq e sensibilmente superiore a quella indicata inizialmente nel Progetto Preliminare (PPre) che totalizzava "solo" circa 174.000 mq. La zonizzazione interna del Cantiere L.4.0.2, localizza poi la parte logistica (37.000 mq) e le aree di stoccaggio lontane dall'imbocco Est della Galleria di Lonato. In questo modo, l'occupazione di aree per il Cantiere viene estesa ulteriormente su ambiti territoriali a danno di importanti attività agricole associate a pregiate produzioni zootecniche oltre che, come descritto sopra, al sito archeologico del Lavagnone, di assoluta rilevanza mondiale. Si richiede, in tal senso, una revisione del layout del Cantiere (ad esempio, con sviluppo delle aree maggiormente in allineamento alla futura linea AV/AC ed all'A4) e una compattazione delle esigenze delle varie funzioni riducendo, per quanto possibile, l'impegno di territorio destinato al Cantiere, ancorché temporaneo.*	Si rimanda alla precedente controdeduzione Osserv. n°10.
		L'effetto barriera del tracciato dell'AV/AC e dell'Autostrada, associato alla riduzione del terreno coltivabile, ai tempi della fase di rinaturalizzazione per le aree interessate dal Cantiere e dalle opere dell'AV/AC sono infatti, fattori di grave squilibrio economico ed occupazionale nei riguardi delle attività economiche in essere nella zona del Serra-	Si rimanda alle controdeduzioni delle osservazioni n°10 da cui emerge che, premesso che sono necessarie superfici dei cantieri maggiori rispetto a quanto previsto nel progetto preliminare, il Proponente ha rivisto le aree individuate in fase di redazione del PE per tener conto di quanto osservato dal Comune.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		glio e del Lavagnone *Pag. 21 della Relazione Tecnica:* *Un ulteriore elemento sul quale porre particolare attenzione riguarda l'interferenza dei cantieri con elementi di particolare rilevanza ambientale ed eco sistemica: la fascia boscata alla progr. Km 110+750 (vincolo paesaggistico art. 142comma g del D. Lgs. 42/2004e s.m.i.) e l'istituendo Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) di San Martino, progr, Km 115+450. Il Piano di Governo del Territorio individua come azione prioritaria la tutela e la valorizzazione di un'importante porzione del territorio comunale, caratterizzata da una significativa potenzialità ecologico ambientale integrata con elementi forti appartenenti al patrimonio di riconosilbilità dei caratteri identificativi e fondativi della patria (luoghi della battaglia). Tale area costituisce Il nucleo centrale di un più esteso PLIS particolarmente strategico per la facile accessibilità e per le potenzialità di interconnessioni rispetto al sistema esteso delle aree protette. All'area del PLIS sana state associate tassi di sensibilità paesistica 4 (sensibiltà alta) e S (sensibilità molto alta), riconoscendone l'elevato valore storico ed ambientale.*	Rammentato quanto già detto al punto Osserv. n°10, si evidenzia che la fase di costruzione terrà conto della sensibilità dei luoghi e saranno adottate una serie di misure di mitigazione come riportato nel progetto. Inoltre è previsto il monitoraggio ambientale per tutta la durata della costruzione.
11.	Sig. Alberto Zenato Peschiera 17/10/2014 DVA-2014-0035118	Vedere Osservazione n° 1	Vedere Osservazione n° 1
12.	Sig. Volani Antonio e Volani Chiara Sona 24/10/2014 DVA-2014-0035125	per i mappali 85 e 192 si prevede un titolo di espropri in parte utilizzato per il passaggio della linea ferroviaria in parte come mitigazione ambientale. a) Per la particella 85 di superficie dl ha 00.36.96 si prevede un esproprio per linea ferroviari di ha 00.16.22 e per mitigazione ambientale di h 00.17.48, rimane una differenza di ha 00.03.26, si chiede un chiarimento circa l'utilizzo di questa area. b) Per la particella 192 di superficie di ha 00.36.97 si prevede un esproprio per linea ferroviaria di ha 00.13.70 e per mitigazione ambientale di ha 00.21.07. Considerate che rimane una differenza di ha 00.02.20 si chiede un chiarimento circa l'utilizzo di questa area . Per quanto riguarda la particella 107 sl prevede un titolo di esproprio utilizzato per la creazione di nuove strade, per mitigazione ambientale e altri titoli per asservimento per deviazione dei corsi d'acqua. La superficie della particella e di ha 00.45.07 sl prevede un esproprio per strade di ha 00.10.35, per mitigazione ambientale di ha 00.00.37. Rimane una differenza di ha 00,34.35, si chiede un chiarimento circa l'utilizzo di questa area. Per asservimento per deviezione di corsi d'acqua ha 00.01.19, si chiede un chiarimento circa l'utilizzo di questa area.	Considerato che la politica degli espropri e degli indennizzi esula dalla competenza della Commissione, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DP321/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate
13.	Comune di Castelnuovo 29/10/2014 DVA-2014-0035170	Il Comune di Castelnuovo comunca con la nota i Punti di interferenza tra i lavori e le reti di acquedotti, fognature e impianti del comune di Castelnuovo del Garda.	Si prende atto della nota.
14.	Sig. Benamati Valentina, Sonia, Ivana, Livio e Roberto Sona 27/10/2014 DVA-2014-0035202	I sottoscrittori chiedono che modifiche al progetto tali che : 1. la pista di cantiere posizionata sui mappale 666 (Foglio 32) adiacente le abitazioni venga spostata a ovest in corrispondenza del termine della proprieta del Sig. Benamati Livio mappali 775/665/25 o lungo la strada comunale denominate delle Bissare o in corrispondenza dell 'altra pista di cantiere e che per accedere alla rotonda venga fatta passare a sud, lungo la linea autostradale; 2. lungo tutto il perimetro dell 'area di stoccaggio interessante i mappali 665 e 775 (.L.6.A.T.9 e L.6.S.T.16) venga posizionata opportuna barriera antipolvere e antirumore; che a nord della proprietà essendo la stessa prospiciente l'area dei lavori venga posizionata barriera antipolvere e antirumore e che nel caso venissero abbattuti alberi o vegetazione che attutiscono il rumore dell'autostrada A4 gli stessi vengano sostituiti da apposite barriere antirumore; 3. la rotonda posizionata al limite della strada privata via Calvisana, via Borghe e Via Montresora venga strutturata in modo da garantire il minor disagio possibile all'abitazione del Sig. Benamati Roberto; 4. chiedono che essendo le abitazioni molto al di sotto dei 250m dalla linea venga garantita per gli stessi le misure atte a proteggerne l'integrita e in caso contrario vengano garantite le indennità opportune	1. In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni. Si vada anche in merito i riscontri per le osservazioni avanzate dal Comune di Sona ((Osserv. n°141) 2. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, 3. In sede di redazione del progetto esecutivo si terrà in considerazione la segnalazione. 4. La politica di indennizzi e/o espropri esula dai compiti della

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			Commissione, si fa tuttavia presente che i danni eventualmente prodotti dalle attività di costruzione saranno indennizzati.
15	Gatti SpA e Bettoni SpA 29/10/2014 DVA-2015-0035210	*Gruppo Gatti Spa e Bettoni Spa propongono che, in luogo di una o più cave di prestito fra quelle ipotizzate, si consenta l'utilizzo delle "riserve" esistenti, individuate e collocate dal vigente Piano Cave provinciale negli ATE attivi di loro proprietà. Il Piano Cave per le sabbie e le ghiaie della provincia di Brescia, in scadenza al 24 gennaio 2015, ha previsto in alcuni ambiti territoriali estrattivi (ATE) dei quantitativi cosiddetti "di riserva", utilizzabili in luogo della realizzazione di alcune tra le progettate "cave di prestito".* Nella lettera sono riportate le caratteristiche degli ATE menzionati. *Premesso quanto sopra le citate imprese osservano e propongono* *1. Modifica della previsione progettuale: abolizione/cancellazione della Cava di prestito BS2 Lograto (BS) che prevede un volume di inerti ipotizzato di mc 1.100.000 con:* *- realizzazione di una cava a fossa a secco;* *- raggiungimento di un profondità di circa 7 m da p.c. con franco di escavazione rispetto alla massima risalita di 0.50 m;* *- recupero di tipo agronomico a livello del piano campagna;* *- estrazione di un volume di circa 1.100.000 mc che necessita di essere lavorato;* *- realizzazione a circa 100 m dal sito di cava in direzione nord-ovest di un' area di lavorazione degli inerti, per installarvi un impianto di betonaggio per produzione di calcestruzzo ed uno di frantumazione e vagliatura del materiale di scavo.* *2. Liberazione e disponibilità di analoga quantità di inerte attingibile dalle riserve perimetrate e disponibili negli ATEg09 (Rovato) e ATEg18 (Lograto), dotati di idonei efficienti e moderni impianti di lavorazione e trasformazione dell'inerte per la produzione di prodotti certificati, che ne dispongono sino a mc 3.300.000* *3. Nel caso in cui l'appaltatrice di CEPAV DUE avesse necessità - comunque - di localizzare ed individuare un'area dedicata a tali servizi, ben potrà essere collocata in area già compresa all'interno della perimetrazione degli ATE in esame.* *4. Infine, un rilievo importante alla progettazione della Cava BS2, è rappresentato dalla coltivazione prevista fino a spingersi a mt 0,50 m dalla massima risalita della falda, laddove la normativa vigente impone il rispetto, nelle procedure autorizzative di cava, della distanza di mt 2,00 dalla risalita di falda ipotizzata.* *Quanto sopra premesso Gruppo Gatti SpA in persona del legale rappresentante sig. Corrado Gatti e Bettoni SpA unitamente all'avv. Dante Daniele Buizza, CHIEDONO:* *1) L'accoglimento delle formulate osservazioni.* *2) Di essere invitate a partecipare alla Conferenze dei Servizi per la Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo della linea ferroviaria AV/AC Torino- Venezia tratta AV/AC Milano- Verona - Lotto funzionale Brescia- Verona, per tutte le riunioni che si renderanno necessarie all'esame della totalità delle osservazioni proposte.*	*Vedere Osservazione n° 10* *Vedere Osservazione n° 7* Gli ATE segnalati non rientrano nel progetto di reperimento inerti del Consorzio. I soggetti privati non sono titolati per legge alla partecipazione alla procedura di CdS, riservata ai soli enti pubblici.
16.	Sig. Romani Sergio, Tiziano, Elena e Nicoli Giuliana Sona 28/10/2014 DVA-2014-0035325	*I sottoscritti:* *In qualità di proprietari dei fabbricati residenziali prospicienti lungo la strada vicinale Della Grola, sulla quale è prevista una pista di cantiere che collega la strada comunale via Monzambana con la area di cantiere di stoccaggio n. L6ST16 ubicata a sud del tracciato della ferrovia in progetto, con la presente chiedono che venga spostato il percorso previsto della pista di cantiere (A) (si veda allegegato Sona-18-1) citata dalla strada vicinale Della Grola su terreno sempre di proprietà dei sottoscritti lungo una linea parallela (B) (si veda allegegato Sona-18-1) che costeggia a nord la linea autostradale Brescia- Verona- Vicenza - Padova SPA, come indicato sull' estratto di mappa allegato* *I motivi della presente richiesta sono dovuti al fatto che la pista di cantiere, così come prevista, passa adiacente a pochi metri di distanza, dai fabbricati di abitazione dei nuclei famigliari dei richiedenti.* *Inoltre l'adeguamento della strada vicinale esistente per il traffico dei mezzi pesanti comporterebbe problemi per gli impianti tecnologici esistenti, Acqua, Gas, Enel, Telecom, Fognature. Tutto questo comporterebbe un grave disagio per le famiglie residenti e danni psicologici ai bambini, la vita quotidiana delle famiglie ne sarebbe sconvolta.* *Il percorso di cantiere, traslato come richiesto, diventerebbe ad uso esclusivo dei mezzi di cantiere, senza interferen-*	In sede di redazione del PE verranno effettuate le opportune valutazioni. Si veda anche riscontro all'osservazione del Comune di Sona ((Osserv. n°141).

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		ze con autovetture, mezzi agricoli o altro, sarebbe ubicato ad una certa distanza dalle case e comporterebbe per i residenti un impatto minore. *Si chiede comunque di posare sempre barriere antirumore e antipolvere.*	
17.	Sig. Romani Sergio e Tiziano Sona 28/10/2014 DVA-2014-0035345	"I sottoscritti: - Romani Sergio - Romani Tiziano in qualità di titolari dell' AZIENDA AGRICOLA ROMANI TIZIANO E SERGIO con sede in S. Giorgio in Salici di Sona, cap 37060, via Grola n. 3, e proprietari del fabbricato adibito ad allevamento bovini da latte distinto al Catasto Fabbricati del Comune di Sona, fg. 31, mappale n.542, prospiciente lungo la strada vicinale Della Grola, sulla quale è prevista una pista di cantiere che collega la strada comunale via Monzambana con la area di cantiere di stoccaggio n. L6ST16 ubicata a sud del tracciato della ferrovia in progetto, con la presente chiedono che venga spostato il percorso previsto della pista di cantiere (A) (si veda allegegato Sona-19-1) citata dalla strada vicinale Della Grola su terreno sempre di proprietà dei sottoscritti lungo una linea parallela (B) . Inoltre l' adeguamento della strada vicinale esistente per il traffico dei mezzi pesanti comporterebbe problemi per gli impianti tecnologici esistenti, Acqua, Gas, Enel, Telecom, Fognaturee si dovrebbero rifare i canali di irrigazione consorziali esistenti lungo la stradina. Inoltre l' allevamento verrebbe a trovarsi a circa ml. 20.00 di distanza dal percorso e gli animali subirebbero uno stress continuo per il transito dei mezzi di cantiere per rumore, polveri, vibrazioni.. Il percorso di cantiere, traslato come richiesto, diventerebbe ad uso esclusivo dei mezzi di cantiere, senza interferenze con autovetture, mezzi agricoli o altro, sarebbe ubicato a una certa distanza dall' allevamento e comporterebbe un impatto minore. Si chiede comunque di posare sempre barriere antirumore e antipolvere."	In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni in relazione alla fattibilità della richiesta. Vedere anche Osservazione n°16 Si veda anche riscontro all'osservazione del Comune di Sona (Osserv. n°141)
18.	Ance Brescia Intera tratta 28/10/2014 DVA-2014-0035389	*" Le osservazioni di codesta Associazione si concentrano, in particolare, sulla parte del progetto che prevede di soddisfare il fabbisogno di materiali inerti per la realizzazione dell'opera facendo esclusivamente ricorso a cave ""di prestito"", con l'attivazione di ben sei impianti, da collocarsi a ridosso del tracciato della linea ferroviaria che dovrà essere realizzata. Nella procedura di valutazione di impatto ambientale, infatti, pare che non siano state prese nella dovuta considerazione le alternative alle modalità di approvvigionamento degli inerti che il mercato già offre. Va rilevato, infatti, come il territorio bresciano sia particolarmente ricco di attività estrattive che forniscono al mercato ed alle imprese del settore materiali di comprovata qualità.*	*Vedere Osservazione n° 12*
19.	Sig. Moretti Giacomo Montichiari 28/10/2014 DVA-2014-0035412	Moretti Giacomo (titolare azienda agricola) fa presente i problemi che causa il passaggio della linea alla sua attività di coltivatore diretto (foglio 4 mappale 3, foglio 3 mappale 18 e 9) in particolare: • che tale opera ridurrà la superficie da lui coltivata; • che sarà da valutare anche il possibile danno che tale costruzione può recare alle coltivazioni visto che in tali terreni vengono coltivati anche prodotti per alimentazione umana (Piselli, Fagiolini freschi). • che eventuali realizzazioni di cave sui terreni provocherebbero i medesimi problemi. • che tale opera impedirà (in quanto tagliati in due dal tracciato) l'irrigazione di una buona parte dei terreni sopra descritti con i mezzi predisposti dal sig. Moretti, infatti l'azienda usa per tale operazione dei Pivot (precisamente definiti Lateral Movie) ovvero macchinari fisicamente lunghi circa 300 mt formati da 5 campate più asta a sbalzo ; • e che tali mezzi non potranno raggiungere tutti i terreni per i quali sono stati installati e predisposti in quanto fisicamente il loro percorso sarà tagliato dal tracciato dell'Alta Velocità che ne impedirà il funzionamento (andrebbero a sbattere contro il tracciato dell'Alta Velocità) • che questo per l' azienda comporta notevoli danni economici e più precisamente: l'impossibilità di utilizzare l'attuale sistema di irrigazione ; la necessità di sostenere altre spese per predisporre un nuovo sistema di irrigazione per i terreni al di là della linea Alta Velocità, la rimozione e riorganizzazione delle tubazioni interrate funzionali al funzionamento dell'attuale impianto di irrigazione che viene utilizzato anche per tutto il resto dell'azienda agricola. Per quanto sopra chiede il contenimento dell'entità del danno e la sua quantificazione in vista di un risarcimento e Invita a valutare un'eventuale modifica del tracciato AV.	Le procedure di esproprio e la politica degli indennizzi ad esse relative, esulano dalle competenze della Commissione. Si precisa che per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate cioè sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 e ss.mm.ii.). Il tracciato generale della AC/AV è già in possesso del Parere di VIA, la fase attuale si riferisce a varianti puntuali originate da precize prescrizioni contenute proprio nella delibera di approvazione.
20.	Sig. Gavazzoli Eraldo	Gavazzoli Eraldo riporta una lettera già presentata nel 2003 da Rosso Maria Teresa. La linea ferroviaria passerebbe	Le procedure di esproprio e la politica degli indennizzi ad esse re-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	Travagliato 28/10/2014 DVA-2014-0035422	sopra la mia abitazione e quelle dei miei familiari e sopra i magazzini ed i depositi di una attività di posa di pavimenti e caminetti gestita da mio figlio (Gavazzoli Eraldo). Faccio presente: che all'interno della mia proprietà vi sono n. 3 abitazioni distinte, un magazzino deposito ed una esposizione di materiali; che il tracciato della linea ferroviaria distruggerebbe le abitazioni il deposito e l'esposizione; che tre famiglie perderebbero oltre la casa anche il lavoro; che ad oggi nessuno, ne del Comune di Travagliato, né della Provincia di Brescia, né della società che si occupa della costruzione della linea ferroviaria mi ha mai contattato per comunicarmi quanto sta per accadere. Quindi in virtù di quanto sopra chiedo di astenerVi dal prendere ogni decisione relativa alla mia proprietà senza prima avermi contattato.	lative, esulano dalle competenze della Commissione. Si fa tuttavia presente che si procederà sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni) per il riconoscimento di indennizzi alle proprietà interessate in presenza di danni. In ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.
21.	Sig. Podestà Dario (Az. Agricola Ormea) Desenzano 28/10/2014 DVA-2014-0035435	*Podestà Dario in qualità di proprietario e socio dell'Azienda Agricola Armea di Podestà & C. s.s sita nel Comune di Desenzano del Garda fgl.N° 52 dopo aver visionato le tavole di progetto fa presente quanto segue:* *Dal 2000 è esistente oltre all'Azienda Agricola con produzione vitivinicola e cerealicola un Agriturismo con ospitalità e ristorazione denominato Agriturismo Armea .* *Il passaggio della ferrovia oltre a togliere all'azienda agricola 20.502mq di terra e quindi diminuire la capacità produttiva del 25% deturpa la potenzialità turistica ricettiva dell'agriturismo ,* *Si osserva di non capire quali e come saranno sistemate le zona destinate a riqualificazione ambientale, superfici che si asservano per deviazioni di corsi d'acqua, superfici che si assoggettano a servitù per pubblici servizi.* *Si richiede che vengano salvaguardate nel miglior modo possibile le due attività (durante la lunghissima durata del cantiere, e in futuro durante l'esercizio della normale attività ferroviaria) permettendo la continuazione dell'attività turistica ricettiva ed agricola esistente, per questa si evidenzia la necessità di rifare una nuova valutazione d'impatto ambientale rispetto a quella ora in possesso del 2003.* *Si suggerisce la possibilità di allungare la galleria già in progetto per il superamento del casello dell'autostrada di Sirmione che sembra iniziare verso la fine della mia proprietà.*	Le procedure di esproprio e la politica degli indennizzi ad esse relative, esulano dalle competenze della Commissione. Premesso che gli indennizzi sulle aree espropriate e/o acquisite in via temporanea e che eventuali danni saranno valutati e compensati nel corso dei lavori in base a quanto previsto dalla normativa vigente (D.P.R. n. 327/2001 e ss.mm.ii.), eventuali variazioni alle aree tecniche e di stoccaggio (comunque idispdensabili per la realizzazione della linea ferroviaria) potranno essere valutate in fase esecutiva . Con riferimento alla richiesta di allungamento della galleria, si fa presente che in corrispondenza della cascina il tracciato è quasi a piano campagna, dunque la realizzazione di una galleria non troverebbe alcuna giustificazione tecnica, tenendo conto che il progetto già prevede ove necessario le misure di mitigazione per la riduzione di tali impatti.
22.	Sig. D.Podestà 31/10/2014 DVA-2014-35503	*Allegati relativi all'Osservazione n°21* *Vedere Osservazione n°21*	*Vedere Osservazione n°21*
23.	Sig. D.Podestà 31/10/2014 DVA-2014-35505	*Allegati relativi all'Osservazione n°21* *Vedere Osservazione n°21*	*Vedere Osservazione n°21*
24.	Sig. Menegoli Pietro Sommacampagna 28/10/2014 DVA-2014-0035506	*Menegoli Pietro (espropri o occupazione temporanea foglio 2 piano 72 mappale 506 e piano 73 mappale 56 e 58, evidenzia in data 03/12/12 ha provveduto ad aggiornare l'immobile al catasto urbano oltre a quello agricolo ove lo era già) Indica:* *- In alcuni elaborati l'edificio L137-S-S non viene considerato (inquinamento acustico), in altre è analizzato (inquinamento sismico vibrazioni), in altre ancora compare come edificio da demolire.* evidenzia che in data 03/12/12 ha provveduto ad aggiornare l'immobile al catasto urbano oltre a quello agricolo ove lo era già) Indica: 1. Non esiste una elaborazione della progettazione, rilocalizzazione / ricostruzione della abitazione da demolire. (per alcuni Cittadini esistono prescrizioni atte a quanta detto, esigo lo stesso trattamento). *Nella fattispecie si afferma che se la procedura di esproprio diventerà esecutiva chi espropria dovrà farsi carico della progettazione, rilocalizzazione / ricostruzione della abitazione in oggetto censita al catasto urbano di Sommacampagna VR al foglio 2 mappale n. 506 can uguale volumetria e pertinenze e confacente alle caratteristiche attuali. Da concordare inoltre il luogo dove sarà rilocata precisando che potrebbe essere rilocata sui rimanente terreno non espropriato della medesima proprietà: di questa attività comunque si richiede in via prioritaria a qualsiasi decisione la mia insindacabile volontà. Si evince che negli elaborati del progetto in esame esistono già casi, con prescrizioni del CIPE, che usufruiranno del medesimo trattamento; pertanto, come cittadino del Comune di Sommacampagna e d'ITALIA ho diritto allo stesso trattamento. La liberazione dell'edificio, se la*	In relazione all'osservazione si precisa che saranno risolte in fase di progettazione esecutiva le incongruenze presenti negli elaborati progettuali. 1. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DP321/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire com maggior dettaglio le tematiche interessate 2. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si prende atto tuttavia della segnalazione e si procederà all'aggiornamento degli elaborati specifici relativi a demolizioni ed espropri 3. La durata delle occupazioni verrà definita in concomitanza

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		procedura sarà in essere, avverrà solo dopo il realizzo del ricollocamento con tutti gli oneri (oneri tecnici di progettazione, realizzazione, trasloco, distacchi dei vecchi servizi e quant'altro necessiti al fine del cambio di residenza) a Vostro carico quindi le attività di esproprio e saranno strettamente vincolate a quanto detto. 2. riscontra che le pertinenze della mia proprietà (n.2 garage e locale caldaia) non sono elaborate nella mappa edifici da demolire. 3. Negli elaborati prodotti da Voi, e resi pubblici, non esiste un progetto che definisca nel tempo la realizzazione e pertanto nemmeno la restituzione dell'esproprio temporaneo. 4. Si evince che il frutteto irriguo di proprietà non è considerato come cultura sensibile, quindi non soggetto a mitigazioni ambientali (e la frutta prodotta chi la venderà?) 5. Si segnala inoltre, la mancanza dello studio/progettazione rimodulazione delle condutture di irrigazione a scorrimento per i frutteti citati soggetti ai vari espropri, dovranno essere rimodulati assieme alle viabilità del fondo agricolo con un ulteriore costo che VOI dovrete sopperire. 6. Oltre a quanto già detto dall'abitazione è raggiungibile il fondo agricolo coltivato a frutteto irriguo senza necessità alcuna di transitare con i mezzi agricoli sul suolo pubblico, negli elaborati del progetto non riscontro nessun progetto, pertanto si ricorda che sarò gravato da un ulteriore danno (mezzi agricoli da acquistare per poter rispettare codici stradali per arrivare al fondo). 7. Si osserva, negli elaborati prodotti da Voi e resi pubblici, che non esiste un progetto temporale per la realizzazione della viabilità di cantiere per la quale si prevede esproprio temporaneo senza data di ripristino della stessa alla morfologia agricola in essere ad oggi. 8. Inoltre come ricettore danni da inquinamento acustico, sismico/vibrazione e da polveri non essendo chiaro il processo, in quanto per alcuni elaborati l'edificio L137-S-5 ed il terreno evidenziato nei mappali di esproprio non vengono considerati (inquinamento acustico ed inquinamento da poveri), in altri compare (inquinamento sismico vibrazioni), in altri ancora compare come edificio da abbattere, si notifica che vengono sottovalutati gli impatti ambientali nelle fasi di cantierizzazione e di esercizio.	dell'avvio delle procedure di esproprio e commisurata alle specifiche esigenze di cantiere 4. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, maggiori approfondimenti saranno effettuati in fase di Progetto Esecutivo. 5. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si prende atto tuttavia della segnalazione per garantire il sistema irriguo del frutteto e l'accessibilità ai fondi. Maggiori approfondimenti saranno effettuati in fase di Progetto Esecutivo. 6. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, maggiori approfondimenti saranno effettuati in fase di Progetto Esecutivo. I danni alla proprietà verranno indennizzati. 7. La durata delle occupazioni verrà definita in concomitanza dell'avvio delle procedure di esproprio e commisurata alle specifiche esigenze di cantiere. 8. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che per la fase di cantiere gli studi presentati hanno carattere previsionale e rispondono ai criteri dettati dalla normativa vigente; in fase di corso d'opera è prevista l'attuazione del piano di monitoraggio ambientale che consentirà di controllare gli effetti della costruzione e prevedere azioni correttive/mitigative in caso di criticità
25.	Comune di Calcinato 31/10/2014 DVA-2014-35521	Il Comune di Calcinato ha presentato in data 31 Ottobre una serie di Osservazioni, che sono poi state integralmente ricomprese nella Osservazione n°195 del 24 Novembre, meglio dettagliata e documentata. Osservazioni Generali sulla cava BS08 Osservazioni puntuali numerati dal punto A) a l punto H) analogamente eklencati nella citata Oss. n°195	Oservazioni su cava BS08 Vedere Osservazione n° 10 Osservazioni da A) ad H) Vedere Osservazione n° 195 da A) ad H)
26.	Comune di San Bonifacio 31/10/2014 DVA-2014-35535	Il Comune di San Bonifacio ricorda nella sua Osservazione l'opposizione al passaggio della nuova linea nel trritorio Comunale, sin dal progetto preliminare, con la richiesta di interramento, non ottenuta. Nota comunque che : • La deliberazione dei CiPE n. 94 del 29 marzo 2006 - Cl.U. n° 197 del 25.08 2006 di approvazione del Progetto Preliminare appare completamente deceduta. • la Regione Veneta ha pianificato alcuni anni fa il percorso del Sistema delle Tangenziali Venete (Si,Ta.Ve,), complicando ulteriormente il nodo di incroci viariaferroviario-fluviale della nostra zona. Propone che : • Passaggio a SUD - 1) con spostamento della attuare ,linea storica; Passaggio a SUD - 2) senza spostamento della attuale linea storica; • Passando a NORD, Passaggio della AVIAC a nord in corrispondenza della A4.	• In data 8 maggio 2009 (pubblicata in GU del 8/6/2009 n°130) è stata emessa la Delibera CIPE 21/2009 : *Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) linea AV/AC Milano-Verona.* *(Rinnovo vincolo preordinato all'esproprio.).* • Le interferenze con il Si.Ta.Ve sarnno oggetto di prescrizioni • Il progetto approvato ha già esaminato le possibili alternative e la procedura di esame è ormai definita. L'attuale procedura di approvazione è riferita solo alle parti di tracciato variate a seguito prescrizioni CIPE sul limitate zone del tracciato.
27.	Valore Reale Sgr Spa Castenedolo 29/10/2014	L'Oservazione della Valore Reale SGR coniene le planimetrie relative alle prescrizioni di piano regolatore vigente di Castenedolo che già prevede un insediamento, senza quindi intervenire su nuove aree agricole ("Valore Reale SGR" ha presentato un'istanzaapposita asseverata dal Comune di Castenedolo), insediamento con uno scavo	*Vedere Osservazione n°12*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	DVA-2014-0035552	complessivo di materiale di circa 1.500.000 mc per la realizzazione di un intervento immobiliare. Il materiale proveniente da tale scavo potrebbe essere utilizzato, opportunamente trattato, come inerte per la realizzazione della nuova linea AV/AC.	
28.	Sig. Federici Celeste e LEM ITALIA Srl Lonato 29/10/2014 DVA-2014-0035601	Le osservazioni riguardano il tratto di galleria naturale posto tra il km 106,4 e il km 107, nel territorio del Comune di Lonato del Garda. I proponenti l'osservazione sono il proprietario del fabbricato di civile abitazione, ivi residente, posto in via Chiavicone 2, sul mappale 20 foglio 35, e la Società LEM ITALIA S.r.l. proprietaria del complesso industriale posto in via Isonzo 5, sui mappali 172 e 259 foglio 35. Essi evidenziano alcune discordanze tra gli elaborati di progetto in merito all'occupazione temporanea delle aree necessarie per la costruzione della galleria naturale. In particolare: 1. Nel "piano particolareggiato della cantierizzazione GN02 a doppia canna etc." di cui alla tavola rubricata con codice IN0500DE2PSCA00000070 gli immobili di civile abitazione di cui al mappale 20 foglio 35 sono inclusi in un' area campita in giallo retinato diagonalmente, denominata in legenda "area tecnica"; le aree del complesso produttivo LEM ITALIA non sono interessate dalla predetta previsione in quel medesimo elaborato. 2. Negli elaborati rinvenuti sul sito di questa Ministero relativi al progetto definitivo, nella tavola denominata "aree da occupare temporaneamente per la costruzione", rubricata con codice IN0500DE215GN02000020, si rinviene una previsione diversamente articolata: le aree che costituiscono il piazzale d'ingresso della stabilimento LEM ITALIA verrebbero in quest'ultima ipotesi temporaneamente occupate. 3. Nell'elaborato del medesimo progetto definitivo denominato "Interferenze superficiali", rubricato con codice IN0500DP6BZGN02000071, l'ubicazione del pozzo provvisorio nominato con la sigla PK107+072,51 contraddice in parte alla precedente perimetrazione dell'area di cantiere, infatti la realizzazione del manufatto previsto in quel punto comporta un allargamento dell'area in lato est. Si riportano le osservazioni di carattere generale avanzate: a) il grado di approfondimento della documentazione di progetto della VIA approssimato, contraddittorio e in sintesi insufficiente. b) posto che nessuna definitiva espropriazione è prevista nel progetto per gli immobili suddetti, richiedono di comprendere l'esatta natura della generica servitù che si prevede di imporre ai fabbricati urbani e delle loro pertinenze e soprattutto per le attività industriali il grado di interferenza che verrà esercitato al fine di definire i danni e disagi legati all'opera e ai sui cantieri sugli immobili e le attività suddette. c) La mitigazione dell'impatto ambientale delle opere e nella fattispecie legata a criteri concorsuali di accertamento di danni e disagi legati all'opera e ai cantieri, nonché al loro pronto risarcimento; le minusvalenze immobiliari legate alla non meglio esplicitata servitù deve trovare preliminare e migliore definizione a tutela dell'interesse di chi dovrà subirle.	In sede di progettazione esecuitva verranno eliminate le eventuali incongruenza tra gli elaborati progettuali relativi alla diverse tematiche. Gli asservimenti sui fabbricati verranno eventualmente imposti solo a seguito della verifica del superamento dei limiti di legge; al riguardo si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore /DPR 327/2001 e ss.mm.ii). In ogni caso prima della fase esecutiva sono previsti incontri specifici con le singole proprietà.
29.	Sig. Guidi Rosanna, Montresor Giovanni, Lidia, Francesco, Lucia e Michele e l' Azienda Agricola Ottella ed Impresa Agricola Montresor Lidia e Francesco Ponti sul Mincio 29/10/2014 DVA-2014-0035608	Il progetto prevede l'attraversamento della zona molta ristretta di produzione d'uve pregiate per vino di qualità Lugana DOC. I proponenti evidenziano i danni diretti ai beni ed ai prodotti derivanti da essi, nonché alle attività insediate. In sintesi: rilevante numero di ettari di esproprio; scomparsa della vocazione vitivinicola per la consistente presenza dei cantieri; compromissione delle attività agrituristiche, ecc. I danni interesseranno l'Azienda Agricola Ottella, la cascina denominata "Cascina Girolda, le proprietà condotte dagli Ottella in Comune di Ponti sul Mincio, ove è presente un cantiere di stoccaggio, e in Loc. Massoni ove pure è sito un cantiere di stoccaggio. Per quanto sopra sintetizzato i soggetti citati richiedono di optare per la soluzione di utilizzare, nella tratta in questione (circa 9 km) la linea storica ferroviaria, adeguatamente potenziata. I proponenti le osservazioni sono i Sigg. Guidi Rosanna, Montresor Giovanni, Montresor Lidia, Montresor Francesco, Montresor Lucia e Montresor Michele e l' Azienda Agricola Ottella ed Impresa Agricola Montresor Lidia e Francesco. Il progetto prevede l'attraversamento della zona molta ristretta di produzione d'uve pregiate per vino di qualità Lugana DOC. I proponenti evidenziano i danni diretti ai beni ed ai prodotti derivanti da essi, nonché alle attività insediate. In sintesi: rilevante numero di ettari di esproprio; scomparsa della vocazione vitivinicola per la consistente presenza dei cantieri; compromissione delle attività agrituristiche, ecc.	Premesso che la richiesta di spostamento del tracciato non è pertinente in quanto l'opera è già stata autorizzata con l'approvazione del progetto preliminare nel 2003 (Delibera CIPE n.120), si precisa che in fase esecutiva potranno essere possibili ottimizzazioni delle aree di cantiere. Le osservazioni non attengono alle parti di opera oggetto di procedura VIA-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		I danni interesseranno l'Azienda Agricola Ottella, la cascina denominata "Cascina Girolda, le proprietà condotte dagli Ottella in Comune di Ponti sul Mincio, ove è presente un cantiere di stoccaggio, e in Loc. Massoni ove pure è sito un cantiere di stoccaggio. Per quanto sopra sintetizzato i soggetti citati richiedono di optare per la soluzione di utilizzare, nella tratta in questione (circa 9 km) la linea storica ferroviaria, adeguatamente potenziata.	
30.	Sig. Brutti Stefano Sommacampagna 06/11/2014 DVA-2014-0035678	La presente osservazione al piano riguarda l'area relativa al Cantiere Operativo L.7.O.1 tavola 1. Il signor Stefano Brutti presenta le osservazioni a nome di tutti gli interessati, dei quali si riportano le firme di accettazione *Si riscontra la presenza di tre criticità importanti - tavola 2:* *A. RESIDENZIALI-Tavole 3 e 4* 1. *La strada di cantiere e la creazione della rotonda di accesso alla stessa, non tengono conto della presenza di un'abitazione (foglio 17 mappale 493) probabilmente non e stato collegato il foglio 17 al foglio 9, tralasciando quindi la presenza di un'abitazione - TAVOLA 3* 2. *Il progetto non tiene conto delle preesistenze storiche e paesaggistiche relative.alla Corte Ceolara, censita come Corte Rurale e tutelata ai sensi della LR 24/85, per la quale il PAT prevede una fascia di rispetto di 200 ml, con particolare cura dei coni visivi da preservare - TAVOLA 3* 3. *La corte è censita in tutta la sua interezza, sia come edifici che come muri di cinta in quanto anche* **i muri in sasso sono parte integrante della bellezza della corte** per questo motivo, la schedatura della corte - TAVOLA 3 4. *L'accesso alla nuova strada di cantiere avviene attraverso la strada comunale esistente Via Ceolara, Via Belvedere, strada che attraversa di fatto il paese di Caselle, strada di alta percorrenza residenziale che collega il paese di Caselle con i paesi di San Massimo, Lugagnano, Mancalacqua Sommacampagna e Sona, strada affiancata alla nuova pista ciclopedonale che collega il Centro Sportivo di Caselle con il Capoluogo di Sommacampagna che poi prosegue su piste ciclabili Europee* 5. *La strada di cantiere, che prosegue lungo la linea ferroviaria esistente, va ad incontrarsi con l'unica strada di accesso alle abitazioni poste a Nord Nord/Ovest del Cantiere Operativo. Tali abitazioni (12 famiglie + 4 attività) hanno come unica via di accesso il sottopasso ferroviario esistente - TAVOLA 4 verrebbero così completamente isolate.* 6. *COLTIVAZIONI - Tavola 5* *La strada di cantiere e la creazione della rotonda di accesso alla stessa, non tengono conto della coltivazione a vigneto esistente: il progetto probabilmente aveva come punto di partenza una cartografia che non rispecchia la situazione esistente - TAVOLA 5 è da tre anni che la proprietà investe su questi terreni, e nel 2014 sono entrati in produzione per la nuova cantina nata quest'anno.* 7. *La strada di cantiere prosegue su altri campi coltivati a vigneto, che fanno parte integrante della produzione vitivinicola sempre della neonata cantina Agrostem s.s, con vitigni I.G.T.* 8. *CANTIERI - Tavola 6* *Il progetto per la strada di accesso al cantiere L.7.O.1 non tiene conto della presenza della Cava di Ghiaia esistente, passando esattamente nell'area di cava - TAVOLA 6 oggi già escavata, quindi impossibile attraversarla.* 9. *Le strade per accedere al cantiere L.7.O.1 si intersecano con le strade della cava di Ghiaia denominata "Betlemme", creando un pericoloso incrocio tra i due flussi di camion - TAVOLA 6* *RICHIESTE e PROPOSTE* *Si richiede che il Cantiere operativo L.7.0.1 sia collegato alla viabilità esistente dalla nuova strada di cantiere prevista lungo l'attuale ferrovia, eliminando la strada di cantiere che andrebbe a gravare sia sulle residenze recenti e storiche sia sulle coltivazioni esistenti; vista l'indispensabile modifica della viabilità nella vicina località "Rampa" si chiede quindi di proseguire la strada di cantiere parallelamente alla ferrovia* *Le note positive di tali operazioni sono:* *> Il tratto da Via Rampa e notevolmente più corto (1,16 km) rispetto il tratto previsto con accesso da Via Ceolara (2,4 km), comportando una diminuzione della spesa pubblica all'atto della costruzione e minori costi di gestione del cantiere*	1. L'abitazione è stata tenuta in considerazione nell'individuazione del posizionamento della rotonda. In sede di redazione del progetto esecutivo il progetto verrà affinato al fine di non interessare le aree residenziali e la rotonda su via Ceolara sarà eliminata. Si rimanda per questo all'osservazione del Comune di Sommacampagna N° 39. 2. In sede di redazione del progetto esecutivo si terrà in considerazione la segnalazione. 3. In sede di redazione del progetto esecutivo si terrà in considerazione la segnalazione. 4. In sede di progettazione esecutiva della cantieristica si terrà in considerazione la segnalazione. 5. L'accesso alla proprietà verrà garantito. Si rimanda al riscontro all'osservazione del Comune di Sommacampagna (N° 39) 6. In sede di progettazione esecutiva della cantieristica si terrà in considerazione la segnalazione. 7. In sede di progettazione esecutiva della cantieristica si terrà in considerazione la segnalazione. 8. La strada di accesso al cantiere verrà rilocalizzata sul confine dell'area di cava. 9. I flussi di traffico e le interferenze verranno verificate in fase esecutiva della cantieristica *RICHIESTE e PROPOSTE* In sede di progettazione esecutiva della cantieristica si terrà in considerazione la segnalazione.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		> Tale arteria secondaria potrebbe poi essere riutilizzata dal Comune di Sommacampagna come circonvallazione di collegamento tra le tangenziali e il Capoluogo, in modo da alleviare il traffico veicolare dalla frazione di Caselle. La strada potrebbe quindi essere utilizzata sia come strada di cantiere sia come percorso di collegamento alle vie esistenti ma senza attraversare Corti storiche, aggregati residenziali, terreni aziendali e percorsi comunali esistenti già gravati dal traffico Da tali premesse, si richiede: - che la viabilità di cantiere parallela alla ferrovia tenga conto della presenza di 12 famiglie e 4 aziende che hanno come unico accesso il sottopasso ferroviario e che vengano predisposti accessi comodi e in sicurezza per tutte le abitazioni di "Corte Betlemme"	
31.	Comune di Botticino, Comune di Nuvolento, Comune di Nuvolera, Comune di Paitone, Comune di Serle Intera tratta 29/10/2014 DVA-2014-0035725	*Ne consegue che nella fase di vita del cantiere AV (tratta bresciana) il comparto estrattivo del Botticino e delle Brecce sarà in grado di soddisfare il fabbisogno complessivo di materiale necessario alla realizzazione di tutti i rilevati e di tutti i sottofondi senza dover ricorrere alle cosiddette "cave di prestito".Per tutto quanto sopra indicato e per il molto di più che ci sarà possibile dettagliare in occasione di future audizioni o di Vs. sopralluoghi conoscitivi presso il bacino ribadiamo con forza che l'utilizzo del pietrisco calcareo prodotto nei bacini estrattivi del "Botticino " e delle "Brecce Variegate" è da preferire all'apertura di cave di prestito sul territorio, peraltro in larga parte contestate anche dai territori e dai Comuni ove le stesse sono previste per le seguenti ragioni:* *a) Idoneità e validità del materiale,* *b) Immediata disponibilità del prodotto in idonee quantità,* *c) Costo ambientale zero in quanto sottoprodotto dell'estrazione della pietra ornamentale disponibile senza aggiuntivi consumi di suolo,* *d) Vicinanza tra il luogo di reperibilità del materiale ed il cantiere AV nella sua tratta bresciana (variabile tra i 10 ed i 20 Km),* *e) Sgombero dei cantieri con indubbia implementazione della produzione di pietra ornamenta le e da taglio,* *f) Miglioramento delle condizione di salute e di sicurezza dei luoghi di lavoro,* *g) Positivo risvolto sinergico in termini di esportazioni di materiali italiani di indubbio pregio (marmi) con indubbia ripercussione in positivo sul PIL nazionale e sui bilanci comunali in conseguenza di un maggior introito dei cosiddetti diritti di escavazione.*	*Vedere Osservazione n° 10*
32.	Comune di Castenedolo 23506 28/10/2014 DVA-2014-0035784	*CONSIDERATO che l'Amministrazione comunale intende richiedere agli Enti competenti misure di compensazione ambientale che non sono state considerate nel Progetto Definitivo e che si sostanziano nelle seguenti opere complementari aggiuntive:* a) *nuovo percorso ciclopedonale a lato della strada provinciale n. 77 (Castenedolo Borgosatollo) tra l'intersezione a rotatoria in località Alpino (tra le vie Patrioti, Brescia e Bruno Boni) e l'intersezione a rotatoria in località Capodimonte (su via Monte Pasubio) all'imbocco della realizzanda strada di collegamento tra la S.P. 77, in territorio del Comune di Castenedolo, e la S.P. 23, in territorio del Comune di Borgosatollo, in seguito alla cui apertura il tratto di S.P. 77 sul territorio di Castenedolo sopra indicato subirà un innegabile aumento del traffico in transito a fronte del quale si rende necessaria un'adeguata protezione nei confronti degli utenti deboli circolanti su tale arteria provinciale;* b) *nuova intersezione a rotatoria presso l'incrocio tra le strade comunali via Le Ghiselle (attualmente a fondo chiuso) e via dei Santi (in territorio del Comune di Brescia);* *nuova intersezione a rotatoria, in luogo dell'attuale intersezione a raso, presso l'incrocio tra via Tenente Olivari (strada provinciale n. 66 in direzione Ghedi) e la strada comunale via Matteotti (ex strada statale n. 236, successivamente provinciale n. 236, in direzione Montichiari);* *nuova intersezione a rotatoria, in luogo dell'attuale intersezione a raso, presso l'incrocio tra via Tenente Olivari (strada provinciale n. 66 in direzione Ghedi) e le strade comunali via Volta e via Garibaldi;* c) *nuova intersezione a rotatoria a confine dell'ADT 9, nella zona industriale di via Risorgimento, che consenta l'innesto al nuovo tratto di strada posto a carico dell'ADT stesso;* d) *nuovo tronco di fognatura comunale dalla Cascina Rizze (attualmente non allacciata) al tronco comunale di fognatura esistente su via della Santissima;*	a) *Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, l'intervento, seppur poco definito dal Comune, è fattibile. Si ipotizza uno sviluppo di circa 2 km.* b) *Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, le rotatorie sono fattibili.* c) *Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, l'intervento è fattibile.* d) *Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, non è inerente aspetti interferiti dalle opere e non è definita dall'ente, l'intervento non si ritiene accoglibile.* *Vedere Osservazione n° 10* Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7.. I rilevati della Linea AV/AC sono realizzati secondo le tipologie e con materiali previsti dalle specifiche RFI. Con riferimento ai materiali provenienti dallo scotico, questo non risulta eccedente ma viene riutilizzato interamente per il ricoprimento delle scarpate. e) *Le previsioni di traffico sono state esaminate nel Progetto*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		VISTA la nota presentata dall'Associazione Bresciana Cavatori di Inerti (A.B.C.I.), relativa all'attivazione delle ben sei cave di prestitoin cui si esprimono le contrarietà al piano e le ragioni per la ricerca di soluzioni alternative, si conferma il parere favorevole del Comune alla suddetta nota ABCI e) *Confermare se i dati sul traffico ferroviario previsto si riferiscano al giorno, sulla base di quanto indicato nel modello di esercizio della linea nel tratto di Castenedolo posto che, in ogni caso, si evidenzia una significativa proporzione di treni nel periodo notturno (85 treni, di cui 78 merci). Tale previsione rende particolarmente importante il dato quantitativo del numero di treni nella valutazione dell'impatto acustico che tuttavia, come descritto di seguito, non riporta tale riferimento;* f) *In relazione all'impatto complessivo generato dall'opera il Progetto Definitivo prevede solo misure di mitigazione e nessuna di misura di compensazione, ovvero interventi che vengono realizzati a titolo di "miglioramento" ambientale anche in aree non strettamente collegate con l'opera (riqualificazione di ambiti degradati, ecc).* *Ricettori* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Considerare, nella valutazione degli impatti e delle conseguenti misure di mitigazione, tutti i ricettori segnalati, come specificato nella tabella del presente documento e nelle parti relativi ai singoli impatti che riguardano anche l'area di mitigazione della SP19 presso il Torrente Garza, attualmente aperta al pubblico transito (ipotesi di perimetro del PLIS "Collina di Castenedolo".* *Piano di cantierizzazione* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Si ritiene necessaria l'integrazione della documentazione descrittiva e grafica al fine di verificare le caratteristiche delle singole aree di cantiere previste sul territorio di Castenedolo.* *Ipotesi di bilancio dei materiali inerti* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Verificare la coerenza tra le diverse stime dei materiali inerti prodotti e dei fabbisogni riportate nel Progetto Definitivo.* *b) Definire la tipologia di materiale inerte previsto per la realizzazione del rilevato ferroviario, sia per natura (inerte sabbioso-ghiaioso, altro materiale) sia per provenienza (aree di cave autorizzate o altre tipologie di scavo);* *c) Integrare la documentazione con gli elaborati di dettaglio richiamati nel Progetto Definitivo e non allegati allo stesso, come sopra specificato.* *Approvvigionamento di inerte da Cave* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Effettuare un'indagine aggiornata sulla reperibilità del materiale inerte.* *b) In subordine all'approvvigionamento di cui al piano esistenti, possa essereautorizzato il prelievo da cave di prestito.* *Gestione dei materiali da scavo* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Definire in quale fase procedurale sarà presentato/approvato il Piano di Utilizzo ai sensi del DM 161/2012 tenuto conto che la normativa vigente, come sopra richiamato, prevede l'approvazione del Piano di Utilizzo nell'ambito della procedura di VIA (prima dell0espressione del parere di valutazione ambientale) e in che modo sarà esercitata la funzione di controllo per la verifica per la sua corretta esecuzione. Si esclude sin da ora che il Comune interessato dai lavori dell'opera sottoposta a VIA possa avere competenze nell'autorizzazione del suddetto piano.* *Utilizzo di additivi nelle operazioni di scavo* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) definire preventivamente sia la localizzazione dei siti produttivi sia quella dei siti di destinazione informando di questo il Comune affinché possa effettuare un'attività di controllo nei limiti delle proprie competenze.* *Rifiuti da demolizione* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:*	*Preliminare approvato. In esercizio sono a completa responsabilità di RFI* f) *Si vedano le controdeduzioni alle specifiche misure compensative proposte. Nella fase di progettazione esecutiva saranno predisposti appositi accordi convenzionali.* *Ricettori* L'identificazione delle mitigazioni è avvenuta, con riferimento ai limiti prescritti dalla normativa vigente, mediante l'impiego di idonei modelli previsionali. Si precisa inoltre che a verifica dell'adeguatezza delle misure mitigative previste è adottato un esteso programma di monitoraggio ambientale che si svilupperà nelle fasi di ante operam, corso d'opera e post operam. *Piano di cantierizzazione* La documentazione inerenti i singoli cantieri è ricompresa nel PD parte 26 e nei SIA della cantierizzazione. In sede di elaborazione del P.E. la documentazione sarà ulteriormente sviluppata. In ogni caso si segnala che nel territorio del Comune di Castenedolo sono presenti solo aree tecniche e di stoccaggio e non cantieri di produzione. Al confine Est lato Montichiari (nel territorio del comune di Montichiari) vi è il campo base L3B1. *Ipotesi di bilancio dei materiali inerti* Le richieste saranno oggetto di PUT. *Approvvigionamento di inerte da Cave* Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Gestione dei materiali da scavo* Il Consorzio sta operando ai sensi di quanto previsto dal D.M. 161/2012 *Utilizzo di additivi nelle operazioni di scavo* Il Consorzio sta operando ai sensi di quanto previsto dal D.M. 161/2012 *Rifiuti da demolizione*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		a) Chiarire, con riferimento alla prescrizione CIPE, se è previsto o meno lo stoccaggio e/o l'utilizzo di rifiuti inerti da demolizione e quali sono le modalità previste per il trattamento dei suddetti rifiuti preliminare al loro utilizzo con individuazione dei siti di deposito, trattamento e riutilizzo. *Cave di prestito:* *3.2 Area di cava BS10* *Aspetti idrogeologici e tutela della falda acquifera* *Quantificazione del terreno di scotico* *Gestione del terreno vegetale di scotico* *Fasi di coltivazione* *Servizi e pertinenze* *Traffico veicolare* *Recupero ambientale* *Tempi di recupero* *Manutenzione delle opere di recupero ambientale e svincolo garanzia finanziaria* *Calcolo della garanzia finanziaria* *Vengono presentate anche molteplici Osservazioni riguardanti il Piano cave proposto dal Consorzio CEPAV2, di cui si riporta traccia in quanto in gran parte superate nel corso dell'istruttoria.* *Ubicazione dell'area di cava* *3.3 Area di cava BS4* *Aspetti idrogeologici e tutela della falda acquifera* *3.3 Area di cava BS4* *Quantificazione del terreno di scotico* *3.3 Area di cava BS4* *Gestione del terreno vegetale di scotico* *3.3 Area di cava BS4* *Fasi di coltivazione* *3.3 Area di cava BS4* *Servizi e pertinenze* *3.3 Area di cava BS4* *Traffico veicolare* *3.3 Area di cava BS4* *Recupero ambientale* *3.3 Area di cava BS4* *Tempi del recupero ambientale* *3.3 Area di cava BS4* *Manutenzione delle opere del recupero ambientale e svincolo garanzia finanziari* *Calcolo della garanzia finanziaria.* ***4,1 Elettrodotto ed elettromagnetismo*** *4.1.1 Verifica del rispetto dei limiti di esposizione al campo elettromagnetico* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Chiarire, dal punto di vista prescrittivo/normativo la necessità di valutare l'esposizione del campo elettromagnetico generato dalla linea di trazione in fase di Progetto Definitivo prevedendo, in ogni caso, per l'eventuale superamento dei limiti di esposizione, idonei interventi di mitigazione.* *Pozzi privati – Prevenzione dell'inquinamento delle falde acquifere* *Accordi con le associazioni degli agricoltori*	Il Consorzio opererà nei termini delle vigenti disposizioni di legge. *Cave di prestito* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Area di cava BS10* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Quantificazione del terreno di scotico* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Gestione del terreno vegetale di scotico* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Fasi di coltivazione* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Servizi e pertinenze* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Traffico veicolare* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Recupero ambientale* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Tempi di recupero* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Manutenzione delle opere di recupero ambientale e svincolo garanzia finanziaria* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Calcolo della garanzia finanziaria* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Ubicazione dell'area di cava* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Area di cava BS4 - Aspetti idrogeologici e tutela della falda acquifera* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osserva-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti: *a) Comprovare l'avvenuta sottoscrizione di specifici accordi in tal senso anche per il lotto funzionale Brescia-Verona, in coerenza peraltro con la prescrizione 9.1 cpv 1 della Delibera del CIPE, analogamente a quanto siglato per la tratta Treviglio-Brescia.* *Impatto sulle aziende agricole* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Ridurre per quanto possibile gli effetti della parcellizzazione, anche per le aree comprese tra le due infrastrutture (linea ferroviaria ed SP19);* *b) Ridurre per quanto possibile gli effetti della sottrazione permanente di suoli agrari alla loro destinazione agronomica e considerare, per tali casi, i conseguenti procedimenti di natura ambientale per gli aspetti connessi ai piani di utilizzo dei reflui zootecnici (POA/PUA)..* *Opere di mitigazione paesistica* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Prevedere anche per il territorio di Castenedolo, ed in particolare nei tratti più prossimi al rilievo collinare o esposti alla visuale dalla viabilità e/o aree ad uso pubblico, specifici interventi di inserimento paesaggistico finalizzati al mascheramento dell'opera.* *b) Integrare la documentazione con foto simulazione dell'inserimento paesistico in particolare per i tratti caratterizzati da maggior impatto visivo: viadotto sul Torrente Garza, presenza di barriere antirumore e anti detonazione.* *Localizzazione delle opere a verde* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti* *a).Predisporre anche per il Comune di Castenedolo uno studio di dettaglio delle opere a verde previste, al fine di specificare, non solo la tipologia di impianto, ma anche gli interventi di cura e manutenzione;* *b) Rivedere le opere a verde al fine di assicurare la continuità della fascia boscata lungo i due lati della linea ferroviaria con funzione di mascheramento visivo e di corridoio ecologico in adempimento alla prescrizione della Delibera CIPE.* *c) nel caso il suddetto adeguamento comportasse una problematica di costi insormontabile, si ritiene preferibile limitare il recupero della cava BS04 al solo inerbimento delle scarpate poste al di sotto del piano campagna, al pari della cava BS10.* *Viadotto del Torrente Garza* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Specificare nelle opere a verde le modalità di inserimento paesaggistico del viadotto sul Torrente Garza in congruenza con le previsioni di mitigazione riportate nelle linee guida del Progetto Definitivo che prevedono l'inserimento di fasce e macchie boscate con funzione di schermo visivo;* *b) Presentare una foto simulazione realistica dell'inserimento paesaggistico-ambientale del viadotto.* *Tipologia delle opere a verde* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Adottare il modello delle fasce di mitigazione (FM) previste per il territorio di Calcinato, caratterizzate da almeno tre filari arborei con funzione di mascheramento visivo.* *Scelta delle specie vegetali per le opere a verde* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Con riferimento alla tabella proposta utilizzare per la realizzazione delle opere a verde le specie autoctone tipiche del territorio comunale previa verifica con gli Enti competenti di quelle ammissibili per la problematica del bird-strike relativa all'aeroporto di Brescia-Montichiari.* *Fauna selvatica, avio fauna e rete ecologica* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Implementare i passaggi per la fauna soprattutto nell'area presso il Torrente Garza, in direzione Milano, in quanto prossima alle aree di maggior rilevanza naturalistica attuale e potenziale del territorio comunale ed in particolare: area di rimboschimento dell'ex cava Italcementi (ca 20 ha), area di mitigazione ambientale della SP19, area della Fontana Prandoni;*	zione n°7 *Area di cava BS4 - Quantificazione del terreno di scotico* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Area di cava BS4 - Gestione del terreno vegetale di scotico* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Area di cava BS4 - Fasi di coltivazione* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Area di cava BS4 - Servizi e pertinenze* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Area di cava BS4 - Traffico veicolare* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Area di cava BS4 - Recupero ambientale* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Area di cava BS4 - Tempi del recupero ambientale* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Area di cava BS4 - Manutenzione delle opere del recupero ambientale e svincolo della garanzia finanziaria* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Calcolo della garanzia finanziaria* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Elettrodotto ed elettromagnetismo* Gli impatti dovuti all'elettromagnetismo sono stati compiutamente affrontati e tutti gli edifici maggiormente esposti saranno oggetto di monitoraggio ambientale finalizzato alla verifica del rispetto degli inderogabili limiti normativi. Si fa comunque presente che i limiti espositivi all'inquinamento elettromagnetico sono già rispettati a pochi metri dalla linea. *Pozzi privati* Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Accordi con le associazioni degli agricoltori* Laddove richiesti dalle Associazioni, verranno formalizzati gli accordi. *Impatto sulle aziende agricole* a) Il piano espropriativo ha già minimizzato la formazione di reliquati. b) Il progetto prevede la restituzione dei terreni occupati temporaneamente all'uso originario. *Opere di mitigazione paesistica*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		b) Rispetto alle tipologie costruttive dei paesaggi per la fauna utilizzare quella con la vegetazione all'ingresso del sottopasso, fondamentale per favorirne l'utilizzo da parte delle specie animali; *c) Verificare eventuali problematiche di collisione dell'avio fauna per le barriere acustiche o altri manufatti, come già indicato in merito alla componente rumore.* *Censimento dei ricettori - Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Verificare la congruità dell'individuazione dei ricettori che non considera gli ambienti esclusivamente produttivi ed in particolare le strutture zootecniche delle aziende agricole (stalle e capannoni destinati all'allevamento) presenti nella fascia di 250 m dalla linea ferroviaria. Si rileva che nella stima degli impatti connessi dalle vibrazioni sono stati considerati anche gli edifici utilizzati a scopo lavorativo;* *b) Prevedere tra i ricettori abitativi anche l'insediamento di Via Olivari n. 17 (Az. Agricola Ancellotti) posto nella fascia di 250 m dalla linea ferroviaria e non considerato nella valutazione degli impatti e conseguente predisposizione di misure di mitigazioni.* *Caratteristiche della sorgente e valori di emissione* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Verificare l'applicabilità dei livelli di emissione previsti per il materiale rotabile di nuova costruzione e motivare l'eventuale non applicazione;* *b) Motivare l'eventuale non utilizzo del dato quantitativo del numero di treni nella modellazione dell'impatto acustico, anche in raffronto a quanto effettuato da ARPA per il tratto di linea Torino-Novara;* *c) Verificare la necessità di una valutazione dell'impatto cumulativo proveniente da più sorgenti di rumore con particolare riferimento all'infrastruttura SP19 situata nelle immediate vicinanze della linea ferroviaria AV/AC.* *Verifica comparativa dei livelli di immissione di rumore post-operam e post-mitigazione. Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Motivare la mancata verifica del rispetto dei limiti di immissione previsti dalla zonizzazione acustica comunale al di fuori della fascia di pertinenza dei 250 m e provvedere ad integrare lo studio con la suddetta verifica;* *b) Giustificare, sotto il profilo normativo, l'ammissibilità degli esuberi dei limiti normativi anche nello scenario post-mitigazione;* *c) Prevedere o estendere la barriera antirumore presso i seguenti ricettori: C.na Dusi e Az. Agricola Ancellotti e area verde di mitigazione della SP19 presso il Torrente Garza con percorso interno riservato a pedoni e biciclette* *Tipologia degli interventi di mitigazione* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Comprovare le prestazioni acustiche della barriera e degli infissi fornendo riscontri post-operam accertati su tratti di linea già realizzati in contesti analoghi a quelli oggetto di studio;* *b) Valutare la possibilità di mascheramento e inserimento paesaggistico delle barriere antirumore (vedere la parte sull'impatto paesistico);* *c) Verificare l'assenza di rischio di collisione per l'avio fauna e, se necessario, predisporre idonei interventi di prevenzione (es. applicazione di sagome anticollisione);* *d) Specificare la tipologia e la funzione della barriere di protezione della detonazione in prossimità del viadotto sul Torrente Garza, nonché gli interventi previsti per la mitigazione dell'impatto visivo-paesistico.* *Vibrazioni* *Richiesta di adeguamento/prescrizione/chiarimenti:* *a) Prevedere anche per il ricettore critico presso la C.na Quarti di Sotto l'ipotesi di ubicazione di mitigazioni, se non già inserite in altra parte del Progetto Definitivo;* *b) Estendere le verifiche del livello di vibrazione e la conseguente installazione di mitigazione nel caso di superamento dei limiti normativi anche ad ulteriori ricettori che dovessero manifestare la problematica a seguito della messa in esercizio della linea ferroviaria.*	In integrazione di quanto già presente nella documentazione di progetto, a seguito di specifica richiesta del MiBACT sono stati predisposti fotoinserimenti a tappeto sul territorio attraversato dalla linea ferroviaria. *ocalizzazione delle opere a verde* a) Premesso che gli interventi a verde sono stati progettati in modo da minimizzare la relativa manutenzione, per tutte le aree a verde è garantita dal GC la manutenzione per i primi due anni dalla piantumazione. Successivamente gli oneri manutentivi saranno oggetto di apposita convenzione tra RFI ed il Comune. b) Si precisa che le fasce boscate sono già presenti lungo l'intero tratto sul lato Sud e, a Nord, nei tratti non in affiancamento ad ACP. Tali fasce potranno essere implementate, in corrispondenza dei passaggi fauna e delle cascine, come indicato dal Comune. c) Superata, Si veda la controdeduzione alla precedente Osservazione n°7 *Viadotto del Torrente Garza* a) Con riferimento alle modalità di inserimento paesaggistico del viadotto sul Torrente Garza mediante fasce e macchie boscate con funzione di schermo visivo, si dettaglierà ulteriormente nella fase di progettazione esecutiva. b) Alcune fotosimulazioni sono già presenti in progetto. Ad integrazione, a seguito di specifica richiesta del MiBACT, sono stati predisposti ulteriori fotoinserimenti a tappeto sul territorio attraversato dalla linea ferroviaria. *Tipologia delle opere a verde* L'intervento proposto in progetto è un giusto compromesso tra occupazione di territorio agricolo e mascheramento visivo. *Scelta delle specie vegetali per le opere a verde* Le specie previste in progetto sono tutte autoctone. *Fauna selvatica, avio fauna e rete ecologica* c) In corrispondenza del Torrente Garza è presente il viadotto che consente già il passaggio della fauna; d) L'osservazione sarà recepita in fase di PE. e) Le barriere acustiche previste in progetto non sono trasparenti pertanto non si rilevano problematiche di collisione dell'avio-fauna. *Censimento dei ricettori* a) L'identificazione dei ricettori è avvenuta In accordo alla normativa vigente. Tra i ricettori sono stati considerati anche gli insediamenti produttivi limitatamente alle strutture in cui è prevista la permanenza continuativa di personale. b) Si specifica che è previsto un monitoraggio ante e post operam che consentirà di verificare i livelli acustici effettivi e la necessità di misure di mitigazione integrative. *Caratteristiche della sorgente e valori di emissione*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			a) Si specifica che è stata usata la sorgente del materiale rotabile per cui è previsto il transito sulla linea di progetto; b) Il dato quantitativo è legato alle previsioni dell'~~Ente~~ Gestore dell'Infrastruttura ed è stato utilizzato per le simulazioni acustiche. c) E' stata tenuta in conto la concorsualità delle sorgenti. Inoltre sarà eseguito il monitoraggio ante e post operam per la verifica di quanto previsto. *Verifica comparativa dei livelli di immissione di rumore post-operam e post-mitigazione* L'identificazione delle mitigazioni è avvenuta, con riferimento ai limiti prescritti dalla normativa vigente, mediante l'impiego di idonei modelli previsionali. L'ambito di studio è conforme a quanto indicato dal DPR 459/98. Si precisa inoltre che a verifica dell'adeguatezza delle misure mitigative previste è adottato un esteso programma di monitoraggio ambientale che si svilupperà nelle fasi di ante operam, corso d'opera e post operam e che riguarderà anche ricettori esterni alla fascia dei 250 metri. Nei casi in cui per ragioni tecnico - economiche non si potrà garantire il rispetto dei limiti in facciata, così come previsto dalla normativa, sarà garantito il rispetto dei limiti interni a finestre chiuse. *Tipologia degli interventi di mitigazione* a) I modelli utilizzati sono stati tarati opportunamente su situazioni reali. Inoltre sulle tratte AV realizzate si è potuto costatare l'aderenza dei modelli alle misure post operam. b) Sono già previsti filari arboreo - arbustivi finalizzate al mascheramento verde dell'infrastruttura ferroviaria e delle barriere antirumore. c) Le barriere antirumore non prevedendo parti trasparenti minimizzano il rischio di collisione da parte dell'avifauna. d) La barriera antidetonazione è schermata da una fascia boscata. *Vibrazioni* progetto contiene una analisi delle vibrazioni indotte dal transito ferroviario con l'identificazione degli edifici critici per i quali potrebbe rendersi necessaria l'adozione del sistema di mitigazione già definito. Poiché però l'analisi della propagazione delle vibrazioni dipende da numerosi fattori specifici e che in parte cambiano da punto a punto del territorio attraversato (come caratteristiche del manufatto su cui transita il convoglio, caratteristiche del sottosuolo, caratteristiche delle fondazioni e della struttura dell'edificio) la soluzione che si prevede di adottare (già sperimentata con successo su altre linee ferroviarie) è quella di effettuare puntuali misure in occasione dei primi transiti ferroviari (preesercizio) al fine di identificare quali ricettori effettivamente siano da mitigare e fornire i necessari elementi per il dimensionamento dei setti antivibranti.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			Ulteriori misure di vibrazioni sono effettuate dopo l'esecuzione dell'intervento di mitigazione al fine di verificarne l'efficacia.
33.	Comune di Rovato 36135 31/10/2014 DVA-2014-0035867	*Le problematiche evidenziate dal comune si riferiscono a :* *Viabilità di cantiere.* Non si evince dalla documentazione quali siano le opere che rimarranno in essere e quali verranno smobilitate al termine del cantiere. *Necessità* di ricucire attraverso una serie di opere di viabilità la continuità necessaria alla coltivazione dei fondi e alla sopravvivenza delle aziende agricole presenti. A tal fine si chiede di studiare un sistema di viabilità poderale anche in funzione delle scelte che avverranno sulle are intercluse. *Predisporre* approfonditi studi sulle unità minime aziendali affinché queste possano continuare ad avere una produttività. Il frazionamento e la perdita del terreno produttivo oltre una determinata soglia causa una conseguente improduttività dell'azienda agricola. *Manca nel* progetto ogni riferimento alle opere di ripristino della viabilità comunale utilizzata dai mezzi d'opera quando termineranno i lavori. Il traffico pesante indotto acompromette rebbe la viabilità comunale e rendendo indispensabile un programma di ripristino già in fase progettuale. *Aree intercluse.* Nel progetto non sono evidenziate le destinazioni finali dei suoli in riferimento alle aree intercluse. Nel particellare d'esproprio sono individuate, in acquisizione, le sole aree per la realizzazione del tracciato ferroviario senza tener conto della presenza di aziende agricole in attività che in alcuni casi non hanno né la possibilità di accedere ai fondi né mantenere la dimensione minima per il sostentamento. Si chiede a riguardo uno studio di approfondimento per valutare tali situazioni ed ipotizzare la ricollocazione dell'azienda o la conseguente chiusura con indennizzo. *Interferenze con la viabilità poderale.* Il progetto della nuova infrastruttura ferroviaria presenta una serie di interferenze con la viabilità poderale esistente che non sembrano essere risolte in maniera esaustiva. Pertanto si richiede una revisione del progetto in tal senso prevedendo una serie di passaggi opportunamente dimensionati al reale utilizzo. Si prenda altresì spunto dalla direttiva relativa alla viabilità locale di servizio all' attività agro-silvopastorale allegata alla Deliberazione di Giunta Regionale Lombarda n. VII/14016 del 8 agosto 2003. *Riqualificazione Ambientale.* Si ritiene, in merito alla tematica della riqualificazione Ambientale che il progetto debba concentrarsi lungo la linea ferroviaria. La soluzione di realizzare aree di mitigazione in zone non strettamente attinenti al tracciato devono essere condivise e studiate in accordo con le amministrazioni comunali che hanno conoscenza diretta del territorio. Alla luce di quanto sopra esposto l'Amministrazione comunale di Rovato con l'osservazione chiede che vengano approfondite e risolte, prima dell'approvazione del presente Progetto Definitivo, le problematiche evidenziate nello spirito di tutela del territorio e delle realtà produttive ivi presenti in un momento congiunturale così delicato per la collettività rovatese.	In relazione alle richieste si precisa : *Viabilità di cantiere.* a) Le aree occupate da opere relative alla cantierizzazione verranno ripristinate allo stato originario. b) Gli attraversamenti presenti sono previsti a interdistanza inferiore ad 1 km. Per consentire l'accessibilità ai fondi posti a sud della ferrovia si propone di cedere un tratto di pista di cantiere da pk 68+000 a pk 69+300 nello stato in cui si troverà alla fine dei lavori c) In fase di procedura di esproprio, sulla base di quanto previsto dalla normativa vigente, si considereranno le problematiche puntuali. d) La viabilità interessata da mezzi di cantiere verrà monitorata ed alla fine delle attività di costruzione si verificherà se saranno sopraggiunti ammaloramenti del manto stradale; il Consorzio provvederà pertanto all'adeguato ripristino per gli ammaloramenti riconducibili al transito dei propri mezzi. *Aree intercluse* Premesso che non si intravedono grossi problemi di area intercluse, si procederà secondo la normativa vigente in materia di espropri. *Interferenze con la viabilità poderale.* Al fine di garantire la viabilità poderale si rimanda alla controdeduzione di cui al punto sulla Viabilità di cantiere. *Riqualificazione Ambientale.* Precisato che gli interventi a verde nelle aree segnalate dal Comune consistono in siepi arboreo-arbustive e fasce boscate poste lungo alcuni confini di aree agricole e finalizzati a ridurre l'impatto visivo delle opere, si accoglie l'osservazione del Comune e gli interventi a verde saranno limitati a quelli prossimi alla linea ferroviaria.
34.	Tenuta Roveglia Srl Pozzolengo 03/11/2014 DVA-2014-0035919	A proposito delle varianti al progetto di cui alla relazione di ottemperanza, si sottolinea l'incongruenza tra quanto ivi indicato e le carte che danno conto delle espropriazioni previste: a proposito della variante di Montichiari e dello spostamento richiesto dalla Regione Lombardia dal Posto di Movimento di Pozzolengo al Posto di Movimento di Montichiari, si afferma che la variante *"ha consentito di salvaguardare sia l'area coltivata a vigneto delle aziende vinicole atte alla produzione del vino DOC «Lugana», sia la cascina Roveglia"* (pag. 23, 26 e 123 della relazione di ottemperanza), quando, invece, - la carta che rappresenta l'ubicazione delle mitigazioni - tavola 21, da Km 117+620 a Km 122+100 (IN0500DE2P5IM00010210), evidenzia aree stoccaggio ed aree tecniche (cantieri) proprio sui campi coltivati a vigneto Lugana DOC della Tenuta Roveglia (area tecnica a est del futuro cavalcaferrovia di attraversamento dell'autostrada; area stoccaggio adiacente all'area tecnica, sempre a est del futuro cavalcaferroavia; altra area di stoccaggio a ovest del futuro cavalcaferrovia, in prossimità alla sede dell' autostrada), nonché il vero e proprio accerchiamento della Tenuta per effetto della viabilità di cantiere; - il piano particellare di esproprio relative al Comune di Pozzolengo tav. 2 di 2 (IN0500DE2P6AQ0001631) individua proprio la parte antica e storica della Tenuta Roveglia - cioè la "cascina Roveglia" di cui alla relazione di ottempe-	Per quanto riguarda gli impatti in fase di costruzione, la cantieristica sarà definita con maggior dettaglio nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo, sede nella quale potranno essere previste ottimizzazioni. Per quanto riguarda l'elenco delle ditte da espropriare in comune di Pozzolengo si rimanda all'elaborato di progetto depositato IN0500DE2EDAQ00040411. Per quanto riguarda i dati relativi alla Tenuta Roveglia, si precisa che i dati afferenti alla proprietà sono allineati con i dati aggiornati inseriti nelle visure catastali, il cui aggiornamento è di competenza dei soggetti titolati di diritti reali. In merito infine alle acquisizioni o occupazioni temporanee delle aree che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera, si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore /DPR 327/2001 e ss.mm.ii)

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		ranza - quale edificio addirittura da demolire; - l'elenco delle Ditte da espropriare in Comune di Pozzolengo (IN0500DE2EDAQ00040411) vede in primissima linea la Tenuta Zweifel-Azzone srl, dove non appaiono demolizioni, ma amplissime aree da espropriare, sia a seminativo che a vigneto. Si evidenzia l'insufficiente ottemperanza del progetto definitivo ad alcune prescrizioni dettate nel 2003 dalla Commissione VIA e riprese in allegato alla Delibera CIPE del 2003 di approvazione del preliminare, che riguardano la necessità di tutelare, anche durante le lavorazioni, le aree agricole circostanti ai cantieri destinate alla produzione di vini DOC e di altre colture pregiate. Il pregio dei vigneti da cui si produce il Lugana è testimoniato da una cospicua descrizione di riconoscimenti dal 1993 ad oggi. Si propone l'affiancamento del tracciato alla Linea Storica alla luce anni delle trasformazioni del territorio e degli interventi, già in atto sulla linea storica, di potenziamento per aumentare la velocità di percorrenza della tratta.	Tra gli elaborati di progetto è presente una parte dedicata alla valutazione delle polveri in fase di costruzione; ciò con il fine di individuare situazione critiche su cui prevedere azioni di mitigazione (barriere antipolvere mobile). Il monitoraggio ambientale consentirà inoltre, proprio in corso d'opera, di individuare le eventuali ulteriori criticità in modo da intervenire tempestivamente e adottare le azioni mitigative. Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.
35.	Comune di Castelnuovo Sona 28/10/2014-0035938	*Le Osservazioni riguardano:* 1. *Nei vincoli del progetto definitivo non è presente quello ambientale del corso d'acqua denominate Rio Bisavola (D.lgs. N. 42/2004 ex legge Galasso), di sostituire l'attuale scatolare con un ponte sul Rio Bisavola.* 2. *Nei vincoli non viene considerata la presenza dei vincoli monumentali della Chiesetta di San Lorenzo e di Madonna degli Angeli.* 3. *Il progetto definitivo della TAV/TAC deve essere coordinato con quello dell'Autostrada Bs-Vr-Vi-Pd spa per permettere la realizzazione del nuovo casello autostradale di Castelnuovo del Garda, pertanto il progetto definitivo della linea treni ad alta velocità/alta capacità deve recepire incondizionatamente il progetto Autostrada Bs-Vr-Vi-Pd spa* 4. *Non è stata considerata nel progetto definitivo di TAV/TAC la presenza dell'ex discarica di rifiuti solidi urbani denominata Mischi, a sud dell'innesto a trombetta del futuro casello autostradale di Castelnuovo del Garda, dove anche l'Alta Velocità/alta Capacità dovrà concorrere alla bonifica del sito* 5. *Non è stata considerata nel progetto nel definitivo di TAV la presenza dei seguenti sotto servizi:* - *su via Bologna la presenza del tubo dell'acquedotto del diametro di 200 mm in PEAD PN 16,* - *su via San Lorenzo la presenza del tubo dell'acquedotto del diametro di 200 mm in PEAD PN 16,* - *su via Mantovana In presenza del tubo dell'acquedotto del diametro di 200mm in PEAD PN 10 e la presenza del tubo della fognatura nera in pressione del diametro di 315 mm in PVC stratificato,* - *sul letto del corso d'acqua denominato Rio Bisavola In presenza di tubazione dell'acquedotto del diametro di 60 mm in PEAD PN 10,* - *su via Ca' Bruciata con inerente attraversamento autostradale, la presenza di un tubo dell'acquedotto in PEAD PN 10 del diametro di 110 mm;* *Detti sotto-servizi vanno conservati ovvero spostati previa accordo con l'Azienda Gardesana Servizi spa di Peschiera del Garda, attuale gestore del sistema integrato delle acque per la sponda veronese del Lago di Garda; prescrive altresì che in caso di spostamento dei sotto-servizi comunali siano creati dei cuniculi a cura e spese di TAV/TAC per il passaggio delle tubazioni* 6. *Su via Stazione, a Nord dell'Autostrada A4, è prevista la realizzazione di un' intersezione a rotatoria che necessariamente deve essere ristudiata anche per includerci lo svincolo stradale di via Sei Fontane (studio di una rotatoria di forma ogivale)* 7. *Il nuovo ponte sull'autostrada A4 della strada provinciale n. 27 j (via Stazione) dovrà necessariamente prevedere oltre al passaggio dello svincolo autostradale anche uno spazio di non meno di 27,00 m per il passaggio della futura variante alla strada regionale n. 11 (progetto delle tangenziali del Veneto), pertanto la spalla a Nord del ponte andrà Spostata per permettere il passaggio dello svincolo progettato e della futura variante alla strada statale n. 11* 8. *Il viadotto ferroviario sul Rio Tionello della TAV/TAC deve essere reso più ampio per permettere il passaggio*	1. Relativamente ai vincoli legati alla D.Lgs. 42/2004 (ex Legge Galasso), che si riferiscono ad aspetti di tipo paesaggistico, questi non attengono ai fini della progettazione strettamente idraulica e la soluzione con scatolare appare meno interferente rispetto al ponte. Si evidenzia che il tombino previsto ha dimensioni maggiori, rispetto al ponte Autostradale, e presenta dimensioni interne 5.00X3.00. 2. Allo scopo è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto anche dallo stesso Ministero. 3. Si prende atto dell'osservazione e si precisa che la situazione in progetto è "conforme alle previsioni del progetto esecutivo del nuovo casello" come asserito alla scheda 50 emessa da Società BresciaVerona Vicenza Padova Spa in sede di Cds. 4. Non risulta interferenza tra la linea AV e la discarica Mischi. 5. Si prende atto delle interferenze segnalate che saranno compatibilizzate con il tracciato della Linea AV/AC. 6. Si ritiene che l'intersezione con Via Sei Fontane non sia idonea alla realizzazione di una rotatoria di accesso alla rampa Nord del Cavalcavia Via Mongabia SP27 (IV25), come illustrato in allegato 7. Il progetto preliminare delle Tangenziali Venete (variante alla S.S.11) citato, deve ancora presentare il Prog.Definitivo su cui saranno effettuatei i necessari confronti. 8. La richiesta è recepibile. Si prevede l'adeguamento delle opere per garantire l'attraversamento della pista e la realizzazione di circa 600 metri di pista per collegare i tratti esistenti della pista Graspo del Moro,a Nord e a sud della linea ferroviaria. 9. Si prende atto della segnalazione. Sarà verificata l'interferenza del tracciato della linea con la discarica e qualora accertata l'interferenza si provvederà alla bonifica. 10. Con riferimento all'isola ecologica, si fa presente che la mo-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		dell'attuale pista ciclabile denominata "Graspo del Moro" (almeno di 2,50 m), non prevista in fase progettuale da parte del Consorzio CEPAV 2, di integrare con il proseguimento della strada con via Ca Brusà 9. *Il nuovo rilevato stradale di accesso al ponte sull'autostrada di via Stazione non considera che sorgerà su una preesistente discarica di car fluff trovata sul fondo di proprietà della ditta OHA srl, in fallimento, (a Nord dell'autostrada Bs-Vr-Vi-Pd), pertanto TAV/TAC dovrà farsi carico della bonifica del sito prima di iniziare i lavori di realizzazione del nuovo cavalcavia autostradale e ferroviario* 10. *La modifica della viabilità della strada comunale denominata via Mantovana a Cavalcaselle comporterà da parte di TAV/TAC la demolizione dell'isola ecologica comunale della frazione. La TAV/TAC dovrà farsi parte diligente quindi per la ricostruzione dell'isola ecologica, a cura e spese di TAV/TAC, su un terreno da acquisire a cura e spese di TAV/TAC in accordo con l'amministrazione comunale sull'individuazione del sedime.* 11. *Si chiede che nella preesistente viabilità di via mantovana sotto il rilevato TAV sia inserito uno scatolare per permettere di utilizzare l'attuale sedime stradale come pista ciclabile.* 12. *Si esprime parere negativo alla realizzazione della cava di prestito di materiale litoide in quanto, il Comune di Castelnuovo del Garda non è inserito nell'elenco regionale dei Comuni in cui possono essere realizzate cave (allegato 1 e 2 della L.R. n. 44/82). Si evidenzia altrei che la realizzazione della cava di prestito potrebbe influenzare negativamente l'attuale pozzo idrico pubblico di emungimento dell'acquedotto che alimenta la frazione di Oliosi e Salionze poiché realizzerebbe una via preferenziale per l'infiltrazione di possibili sostanze contaminanti in falda. Si chiede inoltre una verifica idraulica dell'andamento della falda in fase stagionale* 13. *Si esprime parere negativo per quanto attiene alla viabilità di cantiere con l'utilizzazione delle attuali strade comunali : via Mantovana, la Strada Regionale n. 11 e la Strada Provinciale n. 27, che saranno anche utilizzate per il passaggio dei mezzi pesanti, in quanto si evidenzia che potrebbe invece essere, utilizzata anche dell'altra viabilità comunale previa riadattamento, cucitura e sistemazione della stessa (via Sei Fontane e la strada comunale presso loc. Mischi).* *Si chiede una verifica della denominazione delle strade in quanto la viabilità di cucitura risultano fra strade comunali con errata denominazione e/o inesistenti* 14. *IL Consorzio Cepav 2 non ha presentato nessun cronoprogramma che detti i tempi necessari e propedeutici alla realizzazione della nuova linea TAV/TAC, inoltre è necessario avere il cronoprogramma dettagliato dei lavori da realizzarsi sul territorio del Comune di Castelnuovo del Garda* 15. *Mancato impatto rete idrica e rete idrografica superficiale: mancata valutazione in particolare sull'impatto che avrà sui fiumi, sulle falde acquifere e sui pozzi esistenti* 16. *Mancano impatto da vibrazioni: mancata valutazione in merito all'impatto delle vibrazioni sulle coltivazioni (si veda ad es. per il processo di maturazione delle uve da vino)* 17. *Mancato impatto acustico : mancata valutazione impatto acustico* 18. *Creazione nuovi ponti: non si comprende se siano stati ricompresi gli spazi per le piste ciclabili* 19. *Ribadita la contrarietà alla realizzazione della cava, si chiede che prima dell'eventuale ripristino sia eseguita una verifica idraulica* 20. *Galleria Paradiso "Possibile inquinamento acque di falda durante la realizzazione del progetto": non è dato sapere quali saranno le soluzioni decise che eviteranno la dispersione in falda di sostanze potenzialmente inquinanti* 21. *Galleria Paradiso "non sembra rappresentare una particolare criticità né per il potenziale impatto che lo scavo potrà comportare ....": Realizzazione di scavi dai 18 ai 25 metri con rilevante impatto sulla collina e sulle abitazioni* 22. *Parco del Tione (delibere di Consiglio Comunale n. 57 del 30.09.2014 e n. 78 del 30.12.2013): nessuna opera di tutela per tale zona* 23. *Parco Agricolo della madonna degli Angeli (delibera di Consiglio Comunale n. 78 del 30.12.2013) : Nessun cenno su tale vincolo* 24. *Vincoli culturali e paesaggistici: inserimento colle San Lorenzo - Madonna degli Angeli - Parco del Tione* 25. *Interventi a verde in aree critiche: inserimento area agricola nuovo svincolo di Castelnuovo* 26. *Interventi a verde in aree critiche "Paradiso ... presenza delle gallerie artificiali": correggere determinazione in "presenza di gallerie artificiali in ambito paesaggistico rilevante" con le conseguenze del caso* 27. *Via Mantovana - spostamento ad Est realizzazione due nuovi sottopassi: nessuna indicazione se via Mantovana*	difica proposta a riscontro dell'osservazione N° 35 di Castelnuovo comporta lo spostamento verso ovest del sottopasso di progetto e delle relative rampe che pertanto non risulterebbero più interferenti con l'isola ecologica. In ogni caso, qualora non si accolga la modifica sopra proposta si precisa che la TAV si farà carico della ricostruzione dell'isola ecologica solo se costruita prima della delibera CIPE del 2003 di approvazione del Progetto Preliminare della Linea. 11. Il sottopasso ciclopedonale si ritiene fattibile. 12. Vedere Osservazione n° 10 13. Si prende atto della segnalazione trasmessa e si verificherà in fase di PE l'idoneità delle strade. Eventuali imprecisioni della toponomastica verranno corrette. 14. Nella relazione "IN0500DE2RGMD0000003 - RELAZIONE DESCRITTIVA LOTTI COSTRUTTIVI E FUNZIONALI" compresa nella Parte 1 Volume 3 è presente un cronoprogramma di massima per Lotti costruttivi. Il programma dettagliato sarà sviluppato in PE. 15. Quanto richiesto è già presente nel Progetto Definitivo (Parti 2, 4, 12,15) 16. Premesso che non è stata reperita bibliografia inerente possibili interferenze delle vibrazioni sulla maturazione dell'uva, il livello vibrazionale atteso, anche nei casi maggiormente critici, non è tale da poter presumere alcuna interferenza con le coltivazioni. 17. L'inquinamento acustico è stata valutata compiutamente, come il risultato dell'applicazione di un modello matematico sulla base delle caratteristiche della sorgente (tipologia di convoglio, numero dei treni, velocità e tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. 18. IV25 di Mongabia unico cavalcavia nel Comune di Castelnuovo, non prevede piste ciclabili; per la predisposzsizione sarà sufficiente l'allargamento di 2,5 m da un lato. 19. Alla luce della controdeduzione al punto N° 35, la verifica non risulta più necessaria. 20. Per la costruzione della galleria, come indicato in progetto e negli studi ambientali, saranno adottati una serie di accorgimenti finalizzati a minimizzare il rischio di inquinamento del suolo e del sottosuolo. Saranno inoltre presenti 4 pozzi di monitoraggio delle acque sotterranee dedicati al controllo quali-quantitativo della falda in corrispondenza della galleria Paradiso che, trimestralmente, per tutta la fase realizzativa consentiranno di monitorare la falda. 21. Le modalità di scavo previste in progetto sono pensate in

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		(vecchio tracciato) rimarrà aperta o chiusa al traffico durante i lavori. Rivedere il progetto utilizzando il sottopasso già esistente. Viabilità di cucitura non idonea 28. *Rotatoria via Mantovana - via Volta: mancata considerazione dell'esistenza e della densità dei nuclei abitativi esistenti. Opere di mitigazione* 29. *Cavalcavia SP 27 di Mongabia 256 A4 - IV25: utilizzo dell'opera già esistente implementazione della stessa* 30. *ZAI Castelnuovo : mancata previsione piano di sicurezza "AirLiquide"* 31. *La TAV/TAC dovrà prevedere nel proprio progetto la realizzazione di barriere atte a mitigare l'impatto e ridurre il danno nelle zone adiacenti la cava* 32. *La TAV/TAC dovrà prevedere nel proprio progetto l'abbattimento delle polveri a tutela delle aree agricole* 33. *La TAV/TAC non ha riconosciuto il territorio come interessato alle attività turistiche considerandole appannaggio esclusivo del vicino Lago di Garda* 34. *La TAV/TAC dovrà prevedere nel proprio progetto un indennizzo in itinere per l'agricoltura e per il turismo delle zone di cantierizzazione delle opere* 35. *La TAV/TAC dovrà effettuare studi idrogeologici approfonditi finalizzati a determinare interferenze negative in termini sia di qualità delle acque, sia di eventuali variazioni indotte al regime delle falde sotterranee* 36. *La TAV/TAC dovrà prevedere eventuali problemi di prosciugamento di pozzi causati da barriere al deflusso delle falde sotterranee* 37. *La TAV/TAC dovrà garantire che le cave di prestito non dovranno essere riutilizzate per divenire deposito di rifiuti di qualsiasi specie* 38. *La TAV/TAC dovrà garantire che i terreni agricoli modificati verranno ripristinati e non soggetti a recupero ambientale.* 39. *Si richiede che sia concordata con gli enti deputati il ripristino del colle San Lorenzo sovrastante la galleria* 40. *Si richiede che l' Amministrazione Comunale sia parte in causa per la sistemazione della viabilità nella zona della "Pesca OK"* 41. *Si chiede che le manutenzioni delle opere d'arte non siano a carico del Comune di Castelnuovo del Garda* 42. *Si chiede che siano prodotte al comune le analisi dei materiali che verranno utilizzati nei rilevati*	modo da minimizzare gli impatti sul territorio e sui manufatti esistenti, oltre a evitare l'impatto visivo e acustico della linea sul territorio circostante nella fase di esercizio della linea. 22. L'attraversamento avviene in viadotto, in questo modo non si interferisce sul corridoio ecologico. Sono inoltre previsti interventi di rinaturalizzazione in sponda destra. 23. Allo scopo è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto. 24. Allo scopo è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto. 25. La realizzazione dello svincolo è a carico della Autostr.A4 26. Si ribadisce la bontà del progetto. 27. In PD è prevista la realizzazione , fuori sede, con manufatto a spinta sotto l'autostrada e sotto la nuova SS11 (Sottopasso SL90. Non è tecnicamente possibile mantenere il manufatto esistente sotto l'autostrada con un raccordo altimetrico con il nuovo manufatto sotto la ferrovia. 28. Osservazione non chiara; si precisa che l'inserimento di una rotatoria è motivato da esigenze derivanti dalla normativa stradale, diversamente non sarebbe consentito l'inserimento di un raggio di curvatura ridotto a salvaguardia dei vicini fabbricati. 29. Il manufatto attuale non permette lo scavalco della linea AV con il franco minimo di 7,20. Inoltre il tracciato è stato studiato in modo da garantire il mantenimento del traffico sull'opera esistente durante l'esecuzione del nuovo attraversamento. 30. Per le industrie a Rischio di Incidente Rilevante è prevista la redazione di specifiche misure di emergenza in fase di progettazione esecutiva. 31. Osservazione superata (vedere quanto detto sui siti di cava). 32. In corrispondenza di tutti i ricettori impattati dall'emissione di polveri in fase realizzativa è prevista l'adozione di apposite misure di mitigazione. 33. La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, 34. Per la remunerazione degli espropri si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore. Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo. 35. Gli studi richiesti sono già previsti nel Progetto Definitivo e verranno adeguatamente approfonditi in fase di progettazione esecutiva. Il progetto prevede un piano di monitoraggio ambientale ante-operam, in corso e post-operam. 36. Gli studi richiesti sono già previsti nel Progetto Definitivo e verranno adeguatamente approfonditi in fase di progettazione esecutiva. Il progetto prevede un piano di monitoraggio ambientale ante-operam, in corso e post-operam. 37. Osservazione superata (vedere quanto detto sui siti di cava). 38. Accoglibile in linea di principio.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			39. Verrà concordato in fase di Progettazione Esecutiva 40. Verrà concordato in fase di Progettazione Esecutiva 41. A cura RFI 42. Verranno seguite le disposizioni della normativa vigente.
		RICHIESTA DI MISURE DI MITIGAZIONE / COMPENSAZIONE 1. *TAV/TAC come misura compensativa e di mitigazione dovrà prevedere nel proprio progetto la realizzazione del viadotto e del collegamento stradale che collegherà l'attuale variante alla strada statale: n. 11 (a Nord della rotatoria di intersezione con il casello autostradale di Castelnuovo del Garda) con la strada provinciale n. 27 di Mongabia* 2. *TAV/TAC come misura compensativa e di mitigazione dovrà prevedere nel proprio progetto la realizzazione della variante alla strada statale n. 11, dalla rotatoria di intersezione con il casello autostradale di Castelnuovo del Garda fino al confine comunale con la riconnessione stradale all'attuale strada statale n. 11 poiché il territorio comunale sarà vincolato dal passaggio di due reti ferroviarie e dalle conseguenti fasce di rispetto ferroviario* 3. *TAV/TAC come misura compensativa e di mitigazione dovrà prevedere e realizzare nel proprio progetto la realizzazione del completo Interramento della linea ad alta tensione della ditta TERNA n. 254. La richiesta di interramento della linea TERNA n. 254 è finalizzata all'innalzamento dell'attuale linea ad alta tensione 132.000 Volt di Rete Ferroviaria Italiana posizionata a Nord dell'attuale sedime autostradale e di conseguenza al miglioramento della modifica dell'attuale viabilità di variante di via Mantovana proposta dal progetto definitivo TAV/TAC. Con l'interramento della linea ad alta tensione Terna n. 254, si potrà innalzare la campata dell'attuale linea ad alta tensione 132.000 Volt di Rete Ferroviaria Italiana a Nord dell'autostrada A4 e di conseguenza si potrà modificare la viabilità di progetto su via mantovana, progettata da Cepav 2, pensando quindi di realizzare un sovrapasso sull'Autostrada A4, sulla SR 11 dir e sulla nuova linea TAV/TAC in luogo di un sottopasso con tracciato stradale tortuoso.* 4. *TAV/TAC come misura compensativa e di mitigazione dovrà prevedere e realizzare nel proprio progetto la realizzazione di una viabilità alternativa all'attuale via Mantovana, per l'abitato di Cavalcaselle, di accesso alla strada regionale n. 11* 5. *La variante alla strada comunale denominata via Bologna proposta nel progetto definitivo TAV/TAC non appare conforme alle norme vigenti per la progettazione e la costruzione delle strade (D.M. 5.11.2011) ed a quella sulla sicurezza stradale (D.M. del 02.05.2012, D.Lgs. 15.03.2011) in quanto è prevista una modifica all'attuale sede stradale plano-altimetrica con curve a 90° su strade poste al di fuori dei centri abitati* 6. *La chiusura delle strade via Mantovana a Cavalcaselle e via Stazione (S.P.27) e Castelnuovo del Garda per la realizzazione del sottopasso stradale e del sovra-passo stradale, non dovrà essere contemporanea per permettere di non isolare la parte a Sud, del territorio comunale, (taglio autostradale) dal resto del Comune* 7. *Località Mischi : Creazione viabilità alternativa e parcheggi. Sistemazione viabilità via Mischi - via Mincio - via Campana Bassa - via Mantovana* 8. *Viabilità Castelnuovo: realizzazione rotatoria di intersezione via Stazione (SP 27) - via Milano (S.R. n. 11) prima dell'inizio dei lavori* 9. *Isola ecologica: realizzazione nuova isola ecologica di Cavalcaselle* 10. *Via Mantovana - via Volta : realizzazione opere che mitighino l'effetto rumore del passaggio dei camion* 11. *Viabilità Cavalcaselle Camalavicina : realizzazione allargamento sede stradale tratto Cavalcaselle - Camalavicina* 12. *Siano realizzate le piste ciclabili in ogni sovrappasso* 13. *Sia realizzato un monitoraggio ambientale costante in corso d'opera* 14. *Sia verificato costantemente il clima acustico* 15. *Siano rilocalizzate le singole attività produttive interferenti con il tracciato ed i cantieri dell'alta velocità* 16. *Siano individuati e bonificati tutti i siti inquinati produttive interferenti con il tracciato ed i cantieri dell'alta velocità.* 17. *Siano risolte le interferenze con i siti storici ed archeologici produttive interferenti con il tracciato ed i cantieri dell'alta velocità* 18. *Sia realizzato uno studio di revisione progettuale del tracciato della ferrovia storica*	RICHIESTA DI MISURE DI MITIGAZIONE / COMPENSAZIONE 1. Il progetto preliminare delle Tangenziali Venete (variante alla S.S.11) citato, deve ancora presentare il Prog.Definitivo su cui saranno effettuatei i necessari confronti. 2. Vedere punto 1 3. il tracciato ferroviario prevede, nel tratto interferito, la quota di piano ferro di +105,00 ovvero 4,5 m sopra il piano campagna. Uno scavalco con calvalcaferrovia, considerando un un franco minimo di 7,20 m sopra la quota dei binari, porterebbe il piano stradale a a +13,70 m sopra il piano campagna. Si ritiene tale quota improponibile per uno scavalco. Inoltre si segnala che l'nterramento della linea Terna n.254 non rientra nelle competenze del Proponente. 4. La richiesta si ritiene accoglibile. 5. La progettazione è stata seguita secondo le Norme in vigore. Non si ritengono soluzioni alternative, considerato lo stretto affiancamento tra A4 e linea AV. Il tracciato stradale risulta conforme alla normativa. 6. Il progetto prevede che venga garantita la continuità del traffico per entrambe le viabilità. 7. La richiesta è molto generica e non consente l'analisi. 8. La richiesta si ritiene fattibile. 9. Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione N° 35. 10. La componente rumore durante la costruzione è statra valutata con modelli matematici che hanno consentito di identificare i punti critici da sottoporre a mitigazione. Durante la fase di costruzione è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. 11. La richiesta è tecnicamente fattibile. 12. IV25 di Mongabia unico cavalcavia nel Comune di Castelnuovo, non prevede piste ciclabili; per la predisposizione sarà sufficiente l'allargamento di 2,5 m da un lato. 13. Quanto richiesto è già previsto. In particolare nel progetto di monitoraggio ambientale sono previste misure di monitoraggio per tutta la fase di costruzione e per tutte le componenti ambientali. 14. Quanto richiesto è già previsto. In particolare nel progetto di monitoraggio ambientale sono previste misure di rumore in fase ante operam, durante tutta la fase di costruzione e di post operam (nel primo periodo di esercizio). 15. Tutte le attività produttive incompatibili con il progetto verranno risarcite in accordo a quanto previsto dall'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			modificato dal Dlgs n. 302/2002). 16. Quanto richiesto è già previsto dal progetto. 17. Quanto richiesto è già previsto dal progetto. 18. La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003,
36.	Sig. Franchi Luigi Sona 28/10/2014 DVA-2014-0035957	Le osservazioni sono avanzate dal Sig. Franchi Luigi proprietario dei terreni distinti in Comune di Sona, fg.31, mappali n. 24, 97 sui quali è prevista una strada di cantiere che collega la strada comunale via Casa Stefania con il cantiere di costruzione delle opere. Il Sig. Franchi chiede che: • venga spostato il percorso previsto della pista di cantiere lungo il confine di proprietà, come indicato sulla planimetria allegata (Allegato Sona-20-1), parallelo al confine sud dei mappali n. 24,97. I motivi della presente richiesta sono dovuti al fatto che sui terreni in oggetto esiste impiantato un vigneto con filari paralleli al confine di proprietà sud e la strada come segnata lo attraversa in senso trasversale. Realizzando la strada di cantiere parallela al confine sud dei mappali n. 24,97 si arrecherebbe il minore danno possibile alle colture. • chiede inoltre la possibilità di accedere alla residua parte del mappale n. 97 a sud che resterebbe intercluso. • chiede comunque di posare sempre barriere antirumore e antipolvere.	• In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni in relazione alla fattibilità della richiesta. • In sede di redazione del PE si terrà in considerazione la segnalazione e verrà garantito l'accesso. • Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ...
37.	Ditta Franke Peschiera 17/10/2014 DVA-2014-0035980	La ditta Franke evidenzia i principali impatti che la realizzazione delle linea AV determinerebbe sulla tecnologia produttiva dell'impianto e sulle strutture, con naturali conseguenze economiche. Tali impatti derivano soprattutto da vibrazioni e disturbi elettromagnetici. In particolare segnala quanto segue. Con riferimento alle vibrazioni trasmesse al passaggio dei treni ad alta velocità, queste genereranno: • disturbi e micro deterioramenti ripetuti ad alcuni impianti (es. quelli relativi al profondo stampaggio dell'acciaio inox) con conseguenze difficilmente valutabili sulla possibilità di mantenimento della produzione nel sito attuale. - sollecitazioni ripetute del terreno di fondazione su cui è stato realizzato il recente fabbricato industriale Franke di 15.000 mq a due livelli con impianti per la produzione di forni e piani di cottura. Tali sollecitazioni incideranno sulla durata e stabilità nella struttura realizzata. Si tenga conto che la realizzazione di tale fabbricato, a causa della particolare natura del terreno di fondazione, ha richiesto pesanti opere di consolidamento delle fondazioni con l'iniezione di circa 1.000 pali su un'area di 7.800 q. con profondità variabili da 14 a 18 metri. • Con riferimento ai disturbi elettromagnetici la ditta Franke segnala che l' emissione difficilmente schermabile di spettri EMC di provenienza da linee ad alta tensione quali quelle previste per la TAV (25 kV in c.a.) rischiano di compromettere alcune attività dello stabilimento (es. automazioni per saldature, ecc.) e conseguentemente la qualità dei prodotti. • Con riferimento alle interferenze derivanti da opere di cantierizzazione la ditta Franke chiede che venga garantita la viabilità interna ed esterna al sito, fondamentale per assicurare la continuità del business e la sicurezza del personale. • Con riferimento al pericolo di allagamenti la ditta Franke segnala che negli ultimi mesi si sono verificati episodi di allagamento nella zona vicino al torrente Giordano, sia sulla nostra proprietà che su quella di aziende vicine. A maggior ragione l'impatto del progetto TAV sull'aspetto idrogeologico del nostro territorio rivestirà di sicuro un'importanza molto rilevante	Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità; mentre per l'esercizio ferroviario è prevista la mitigazione mediante setti antivibranti in corrispondenza degli edifici ove si registrerà, in pre-esercizio, il superamento dei limiti. Inoltre, sia in fase corso d'opera che esercizio, saranno effettuati rilievi di vibrazioni in situ atti ad individuare eventuali situazioni di criticità ed adottare le conseguenti azioni correttive/mitigative. • "L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, le questioni dei campi elettromagnetici sono affrontate solamente nell'ambito del sia sugli elettrodotti che sono l'unica parte modificata che produce interferenze elettromagnetiche e che non interessa il territorio del comune di Castelnuovo. L'impatto dovuto ai campi elettromagnetici è stato oggetto del SIA associato al progetto preliminare che risulta approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle del positivo parere del MATTM. In ogni caso le emissioni generate dalla linea di trazione saranno oggetto di analisi e verifica nel corso del Progetto Esecutivo • La cantieristica sarà meglio definita nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo. In fase realizzativa e in fase definitiva sarà sempre garantita la viabilità. • Il progetto Definitivo prevede alla Parte 2 studi relativi all'impatto idrogeologico delle opere e le relativi misure di mitigazione degli impatti. Con riferimento alla risoluzione delle interferenze dei corsi

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			d'acqua (es. il Rio Giordano citato nell'osservazione, la cui interferenza è risolta con un sifone a doppia canna) con il tracciato di progetto le Parti 4, 7, 11, e 12 del PD affrontano il progetto delle opere che consentono la risoluzione di tali interferenze nel rispetto delle norme tecniche vigenti. Maggiori approfondimenti potranno essere effettuati in fase di Progettazione Esecutiva.
38.	Sig. Melloni Stefano e Zambaldi Laura Sona 30/10/2014 DVA-2014-0035999	Le osservazioni sono avanzate dal Sig. Melloni Stefano e Zambaldi Laura propriatari dei terreni in Comune di Sona, fg.27, mappali 193, 571, e del fabbricato identificato al fg.27, mappali 573. I Sigg. propongono quanto segue: - SOTTOPASSO. Che venga allargato il sottopasso esistente in alternativa a quello nuovo previsto da PD. - OPERE ANNESSE. In alternativa alla nuova canaletta in superficie accanto alla strada prevista in progetto propongono che la canaletta non venga realizzata in superficie ma interrata in modo da preservare terreno agricolo da mantenere nell'assetto attuale che prevede la coltivazione di piante officinali e orticole - STRADA DI CANTIERE. Se venissero accolte le osservazioni di cui ai due punti precedenti, sarebbe possibile realizzare la strada di cantiere non più adiacente alla casa d'abitazione del Sig. Melloni e Zambaldi ma più distante dalla stessa. - evidenziano che TUTTA LA ZONA SARA' INTERESSATA DA VARI CANTIERI. e chiedono che vengano predisposte delle barriere antipolvere, idonee a mitigare la propagazione delle polveri generate dalle attività di cantiere. - evidenziano i disagi che rumori e vibrazioni determineranno in fase di esecuzione dell'opera e ad opera terminata.	- L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, da notare però che il sottopasso attuale di Via Campagnola non rispetta il franco altimetrico di 5, 00m da garantire e non è possibile allargalo né approfondirlo a tale scopo. - L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa in ogni caso presente che la canaletta indicata ha scopo irriguo e ricade nella competenza del Consorzio di Bonifica Veronese. La richiesta potrà essere comunque verificata in fase di PE con l'Ente preposto. - In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni in relazione alla fattibilità della richiesta. - Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... - Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere e infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per contenere la trasmissione delle vibrazioni in fase di esercizio; per il corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.
39.	Comune di Sommacampagna	*Osservazione n. 1* *Si richiede che il progetto presentato preveda, , il mantenimento, l'adeguamento e la cessione al Comune (ai sensi*	*Osservazione n. 1* Vista la discontinuità della pista e la previsione di aree a verde e

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	17.099 03/11/2014 DVA-2014-0036000	*del Codice della Strada) della pista di cantiere gia prevista in affiancamento a tutto l'asse ferroviario, dalla SP 26 Morenica fino all'innesto nella viabitilità esistente in prossimità del cavalca ferrovia di via de Amicis, con le relative opere di connessione alla rete viaria esistente, in parte già indicate nel progetto, da utilizzare come viabilità locale est- ovest. In particolare si chiede che:* 1. *Le caratteristiche della nuova viabilità siano riferite alla "pista di cantiere bitumata" indicata nella Tav. INOS 00 D E2 WA CAOOOO 002 0 - scala 1:100 di progetto, da realizzarsi con le caratteristiche tecniche previste dalla normativa per le strade pubbliche (corpo stradale dicomposizione e materiali idonei) con una larghezza minima di mt. 7,00 anziché i mt. 6,00 di progetto;* 2. *sia mantenuta la rotatoria prevista, nel piano di cantierizzazione, per l'inserimento sulla SP26 Morenica, adeguandola alle dimensioni minime sopra indicate [mt. 7,00) e realizzandola con raggio di curvatura idoneo alla tipologia della strada provinciale da concordare con l'ente proprietario della strada;* 3. *nel tratto corrispondente al cantiere armamento, la pista in progetto deve essere rimossa e sostituita con un tratto stradale delle caratteristiche sopra indicate, da realizzarsi compatibilmente alla realizzazione delle mitigazioni a verde e/o dal rumore;* 4. *in corrispondenza del sottopasso in Loc. Siberie la pista - strada sia raccordata con la viabilità esistente da una rotatoria delle medesime dimensioni di quella prevista nel progetto di cantierizzazione, modificandone la posizione in accordo con il Comune; in tale posizione va rilevato che la nuova strada, sostitutiva della pista di cantiere, sarà posta in stretto affiancamento con l'area di cava esistente e l'area di servizio (occupate da manufatti accessori all'infrastruttura): si richiede pertanto che la realizzazione della pista bitumata sia accompagnata dall'esecuzione di tutte le opere di sostegno e consolidamento dei suoli interessati, al fine di garantirne la stabilità nel tempo per l'uso viario, concordandole opportunamente con il Comune che diventerà proprietario della strada stessa;* 5. *in corrispondenza del sottopasso di via Betlemme sia mantenuto il ponte scatolare previsto dal progetto di cantierizzazione opportunamente dimensionato per supportare la futura viabiltà di transito, prevedendo opportuni accorgimenti per la salvaguardia degli edifici esistenti ed il mantenimento del collegamento (sottopasso esistente) con il territorio del Comune di Sona (abitato di Lugagnano), prolungandolo opportunamente e garantendo l'accessibilità in sicurezza alla nuova viabilità risultante dall'uso della pista di cantiere;* 6. *in corrispondenza di via Rampa, considerando la non realizzazione del cavalca ferrovia ivi previsto (vedi successiva Osservazione n. 12), sia confermata la rotatoria prevista nella cantierizzazione in prossimità dell'attuale sottopasso;* 7. *sia altresì confermato e mantenuto il tratto della pista previsto tra il Km 139+900 (via Rampa) ed il km 140+800 circa (fine lotto funzionale n. 7), confermando la rotatoria ivi prevista (in Comune di Verona) e provvedendo a collegarla opportunamente con il nuovo cavalca ferrovia di via De Amicis (vedi Osservazione n. 11);* 8. *la realizzazione delle mitigazioni a verde previste dal progetto sia realizzata a sud della nuova strada risultante, mantenendo la pista di cantiere, al fine di mitigare opportunamente anche gli impatti della nuova viabilità.* *Osservazione n. 2* *Si richiede che il progetto presentato, in adempimento alle prescrizioni della Delibera del CIPE, venga opportunamente integrato e modificato come segue:* *- le essenze arboree da utilizzare siano quelle gia indicate nell'art. 40 del Regolamento Edilizio Comunale, al fine di omogeneizzare gli interventi con la vegetazione tipica di questa parte del territorio regionale;* *- la realizzazione delle mitigazioni (in filari, esemplari isolati ed aree destinate al rimboschimento) avvenga prima dell'avvio dell'esercizio dell'infrastruttura;* *- sia previstall'acquisizione al patrimonio indisponibile del Comune e/o il vincolo di destinazione d'uso pubblico perpetuo a parco pubblico, dei sedimi di eventuali aree boscate, arboreti in progetto, fasce boscate e filari alberati di vario genere, la cui manutenzione sia posta in carico all'ente gestore dell'infrastruttura* *Osservazione n. 3* *Si richiede il finanziamento o contribuzione al finanziamento del progetto di recupero e consolidamento strutturale del santuario di Madonna di Monte vincolato dalla Soprintendenza Regionale con Decreto in data 20.06.2011, secondo il progetto approvato da questa Comune giusto Permesso di Costruzione n, 138/2014. I relativi lavori do-*	di opere (attraversamenti stradali e idraulici) in fase definitiva in corrispondenza di alcuni tratti, sarà valutata in accordo con l'Amministrazione a fine lavori la possibilità di cedere alcuni tratti della pista, sulla base delle esigenze dell'Amministrazione comunale, nello stato in cui si trovano a fine lavori. 1. Si precisa che per tali opere il Comune dovrà farsi carico del costo di esproprio e della variazione di titolo di occupazione da temporanea a definitiva. Le modalità di cessione dovranno essere regolate da apposita convenzione. 2. Si accoglie la richiesta descritta e valutata al punto N° 39. 3. Si richiama la controdeduzione all'osservazione N° 39. 4. La rotatoria di cantiere non potrà essere eseguita perché interferente con la cava posta ad est. 5. La richiesta del Comune si ritiene fattibile. 6. Si richiama la controdeduzione all'osservazione N° 39 che chiarisce la non fattibilità del sottopasso in luogo del cavalcavia. 7. Sarà valutata in accordo con l'Amministrazione la possibilità di cedere a fine lavori la pista nello stato in cui si trova a fine lavori. Si precisa che per tali opere il Comune dovrà farsi carico del costo di esproprio e della variazione di titolo di occupazione da temporanea a definitiva. Le modalità di cessione dovranno essere regolate da apposita convenzione. 8. Se la pista sarà mantenuta potrà essere fattibile lo spostamento della mitigazione se il Comune metterà a disposizione le relative aree. *Osservazione n. 2* L'osservazione potrà essere accolta nella fase di progettazione esecutiva. Le mitigazioni a verde saranno poste a dimora prima dell'inizio dell'esercizio commerciale della linea. Per tutte le aree a verde è garantita la manutenzione delle aree a verde per i primi due anni dalla piantumazione. Successivamente la manutenzione delle aree sarà a carico del relativo proprietario. Gli interventi a verde sono stati progettati in modo da minimizza-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		vranno essere realizzati e completati, secondo le prescrizioni della Soprintendenza ed utilizzando ditte opportunamente qualificate, prima dell'esecuzione dei lavori preparatori di cantierizzazione dell'opera. *Sia apposto un vincolo d'uso pubblico sul santuario e sulle dirette pertinenze al fine di garantirne l'utilizzo pubblico, all'interno di un'opportuna convenzione da stipulare tra proprietà e Comune, prima dell'effettuazione dei lavori.* *Osservazione n. 4* *Si richiede che gli edifici e manufatti (legittimamente esistenti) che il progetto prevede in demolizione, in quanto interferiti dall'infrastruttura, siano (su richiesta dei proprietari) ricostruiti a parità di superfici coperte, volumi ed ingombri, in aree e/o superfici (possibilmente già in possesso dei proprietari medesimi) concordate preventivamente con il Comune, dotando le nuove edificazioni di tutti i necessari collegamenti con la viabilità esistente e/o in progetto.* *Osservazione n. 5* *Si richiede, al fine di garantire la continuazione della produzione e commercializzazione dei prodotti aziendali, nonché per la tutela dei posti di lavoro, il mantenimento dello stabilimento ANCAP nell'attuale ubicazione, modificando a tal fine il tracciato di progetto.* *In subordine si richiede chell'eventuale delocalizzazione del fabbricato produttivo ANCAP sul territorio del Comune di Sommacampagna avvenga attraverso la stipulazione di un opportuno accordo di programma tra General Contractor, Ferrovie, Comune, Regione Veneto e proprietà, in variante al vigente Piano di Assetto del Territorio e Piano degli Interventi e senza incidenza sui dimensionamento della stesso, anche in relativamente al consumo di Superficie Agraria Utile (SAU), in aree idonee anche in relazione alle linee di sviluppo insediativo delineate dal Comune, prevedendo le opportune compensazioni economiche, la necessaria dotazione di aree a* *Osservazione n. 6* *Si richiede che il progetto dell'opera preveda una soluzione alternativa alla soppressione della strada comunale via Val di Sona (via Libia in Sona) che consenta il mantenimento dell'attuale collegamento viario tra la SP 26 Morenica e le aree poste in prossimità dell'attuale sede di ANCAP, nonché di collegamento con la Loc. Valle in Sona. Si propongono due possibili soluzioni alternative* *a) la realizzazione di un nuovo sottopasso ferroviario che, dal tronco terminale della strada comunale interrotta, a sud della nuova linea ferroviaria e sottopassando anche la linea storica, realizzi un collegamento viario di idonee dimensioni con la strada comunale di confine con Sona posta a nord della stazione ferroviaria;* *b) il mantenimento della pista di cantiere bitumata prevista, nel piano della cantierizzazione (Tav. IN05 00 D E2WA CAOOOO 002 0 - scala 1:100), in affiancamento alla linea ferroviaria e quindi alla SSE, fino all'imbocco sulla SP 26 Morenica, compresa la rotatoria ivi prevista da realizzarsi di larghezza e consistenza compatibile con il traffico veicolare in transito sulla medesima SP, da realizzarsi con tutte la caratteristiche tecniche previste dalla normativa per le strade pubbliche (corpo stradale di composizione e materiali idonei) con una larghezza minima di mt. 7,00 anziché mt. 6,00 di progetto.* *Osservazione n. 7* *Si richiede la non realizzazione del nuovo sottopasso previsto al km.134+400 circa, di collegamento tra la località Brognol in Sommacampagna e la località Valle in Sona e delle connesse opere viarie (rotatoria al Brognol), mantenendo il sottopasso esistente, con funzioni di mero collegamento delle aree agricole circostanti, opportunamente prolungato sotto la nuova linea ferroviaria, dirottando le risorse economiche non utilizzate sul potenziamento del sottopasso stradale della SP 26 Morenica e/o della strada medesima.* *Osservazione n. 8* *Si richiede il ripristino della soluzione viabilistica prevista nel progetto preliminare relativamente alla soluzione dell'interferenza tra la linea ferroviaria e la strada provinciale Morenica, tenendo opportunamente conto della svincolo previsto in prossimità della stessa dal progetto del Sistema delle Tangenziali Venete. Inoltre, con riferimento all'utilizzo della strada provinciale quale percorso preferenziale per l'accesso ai cantieri (vedi elaborati di cantierizzazione) si richiede l'allargamento del sottopasso esistente e di quello di progetto nonché di tutto il tratto della SP 26 Morenica dal confine comunale al casello autostradale, con realizzazione di una pista ciclopedonale di opportuna larghezza che consenta un collegamento protetto tra l'abitato di Sommacampagna ell'area della stazione esistente.*	re la relativa manutenzione. *Osservazione n. 3* A cura RFI *Osservazione n. 4* Si fa presente che per le acquisizioni o occupazioni temporanee che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le stesse procedure già adottate per la linea Treviglio-Brescia, basate cioè sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo. *Osservazione n. 5* Si precisa che la delibera CIPE del 2003 di approvazione del Progetto Preliminare prescriveva per l'ANCAP di non deviare la LS ma delocalizzare l'attività produttiva. Le problematiche Ancap sono in corso di esame. Premesso che la rilocalizzazione dell'impianto non è critica sulla funzionalità di Tratta della Linea AV/AC, si provvederà per tempo (a Progetto approvato) a interprendere accordi con la ditta ANCAP al fine di consentire la rilocalizzazione della stessa. L'importo valorizzato si riferisce alla differenza tra costo totale stimato per la rilocalizzazione ed importo allocato come espropri (valore del corpo di fabbrica) ai sensi dell'art. 38 del DM 327 / 2001. La rilocalizzazione è una procedura di carattere urbanistico che deve essere necessariamente in capo al Comune. *Osservazione n. 6* Si fa presente che delle due soluzioni prospettate la a) comporterebbe numerosi e significative difficoltà tecniche inclusa la necessità di demolire un fabbricato ferroviario di recente costruzione. L'alternativa valorizzata che si ritiene fattibile prevede la realizzazione di una viabilità della stessa sezione di quella attuale sullo stesso percorso previsto per la pista di cantiere dal punto corrispondente alla pk ferroviaria 135+500 fino alla SP26 Morenica ove sarà realizzata una rotatoria. *Osservazione n. 7* La richiesta si ritiene fattibile . Si segnala che trattandosi di prolungamenti di strutture esistenti, la viabilità di progetto non potrà chiaramente rispettare i vincoli plano altimetrici normativi e i criteri progettuali adottati per i sottopassi poderali di nuova realizzazione del presente PD. *Osservazione n. 8* La richiesta di allargamento della viabilità esistente e relativa costruzione della pista ciclabile per il solo tratto dal casello A4 al futuro sottopasso (circa 1,2 km), si ritiene fattibile. A tal proposito sarà necessario spostare la linea elettrica esistente e le canalette di irrigazione.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Osservazione n. 9 *Al fine di non penalizzare ulteriormente le attività agricole esistenti si richiede il mantenimento e/o la riproposizione dei sottopassi esistenti al Km. 136+500 circa (di collegamento tra le Loc., Colombarola in Sommacampagna e Sellara in Sona) ed al Km.136+750 circa in prossimità della Loc. Lantiera in Sona, proponendone il prolungamento sotto la nuova linea in progetto e un opportuno innesto viario sulla futura strada comunale derivante dal mantenimento della strada di cantiere di cui all'Osservazione n. 1.* *Osservazione n. 10* *Si richiede chell'innesto da sud al sottopasso previsto al km. 138 circa (Loc. Siberie) sia opportunamente rivisto, riprogettato e realizzato, nella medesima consistenza di progetto, in modo tale da non insistere sui sedimi di cava esistenti (gia scavati) e da essere compatibile con l'utilizzo della pista di cantiere quale viabilità comunale, come previsto nell'Osservazione n. 1* *Osservazione n. 11* *Si richiede che l'attuale sottopasso ferroviario della linea storica, ubicato al km 138+800, in Loc. Betlemme, sia opportunamente prolungato al fine di conservare il collegamento degli edifici residenziali posti a sud dell'infrastruttura che trovano il loro sbocco via rio, storico e naturale, nell'attuale sottopasso di collegamento con l'abitato di Lugagnano, garantendo inoltre l'accessibilità in sicurezza alla nuova viabilità risultante dall'uso della pista di cantiere.* *Osservazione n. 12* *Si richiede la non realizzazione del cavalcaàferrovia previsto al km. 139 che andrà sostituito con il prolungamento dell'attuale esistente sottopasso (quanto meno nelle dimensioni attuali), dalla realizzazione di una rotatoria di adeguate dimensioni (da concordare con Il Comune) all'incrocio tra via Rampa e via Belvedere, al fine di consentire il massimo potenziale di utilizzo del cavalcaferrovia di via De Amicis, nonché dalla realizzazione di un pista ciclo pedonale di adeguate dimensioni lungo via Rampa e in corrispondenza del sottopasso, dirottando le altre risorse economiche sulla realizzazione della barriera verde anch'essa indicata alla successiva Osservazione n. 13.* *Osservazione n. 13* *Si richiede che la realizzazione del cavalca ferrovia previsto al km. 140 circa, in corrispondenza di via De Amicis in Sona, sia effettuata integrando e modificando opportunamente il progetto al fine di corrispondere da un lato esigenze viabilistiche del territorio e dall'altro alla minimizzazione degli impatti viari sui centri abitati di Caselle e di Lugagnano, adeguando contestualmente la viabilità circostante ed inserendo ulteriori mitigazioni di carattere ambientale sotto forma di barriere alberate in prossimità della risultante struttura viaria.* *In particolare si richiede che il cavalca ferrovia sia realizzato con due corsie per senso di marcia e sia opportunamente potenziata la viabilità connessa come segue:* *• potenziamento ed allargamento di via De Amicis in Sona fino ad una larghezza minima di mt. 7 con realizzazione di una rotatoria di opportune dimensioni all'innesto di via De Amicis in via Beccarie nel centro abitato di Lugagnano; tale intervento può essere facilmente realizzato attraverso la conferma ed il mantenimento di quanto previsto nel piano di cantierizzazione ell'affiancamento della viabilità stessa (da mantenere) con una barriera verde di composizione e spessore da concordare con il Comune;* *• realizzazione in accordo con il comune di Sona di un nuovo collegamento viario che parallelamente alla A22 determini l'innesto diretto nella nuova rotatoria di progetto, su via Beccarie, di una strada con funzione di circonvallazione nord dell'abitato di Lugagnano (utilizzando l'esistente Via Sacharov) al fine di impedire al traffico pesante di cantiere di attraversare Il centro abitato medesimo e quale compensazione per gli impatti viari;* *• potenziamento ed allargamento di via Canova in Caselle fino ad un minima di mt. 7, ivi prevedendo le seguenti opere compensative:* *- ampliamento del sedime stradale fino ad un minimo di mt. 7, nel rispetto degli edifici esistenti anche tramite una eventuale modifica dell'asse stradale attuale;* *- un'opportuna rotatoria, di adeguate dimensioni all'incrocio tra il cavalca ferrovia, via Belvedere e via Cason in Verona;* *- la risoluzione dell'innesto di via Macaccara in Caselle, rispettando le fasce boscate / siepi esistenti lungo tale asse viario, tutelate dalla strumentazione urbanistica comunale;* *- una ulteriore rotatoria, di adeguate dimensioni, in prossimità dell'innesto di via Verona nella strada di circonvalla-*	Per quanto riguarda la richiesta di allargamento del sottopasso esistente sotto la linea ferroviaria storica la sezione attuale è sufficiente per una strada di categoria C2 ma non sufficiente ad ospitare anche la pista ciclabile per la quale occorrerà predisporre un sottopasso a spinta ad hoc delle dimensioni 3mx3m. Inoltre si dovrà prevedere l'allargamento del sottopasso AV SL93 per ospitare la pista ciclabile in circolazione protetta. *Osservazione n. 9* La richiesta si ritiene fattibile. Le nuove viabilità, essendo passaggi esclusivamente privati ed essendo prolungamenti di strutture esistenti, non potranno chiaramente rispettare i vincoli plano altimetrici normativi e i criteri progettuali adottati per i sottopassi poderali di nuova realizzazione del presente PD. Vista la richiesta di mantenimento della pista di cantiere si prolungherà il solo passaggio a pk 136+500, previo accordo con i proprietari e gestori delle attività agricole adiacenti al sottopasso pk 136+750. *Osservazione n. 10* Si ritiene che la problematica riguardi solamente la fase provvisoria di scavo della rampa sud, in quanto la sede definitiva, per quanto desumibile da rilievo, non interferisce con gli scavi della cava. A seguito di opportuno rilievo di dettaglio della situazione attuale della cava esistente, verranno quindi previste in fase provvisoria opportune opere provvisionali per evitare l'interferenza dello scavo della rampa con il sedime di cava esistente. *Osservazione n. 11* La richiesta si ritiene fattibile. Trattandosi di prolungamenti di strutture esistenti, la viabilità di progetto non potrà chiaramente rispettare i vincoli plano altimetrici normativi e i criteri progettuali adottati per i sottopassi poderali di nuova realizzazione del presente PD. *Osservazione n. 12* Non è possibile sostituire il cavalcavia di via rampa con sottopasso per la presenza dell'interconnessione a quota -7 da p.c. e della linea storica. *Osservazione n. 13* Si segnala che la richiesta è in contrasto con il Comune di Sona. Per quanto riguarda il potenziamento di via De Amicis, a patto che sia trovato accordo con il Comune di Sona e che l'esproprio definitivo sia a carico dei Comuni interessati, il Proponente è disponibile a cedere la pista di cantiere all'Amministrazione comunale nello stato in cui si troverà a fine lavori. Non si comprende come possa essere realizzato il collegamento, stante la quota sopraelevata della Tangenziale e la stretta adiacenza con A22. Peraltro la richiesta coinvolgerebbe anche i Comuni di Sona e Verona. Le opere compensative proposte si ritengono fattibili. Quanto richiesto si configura come misura compensativa. Si ri-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		zione della cilia, il cui posizionamento andrà concordato con il limitrofo comune di Verona e adeguato alla rotatoria ivi prevista dal progetto Sl.Ta.Ve.; *• realizzazione di un'opportuna barriera verde (fascia alberata - boscata) a tutela del centro abitato di Caselle, per tutta la lunghezza di via Canove della larghezza di almeno 40 mt., composta da tre filari (alternati) di alberi di alto fusto e relative siepi di delimitazione, utilizzando essenze arboree ed arbustive che non determinino rischio per i voli aerei data la vicinanza con l'aeroporto Valerio Catullo (bird-strike). Tale elemento vegetazionale sia affiancato, quale forma di mitigazione / / compensazione ambientale, da un percorso ciclopedonale largo almeno metri 3, da realizzarsi e cedersi al Comune di Sommacampagna:* *• realizzare opportune forme di integrazione vegetazionale tra la predetta barriera e quella che sarà realizzata nella medesima area, da parte della A22, in relazione al progetto di realizzazione della 3 corsia autostradale, concordandone opportunamente il progetto,le modalità ed i tempi di esecuzione con il Comune* *Osservazione n. 14* *Relativamente alle opere di mitigazione ambientale a verde, che il progetto sia modificato ed integrato come segue:* *a) a tutela dell'area boscata in Loc. Madonna di Monte e fatta salva la prevista autorizzazione regionale in materia, sia dimostrato in apposita scheda tecnica che gli interventi di progetto risultano coerenti con quanto previsto nella Relazione Forestale (pag. 49) relativamente a:* *- destinazione a bosco di una superficie equivalente o maggiore di quella modificata (indicata pari a mq 6.759);* *- miglioramento culturale di una superficie doppia rispetto a quella modificata individuando opportunamente;* *- contribuzione alla realizzazione di altra area boscata di mitigazione con specifico riferimento all'abitato di Caselle di cui alla precedente Osservazione n. 13;* *b) tutte le formazioni vegetali (arboree ed arbustive) esistenti, individuate in accordo con il Comune, fino a mt 100 dalle aree di cantiere, aventi rilevanza per l'aspetto naturalistico, ambientale e paesaggistico, dovranno essere oggetto di specifica tutela e qualora danneggiate o interferite, in sede di realizzazione di lavori (sia quindi rispetto al progetto che alla cantierizzazione), dovranno essere riproposte e/o ripristinate, anche in sedimi limitrofi, nella stessa consistenza e tipologia esistente;* *c) laddove il tracciato ferroviario risulti ubicato in ambiti territoriali interessati dai coni visuali individuati nel PAT, dovranno essere predisposte e concordate specifiche forme di mitigazione visiva con riferimento alle tipologie vegetali previste dal progetto: si richiede di concordare opportunamente tali mitigazioni con il Comune, presentando preventivamente una proposta in tal senso formata con indagine fotografica relativa alla visuale tutelata e foto inserimento delle mitigazioni proposte, con disponibilità ad apportare le eventuali modifiche ed integrazioni ritenute opportune e necessarie dal Comune;* *d) implementazione delle mitigazioni afferenti al mascheramento della sottostazione elettrica posta in prossimità della SP 26 Morenica, con realizzazione di una fascia boscata attorno alla centrale stessa, al fine di renderla invisibile sia dalla strada provinciale che dal circostante territorio agricolo;* *e) realizzazione di una nuova macchia boscata di opportuna profondità (minimo mt 40) in corrispondenza del nucleo abitato site in Loc. Betlemme;* *f) realizzazione di una nuova macchia boscata di opportuna profondità (minimo mt 40) in corrispondenza della loc. Rampa (dal Km 139 al Km 140+500) in parziale sostituzione della fascia boscata, compreso il sedime occupato dal cavalca ferrovia previsto, da non realizzare;* *g) mitigazione a verde della strada risultante dal mantenimento della pista di cantiere, tramite fascia boscata (secondo la definizione di progetto) da realizzare a sud del tracciato previsto;* *h) mitigazione con filari alternati del tipo "filare fitto" del cavalca ferrovia di Via de Amicis;* *i) realizzazione della barriera verde (fascia alberata - boscata) a tutela del centro abitato di Caselle, per tutta la lunghezza di via Canova della larghezza di almeno 40 mt., composta da tre filari (alternati) di alberi di alto fusto e relative siepi di delimitazione, utilizzando essenze arboree ed arbustive che non determinino rischio per i voli aerei data la vicinanza con l'aeroporto Valerio Catullo [bird-strike]:* *j) relativamente all'impatto dell'infrastruttura sulle aree individuate dal PAT per la tutela faunistica ed in particolare per*	corda che per l'intera estensione della tratta prospiciente l'abitato di Caselle è prevista una fascia boscata affiancata al sedime ferroviario. Non avendo evidenze del progetto di A22 si ritiene la richiesta non di competenza del Proponente *Osservazione n. 14* ◦ Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. ◦ L'osservazione è condivisibile. ◦ Le mitigazioni a verde sono già definite dal progetto presentato. Vi è disponibilità ad affinamenti in relazione all'esatta ubicazione degli interventi e delle specie da impiegare nell'ambito di quanto già previsto. ◦ Premessa la criticità del sito in riferimento alla scarsa disponibilità di spazi, la schermatura della sottostazione elettrica potrà essere integrata ove non già previsto. ◦ Anche al fine di minimizzare il consumo di suolo, si ritiene adeguata la prevista siepe arboreo-arbustiva. ◦ *L'osservazione è accoglibile limitando l'intervento al tratto di linea prospiciente le abitazioni della frazione Rampa.* ◦ *Anche al fine di minimizzare il consumo di suolo, l'osservazione non si ritiene accoglibile.* ◦ *L'osservazione è condivisibile.* ◦ *Si ricorda che, per l'intera estensione della tratta prospiciente l'abitato di Caselle, è già prevista una fascia boscata affiancata al sedime ferroviario.* ◦ *I passaggi fauna non sono previsti in quanto è già presente sul territorio la barriera fisica costituita dalla linea storica.* *Osservazione n. 15* ◦ Il progetto prevede in corrispondenza del santuario di Madonna di Monte il posizionamento sulla linea di barriere antirumore di tipo fonoassorbente di 6 metri di altezza. Non risultano necessari ulteriori interventi sugli infissi. ◦ *Non si condivide l'osservazione. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		l'area ubicata in Caselle, in prossimità della loc. Paradiso, si chiede che vengano previsti almeno n. 3 cunicoli per il passaggio della fauna, uno proprio presso la loco Paradiso e gli altri due nel tratto tra la SP 26 Morenica e la loco Siberie. *Osservazione n. 15* *Relativamente alle opere di mitigazione afferenti al rumore si richiede che:* *a. venga opportunamente trattato con interventi puntuali diretti il complesso monumentale del Santuario di Madonna di Monte in ragione del rilievo storico ambientale della stesso e della sua assimibilità agli edifici sensibili trattati dal progetto;* *b. venga prolungata verso ovest la barriera antirumore BA-30-001-MV, fino a comprendere la tutela dell'aggregato residenziale della loc. Paradiso, posto (di fatto) a cavallo del limite di 250 metri dalla nuova linea in costruzione;* *c. sia prevista la realizzazione di barriere fonoassorbenti in corrispondenza di ogni edificio residenziale posto in prossimità della nuova linea;* *Osservazione n. 16* *Relativamente alla realizzazione della SSE - Sona si richiede che:* *A) sia opportunamente ridotta al minima necessario la superficie occupata dalla SSE sia in relazione alla minimizzazione dell'impatto sul paesaggio che in riferimento all'area effettivamente necessaria quale pertinenza della stessa;* *B) tutti gli impianti realizzati siano del tipo blindato ed isolato in SF6;* *C) venga dichiarato quali debbano essere le eventuali fasce di rispetto di natura urbanistico edilizia conseguenti alla realizzazione della SSE e quali eventuali interventi edilizi possano esservi realizzati.* *Osservazione n. 17* *Considerato che il nuovo tratto di elettrodotto in progetto risulta ubicato in ambito di tutela paesaggistica , ed in presenza sulla collina soprastante all'asse ferroviario, in prossimità dalla SP 26 Morenica, di un rilevante bene culturale, recentemente oggetto di vincolo da parte della Soprintendenza: il Santuario di Madonna di Monte ed il limitrofo complesso edilizio, si richiede che il nuovo tratto di elettrodotto previsto nel progetto venga realizzato totalmente interrato.*	*di mitigazione integrative.* • *Non si condivide l'osservazione. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.* *Osservazione n. 16* • Il progetto già prevede una superficie ridotta al minimo; tuttavia in fase di PE potrà essere possibile un ulteriore contenimento compatibilmente con le esigenze tecniche. • L'osservazione potrà essere accolta. • Le fasce di rispetto saranno individuate a valle dell'affinamento dello studio su compatibilità elettromagnetica in fase di PE. *Osservazione n. 17* L'interramento dell'elettrodotto non potrà essere considerato in ragione degli alti costi di realizzazione.
		Osservazione n. 18 *Relativamente alla cantierizzazione, confermato e ribadito quanta sopra illustrato ed osservato con riferimento alla pista di cantiere, si richiede:* *a. che il potenziamento ed adeguamento di via Val di Sona e via Siberie sia realizzato con l'ampliamento della carreggiata fino a mt. 7,00 complessivi, nel rispetto del D.M. 05.11.2001, con successiva cessione al Comune di aree ed opere realizzate, a compensazione della eliminazione del tratto terminale di via Val di Sona verso la SP 26 Morenica ed a compensazione degli impatti del transito dei mezzi di cantiere;* *b. Lo spostamento del cantiere "operativo" L.7.0.1 verso il confine con Verona, in relazione alla richiesta di non realizzazione del cavalca ferrovia di via Rampa e della conseguente riduzione degli impatti sui territorio e sulla viabilità locale, evitando la realizzazione della rotatoria su via Ceolara e problematiche di accesso al cantiere;* *c. di ubicare il suddetto cantiere operativo in prossimità del cavalcalferrovia di via De Amicis e/o di via Canova che andrà opportunamente modificata e potenziata secondo quanto indicato nella precedente Osservazione n. 13, rendendo quindi agevole e poco impattante il collegamento alla viabilità sovra ordinata* *Osservazione n. 19* *PROCEDURA di CANTIERIZZAZIONE:* *Nel territorio del Comune di Sommacampagna sono previste delle piste di cantiere lungo la linea ferroviaria per far in modo di interagire il meno possibile con la viabilità ordinaria sono da osservare le seguenti incongruenze:* *a) Al chilometro 138+050 nell'intersezione della strada urbana (via Siberie) la pista nella costruzione della rotonda e della strada per ritornare lungo la ferrovia (verso est) è costruita sulla cava denominata "CEOLARA" già scavata ad una profondità di -23 metri dal piano campagna;* *b) La strada di collegamento con il cantiere operativo L.7.0.1 risulta impraticabile in quanto passa sulla cava "BETLEMME" già scavata ad una profondità di -23 metri dal piano campagna; inoltre la rotonda prevista su via Ceolara*	*Osservazione n. 18* a) Alla fine della fase realizzativa le piste potranno essere cedute nello stato in cui si trovano con espropri e dichiarazione di PU a carico dell'Ente. b) Lo spostamento richiesto verso Est del cantiere L7O1 non si ritiene fattibile pin quanto l'area si verrebbe a trovare in una zona distante dalla maggior parte delle lavorazioni di pertinenza. c) Vedi la controdeduzione alla precedente osservazione N° 39. *Osservazione n. 19* a) Vedi controdeduzione osservazione N° 39. b) La rotonda verrà eliminata come richiesto (vedi controdeduzione osservazione N° 39). *Osservazione n. 20* a) La costruzione delle opere verrà eseguita rispettando tutte le normative vigenti in tema ambientale. Inoltre si evidenzia che la qualità dell'aria sarà appositamente monitorata nella fase ante operam e durante tutta la fase realizzativa. b) Si condivide l'osservazione. c) Si condivide l'osservazione. *Osservazione n. 21*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		va ad interessare una casa di civile abitazione esistente. *Osservazione n. 20* *LIMITAZIONE DELLA DIFFUSIONE DEGLI INQUINANTI ATMOSFERICI DURANTE L'ESECUZIONE DELL'OPERA:* *a) Considerato che il territorio del comune di Sommacampagna viene interessato da parecchie infrastrutture (autostrade A4 e A22, ferrovia, aeroporto, strade provinciali di notevole traffico) e che ogni anno, con ordinanza sindacale, vengono imposte specifiche modalità di trasporto dei materiali polverulenti (ghiaia, sabbia, ...), che si richiede che i carichi trasportati siano idoneamente coperti;* *b) Le piste di collegamento del cantiere devono essere costantemente bagnate per impedire qualsiasi divulgazione di polveri sottili;* *c) Le barriere antipolvere e le eventuali barriere antirumore (nel caso in cui i monitoraggi eseguiti nel corso dell'opera accertino un peggioramento dei limiti) devono essere previsti anche nei cantieri operativi e nei cantieri di armamento.* *Osservazione n. 21* *OSSERVAZIONI AMBIENTALI SUL PROGETTO DEFINITIVO:* *a) Il progetto prevede che vengano effettuati vari monitoraggi ambientali sia ante-operam che durante l'esecuzione dei lavori che post-operam; si osserva che i monitoraggi ambientali ante-operam devono essere eseguiti almeno per un anno prima dell'inizio lavori e che il Comune possa accedere a tutti i dati rilevati;* *b) Nell'esecuzione di barriere arboree di mitigazione deve essere previsto un accordo- incarico di manutenzione del verde e di pulizia delle stesse aree a ditta locale: in via prioritaria a Coop. Sociale di tipo B che esegua già lavori similari sui territorio del Comune.* *Osservazione n. 22* *Al fine di minimizzare il più possibile l'impatto della nuova linea ferroviaria sul territorio, senza aumentare l'occupazione di suolo agricolo ed al fine di limitare l'inquinamento acustico, se ne richiede la realizzazione in TRINCEA nel tratto tra la SP n. 26 Morenica e l'autostrada A22.* *Osservazione n. 23* *Ad integrazione dell'Osservazione n. 18 si chiede di valutare ed eventualmente attuare l'accorpamento al cantiere "armamento" del cantiere operativo L.7.0.1. in prossimità della SP 26.* *Osservazione n. 24* *Ad integrazione dell'Osservazione n. 10 si chiede che il sottopasso di via Siberie sia opportunamente allargato al fine di consentire la realizzazione di una strada a doppio scorrimento con affiancata pista ciclo-pedonale di almeno tre metri di larghezza con cordolo di protezione per pedoni e ciclisti.* *Osservazione n. 25* *Allo scopo di compensare la sottrazione delle aree agricole e per ridurre il deficit ambientale si chiede la realizzazione come compensazione dell'opera di una pista ciclo-pedonale sull'argine del Canale Alto Agro Veronese nei Comuni di Sona e Sommacampagna, prolungandola fino a Custoza secondo il progetto preliminare in atti in Comune.* *Osservazione n. 26* *Si chiede che sia opportunamente finanziato da parte del General Contractor l'aggiornamento dei piani di protezione civile comunale e provinciale.* *Osservazione n. 27* *Si chiede che la stazione ferroviaria di Sommacampagna e la stazione di via Rampa a Caselle siano ristrutturate ed adeguate al fine di poterle utilizzare perll'incremento della fruizione turistica del territorio e nell'ottica della realizzazione della metropolitana di superficie.* *Osservazione n. 28* *In riferimento all'Osservazione n. 13 si segnala chell'infrastruttura prevista (sovrappasso di via De Amicis - via Canova) potrebbe essere sovra dimensionata essendo riferita alla Variante SS11 e discordante rispetto al progetto SI.Ta.Ve.*	a) Le misure ante operam prevedono diverse durate in relazione alla specificità di ciascuna componente e sono in linea con quanto effettuato negli analoghi monitoraggi effettuati su infrastrutture ferroviarie. I dati saranno forniti all'organo di controllo che, una volta validati i risultati li metterà a disposizione degli enti. b) la manutenzione delle aree a verde sarà effettuata dal GC per i primi due anni successivamente sarà a carico del proprietario dell'area. *Osservazione n. 22* L'osservazione non potrà essere accolta in quanto il tracciato è stato approvato già nel 2003 con delibera CIPE n. 120. *Osservazione n. 23* Il cantiere armamento ed il cantiere civile L7O1 non potranno essere accorpati in relazione alle diverse funzioni. *Osservazione n. 24* L'osservazione si ritiene accoglibile. La larghezza della pista ciclabile, da realizzarsi in corrispondenza del sottopasso, sarà di 2,5 metri come da normativa. *Osservazione n. 25* La richiesta è molto generica e non consente l'analisi tecnico-economica. *Osservazione n. 26* Non rientra nelle competenze del Proponente. *Osservazione n. 27* A cura RFI *Osservazione n. 28* Il cavalcavia di via De Amicis è già stato ottimizzato e non tiene conto delle progetto SiTaVe. *Osservazione n. 29* Non si condivide l'osservazione. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. *Osservazione n. 30* In linea di principio si concorda salvo necessità per le quali saranno intrapresi opportuni provvedimenti. *Osservazione n. 31*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Osservazione n. 29 *Ad integrazione dell'Osservazione n. 15 si chiede la realizzazione di pannelli fonoassorbenti lungo tutta la tratta che interessa Il Comune di Sommacampagna, a sud del tracciato di progetto, senza discontinuità, al fine di abbattere drasticamente la diffusione del rumore.* *Osservazione n. 30* *Si chiede di evitare lavori di cantiere nelle ore notturne in prossimità degli edifici abitati e nelle zone residenziali.* *Osservazione n. 31* *Cepav 2 e/o Italferr dovranno accollarsi i costi di riparazione delle strade comunali rovinate dal continuo passaggio dei camion addetti ai lavori della TAV, per tutta la durata degli stessi.* *Osservazione n. 32* *Si richiede, quale opera compensativa, la realizzazione, a spese di Cepav2 e/o Italferr, di barriere antirumore su circonvallazione Europa, dopo la rotonda su via Caselle, in direzione Villafranca all'altezza delle abitazioni su via Saragat, e in direzione autostrada all'altezza di via Cabianca, con tipologia da concordare con il comune:* *Osservazione n. 33* *Si richiede la realizzazione di opere compensative pari al 12% del valore dell'opera realizzata nel territorio comunale, seguendo la priorità di elencazione delle osservazioni o, in alternativa in contributi per altre opere di interesse pubblico secondo le indicazioni del Comune.*	E' previsto che la viabilità restituita nelle condizione originare. La viabilità pubblica sarà oggetto di interventi di ripristino nei casi in cui l'ammaloramento sarà riconducibile al transito dei mezzi di cantiere. *Osservazione n. 32* La richiesta non si ritiene accoglibile in quanto non pertinente al progetto. *Osservazione n.33* A cura RFI
40.	Sig. Bendinelli Adelina Castelnuovo 31/10/2014 DVA-2014-0036035	Bendinelli Adelina, in qualità di proprietaria del laghetto Pesca censito al foglio 33, mappale 609 del Comune di Castelnuovo del Garda osserva quanto segue: • probabile inquinamento della falda che alimenta il laghetto utilizzato per la pesca durante l'esecuzione dei lavori; • barrieramento della falda che alimenta il laghetto durante l'esecuzione dei lavori; • parziale interramento del laghetto con conseguente danno all'attività in corso; • con la demolizione e la ricostruzione del cavalcavia ferroviario e sull'Autostrada A4 vi sarà un danno causato dall'impossibilità che i clienti raggiungano l'attività; altresì vi sarà un danno per i titolari causato dalla realizzazione della nuova strada in luogo di quella esistente durante la realizzazione dei lavori.	• Il progetto definitivo prevede il monitoraggio delle componenti ambientali prima, durante e dopo l'esecuzione dei lavori. • Il progetto definitivo prevede il monitoraggio delle componenti ambientali prima, durante e dopo l'esecuzione dei lavori. • Per la remunerazione degli espropri che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore. Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo • La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. In ogni caso in fase esecutiva si limiteranno al minimo i periodi di disservizio della strada attualmente posta sul cavalcavia.
41.	Sigg. Francesco Olioso e Federica Olioso Peschiera 31/10/2014 DVA-2014-0036043	Osservazioni inerenti agli immobili e terreni di Via Dei Frati n. 3 censiti al Catasto Fabbricati del medesimo comune al Foglio n. 14 Particella 57 sub. 4, sub. 5 e sub. 9, Particella 677 ed al Catasto Terreni Particelle 663 e 675. DURANTE LE ATTIVITA' DI ESCAVAZIONE E NEL SUCCESSIVO PERIODO DI PASSAGGIO DEI CONVOGLI • Non è stata prevista le verifica sismica dell'edificio (Ristorante al Frassino). • Le fasi di scavo porteranno cedimenti alle fondazioni. • Non c'è traccia di una simulazione da vibrazioni indotte per il passaggio dei convogli. *MANCANZA DI UN PIANO DI MITIGAZIONE DI CANTIERE E DEGLI IMPATTI SULL'ATTIVITA' LA VIABILITA' DI CANTIERE* *Il Ristorante al Frassino si vedrà costretto a cessare la propria attività in quanto non potrà più assicurare ai propri numerosi ospiti né sicurezza (vedasi le criticità relative alla stabilita del fabbricato) né quiete la prevista realizzazione di un'ampia rotatoria (che peraltro risulterebbe addirittura invadere grande parte del piazzale antistante il Ristorante al Frassino appare superflua e denota scarsa attenzione in fase progettuale. Rotonda che porterebbe alla chiusura dell'accesso Ovest.* *VINCOLI URBANISTICI DERIVANTI DALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA* *il vincolo urbanistico costituito dall'area di rispetto -ferroviario, comporterà l'assoluta inedificabilità del terreno su*	Gli approfondimenti richiesti potranno essere effettuati in fase di Progettazione Esecutiva a valle della raccolta di dati e dettagli in merito alla struttura dell'edificio (Ristorante del Frassino) .Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità; mentre per l'esercizio ferroviario è prevista la mitigazione mediante setti antivibranti in corrispondenza degli edifici ove si registrerà, in preesercizio, il superamento dei limiti. Inoltre, sia in fase corso d'opera che esercizio, saranno effettuati rilevi di vibrazioni in situ atti ad individuare eventuali situazioni di criticità ed adottare le conseguenti azioni correttive/mitigative. *PIANO DI MITIGAZIONE* Le mitigazioni degli impatti durante le fasi di cantiere nell'area di interesse sono state oggetto di richieste di integrazioni da parte del MIBACT con nota Prot. 27053 del 30/10/14. Si rimanda alla documentazione presentata in cui si rileva nel caso specificico ad una riduzione delle aree dedicate alle piste di cantiere e la riduzione dell'ingombro della rotatoria citata con

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		cui attualmente insiste il fabbricato/ristorante. l'area ha un diritto edificatorio molto vasto derivante dall'applicazione del Piano Casa Ter della Regione Veneto, diritto ovviamente vanificato dalla presenza del vincolo sopracitato. *PROPOSTE* *in alternativa alla rotonda, sarebbe difatti facilmente realizzabile un semplice incrocio che permetta un veloce passaggio dei mezzi di cantiere senza compromettere in alcun modo l'area già compromessa del ristorante.* *la realizzazione di una barriera antirumore alta perlomeno 4,50 m lungo l'asse specificato e attraverso la realizzazione di un nuovo ingresso alla struttura ricettiva posto verso valle.* *la traslazione dell' asse di collegamento con il cantiere 5.3.3 dalla strada ora individuata ad una nuova posta a valle del cimitero. Detto nuovo tracciato non andrebbe ad interferire con nessun' altra attività commerciale od industriale; lascerebbe libero l'ingresso anche al Santuario del Frassino (pure gravemente interessato dal Progetto); limiterebbe grandemente traffico ed inquinamento; migliorerebbe di molto la sicurezza e preserverebbe la quiete dei luoghi.* *CONSIDERAZIONI ECONOMICHE: CONSEGUENZE NEFASTE DERIVANTI DALLA CANTIERIZZAZIONE ALL'IMPRESA INDIVIDUALE OLIOSO FEDERICA* *• disagio causato da un cantiere di simili proporzioni.* *• di un danno certo ed irrevocabile sia all'immobile che all'attività imprenditoriale dell'esponente. E' facile innanzitutto prevedere il forte deprezzamento dell' immobile causato sia degli inevitabili vincoli amministrativi di cui si è già detto sia a causa dei danni strutturali.* *• E' altrettanto facile prevedere che il blocco dell'attività di ristorazione e banqueting per il lungo periodo di permanenza del cantiere e sino al ripristino dei luoghi, comprometterà definitivamente l'attività medesima che dovrà necessariamente cessare sin dall'inizio dei lavori* *• L'esponente e la moglie traggono difatti sostentamento dal percepimento dei frutti derivanti dalla locazione dell'immobile de quo (euro 40.000/anno);* *I DANNI DIRETTI ED INDIRETTI SI PROSPETTANO, NEL LORO COMPLESSO, INCALCOLABILI E DI INGENTE ENTITA.* *Per quanto sopra premesso, dedotto ed allegato, la sig.ra OLIOSO FEDERICA ed il sig. OLIOSO FRANCESCO rappresentati ed assistiti* *1. Rilevano anzitutto l' assoluta genericità ed approssimazione nella redazione e stesura del progetto de quo.* *2. Denunziano sin da ora i danni temuti dalla realizzazione dell' opera nei modi e termini indicati in progetto, riservando sin d' ora ogni opportuna iniziativa a tutela dei diritti vantati.*	conseguente mantenimento della viabilità di accesso al santuario del Frassino e del ristorante anche in fase di cantiere. Eventuali ulteriori modifiche e integrazioni potranno essere esaminate in fase di redazione del Progetto Esecutivo. *VINCOLI URBANISTICI* SI precisa che già il tracciato del Progetto Preliminare, approvato nel 2003 con delibera CIPE, passava in prossimità del sedime occupato da Ristorante, analogamente al tracciato di PD; permane quindi fin da allora il vincolo preordinato all'esproprio regolarmente reinterqato dal CIPE. In ogni caso eventuali danni materiali e immateriali saranno valutati e compensati nel corso dei lavori. *PROPOSTE* E' stata prevista una riduzione della rotonda. Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione n° 38 dei Sigg. Olioso. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Le mitigazioni degli impatti durante le fasi di cantiere nell'area di interesse sono state oggetto di richieste di integrazioni da parte del MIBACT con nota Prot. 27053 del 30/10/14. Si rimanda alla documentazione presentata in cui si rileva una riduzione delle aree dedicate alle piste di cantiere, una riduzione delle aree occupate dagli scavi, il mantenimento della viabilità di accesso al Santuario del Frassino e del ristorante anche in fase di cantiere, l'installazione di barriere per la riduzione dell'impatto visivo dell'opera in esecuzione. Eventuali ulteriori modifiche e integrazioni potranno essere esaminate in fase di redazione del Progetto Esecutivo. Si rimanda alla documentazione trasmessa al MIBACT che , seppure riporta per la viabilità di cantiere una soluzione diversa da quella qui proposta, in ogni caso prevede la riduzione delle aree dedicate alle piste di cantiere e il mantenimento della viabilità di accesso al santuario del Frassino e del ristorante anche in fase di cantiere. Eventuali ulteriori modifiche e integrazioni potranno essere esaminate in fase di redazione del Progetto Esecutivo. *CONSIDERAZIONI ECONOMICHE:*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			Eventuali danni alla proprietà saranno valutati e compensati nel corso dei lavori. *DANNI DIRETTI ED INDIRETTI* ventuali danni alla proprietà saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.
42.	Sig. Zenari Federico Sommacampagna 05/11/2014 DVA-2014-0036083	*Il Sig. Zenari chiede che vengano fermati i lavori per la TAV per i seguenti 9 motivi:* • *1) non è evidenziata l'utilità dell'opera, in quanto porterebbe solamente ad un mero risparmio di tempo.* • *2) i terreni attraversati dalla TAV verranno invasi da colate di cemento. Da tenere presente che nei territori del Bresciano sono state trovate nel sottosuolo diverse tonnellate di amianto. Le ruspe hanno sollevato quantità enormi di polveri di Amianto. Tutto questo senza avvisare la popolazione, che, ignara, ha dovuto respirare polveri di amianto.* • *3) rumori e via vai di camion carichi di materiali polverosi, giorno e notte* • *4) devastazione di territori agricoli* • *5) espropri* • *6) barriera antirumore alte più di 6 metri* • *7) rallentamenti del traffico nelle strade coinvolte nei lavori* • *8) forte inquinamento* • *9)perché come per le grandi opere del Mose, e di Expo, anche quest'opera servirà ad alimentare tangenti mafiose a politici corrotti. Ciò è evidenziato dal fatto che il costo dell'opera in Italia, va dalle cinque alle dieci volte i costi che hanno gli altri paesi europei coinvolti.* *ALTRE OSSERVAZIONI* *1. Certificazione antimafia* *2. Opere di compensazione* *3. Valutazione di Impatto Ambientale scaduta* *4. Via Canova e cavalcaferrovia di via De Amicis* *5. Cavalcaferrovia di via Rampa - .NO* *6. Nuova rotonda su via Ceolara - NO* *7. Cantieri operativi - sul fondo cava* *8. Mezzi - strade di cantiere - strade* *9. Cave di prestito* *10. Stazione Elettrica di Madonna Monte* *11. via Val di Sona - via Libia* *12. Sottopasso ferroviari o Madonna Monte e SP 26* *13. ANCAP* *14. Opere di mitigazione*	Vedere Osservazione n° 48
43.	Gruppo Gatti - Bettoni Spa Intera tratta 27/10/2014 DVA-2014-0036101	*Vedere Osservazione n° 15*	*Vedere Osservazione n° 15*
44.	Sig. Remelli Luigi Peschiera 30/10/2014 DVA-2014-0036107	Remelli Luigi, proprietario dell'unità immobiliare e relativo terreno di pertinenza al fl.13 mapp.1157, del Comune di Peschiera del Garda, e titolare di azienda florovivaistica. - Il Sig. Ramelli evidenzia che il cantiere per la realizzazione della linea AV si estende per tutta la sua proprietà abbattendo le serre e occupando il terreno coltivato a piante, impedendogli di continuare la sua attività lavorativa. L'attività lavorativa sarà ulteriormente danneggiata dalla vicina viabilità di cantiere che creerà disagi ai clienti dell'azienda. Evidenzia infine l'impatto generato da polveri sulla salute, da rumori e dalle vibrazioni causate sia dai mezzi pesanti che dalla futura linea. - In virtù di quanto sopra esposto il sig. Ramelli invitata a valutare un tracciato diverso, eventualmente potenziando la linea ferroviaria esistente.	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguat, con l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi ef-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		- In virtù di quanto sopra esposto il sig. Ramelli chiede che si preveda il risarcimento per i danni subiti.	fettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità Con riferimento alle aree occupate e ai disagi all'attività lavorativa si procederà come già previsto in progetto con adeguata indennizzi secondo quanto previsto dalla normativa vigente. Eventuali danni saranno valutati e compensati nel corso dei lavori. In merito alle acquisizioni o occupazioni temporanee delle aree che si renderanno necessari pe rlas realizzazione dell'opera, si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore.
45.	Sig. Daniel Gallina e Sig. Botticini Calcinato 31/10/2014 DVA-2014-0036110	*Sig. Daniel Gallina evidenzia il suo dissenso al progetto ponendo all'attenzione su alcune osservazioni di carattere generale riguardanti:* *- La sostenibilità economica del progetto, che non è stato sottoposto ad un confronto con altre proposte disponibili;* *- L'irreversibilità del progetto in termini di impatti sul territorio: la linea comporterà la perdita di circa 300 ettari di vigneti del Lugana, impatterà sull'economia agricola e il turismo del basso Garda;* *- L'inosservanza della Direttiva Europea pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale CEE il 09/09/1996 dal titolo: L'elaborazione della rete europea ad AV (Alta Velocità);* *- L'errata interpretazione delle delibere europee sul corridoio 5, che dovrebbe unire il Portogallo (Lisbona) all'Ucraina (Kiev), e l'impossibilità alla realizzazione dello stesso. In particolare il Sig. Gallina evidenzia che ad oggi non risulta che i paesi interessati da tale corridoio abbiano predisposto progetti per la realizzazione di infrastrutture ad alta velocità e sulla direttrice Trieste-Kiev non risultano presenti linee ferroviarie che possano raggiungere direttamente i due terminali;* *Inosservanza del D.Lgs. 42/2004 di tutela dei beni culturali;* *- Impossibilità ad effettuare il trasporto merci : Il traffico merci in ferrovia in Francia non viaggia sulle linee ad alta velocita, ma su quelle norrnali. Per passare su un tratto di linea standard ad una di alta velocita sarebbero necessarie motrici e carri speciali, diversi da quelli richiesti dalle linee normali. Se come previsto i treni merci viaggiassero ad una velocita di 140 chilometri orari sarebbero un ostacolo ai treni passeggeri TAV. Si renderebbe pertanto inutile la realizzazione di un hub merci nel comune di Montichiari.* *- Impossibilità al mantenimento di standard ad alta velocità. La realizzazione di fermate a Brescia e Verona, considerando che il treno alta velocità necessita di più di 30 km per raggiungere da fermo la velocità massima e necessita di altri 15 km per la frenata, rende non vantaggioso realizzare un collegamento ad alta velocità tra le due città.* *- Mancato aggiornamento del progetto. Il progetto realizzato nel 2003 non tiene conto delle variazioni urbanistiche effettuate negli anni sul tracciato.* *- Mancanza di Cronoprogramma. Per quanto concerne lo spostamento non trascurabile della viabilità, dei sottoservizi e delle opere di cantiere non risulta definita alcuna tempistica.* *- Riassetto della linea storica BS-VR. L' attuale linea vede il passaggio in giorni feriali di 14 treni regionali e 23 Frecciabianca, non esisterebbero quindi problemi di saturazione della linea tali da necessitare la costruzione di una linea ad alta velocita parallela. Un riassetto con costi fortemente minori della linea storica potrebbe garantire il passaggio sulla stessa di treni ad alta velocita come già succede sulla tratta Milano-Como-Chiasso.*	Premesso che i dati contenti nell'osservazione relativi ai vigneti interessati dalla costruzione sono largamente errati (gli ettari interessati dai vigneti del Lugana sono in totale 40, di cui 25 oggetto di esproprio definitivo per sedime ferroviario e 15 per occupazione temporanea), si evidenzia che le osservazioni non attengono alle parti di opera oggetto di procedura VIA, ma si riferiscono a concetti generali sull'intera opera. La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003.
46.	Sig. Alfredo Cunego Sona 04/11/2014 DVA-2014-0036168	Il Sig. ALFREDO CUNEGO proprietario dell'edificio soprastante la galleria S. Giorgio (individuato come ricettore L131-N-20 nella planimetria dei ricettori censiti IN0500DE2NZIM00060011, avanza le seguenti osservazioni: - preoccupazione circa vibrazioni, inquinamento acustico e campi elettromagnetici causati nelle fase costruttiva della galleria naturale ed in seguito dal passaggio dei treni ad alta velocità. - deprezzamento della proprietà acquistata come casa su una collina con veduta di campi e invece in futuro con vista sull'uscita dalla galleria naturale della TAV per passare a quella artificiale dopo qualche anno di disagi per i lavori e per il passaggio di mezzi.	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.
47.	Sig. Ballarini Andrea Castelnuovo 04/11/2014	Il Sig. Ballarini Andrea amministratore della società Casa Rossa s.a.s proprietaria del terreno individuato al Foglio 31 mapp. 359, ed espropriato nel PD della Linea AV/AC Brescia-Verona per le seguenti parti: Esproprio ferrovia 5.209 mq, esproprio strade 5.479 mq, mitigazioni ambientali 10.459 mq., asservimento per deviazione corsi d'acqua 109 mq, asservimento per pubblici servizi.337 mq. Totale esproprio 21.588 mq:	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione N° 35, del Comune di Castelnuovo avanzata in ambito CdS, relativamente al sottopasso SL90. In

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	DVA-2014-0036171	- Comunica che il terreno è coltivato attualmente a cultura a pisello proteico e ha in essere un contratto di locazione di fondo rustico datato 02/12/1996. - Chiede sia notificato al proprietario l'atto di esproprio; - Chiede lo spostamento del tracciato della linea ferroviaria AV/AC Torino- Venezia Tratta Milano Verona lotto funzionale Brescia Verona verso sud di circa 8/10 km; - Chiede lo spostamento del sottopasso sulla SL 90 via Mantovana in direzione Milano dal KM 126+852 .199 al KM 126+575 come da tracciato del progetto preliminare del 05/12/2003. Si allega (Allegato 1) planimetria del sottopasso sulla SL 90 via Mantovana Km 126+575 come approvato nel progetto preliminare 2003 . Tale richiesta viene formulata affinchè il sottopasso possa occupare minore terreno di proprietà di esproprio. Il sottoscritto si ritrova con il disegno del sottopasso citato del progetto definitivo, il lotto di proprietà non più utilizzabile per lo spostamento dell'attuale attività di recupero e frantumazione della ditta Ballarani srl sempre di proprieta e anch'essa interessata dal tracciato della nuova linea Linea AV/AC Torino Venezia Tratto Milano; - In alternativa chiede di mantenere l'attuale sottopasso esistente	merito alla remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002).
48.	Sig. Zenari Federico Sommacampagna 28/10/2014 DVA-2014-0036193	Il sig. ZENARI FEDERICO evidenzia il suo dissenso al progetto ponendo all'attenzione su alcune osservazioni di carattere generale riguardanti l'assenza di una motivazione di pubblico interesse per la linea che apporterebbe pochi benefici rispetto ai costi; 1) *Certificazione antimafia* *Appare essenziale che, fin dalla fase di progetto, venga dimostrato attraverso gli opportuni documenti che tutte le società facenti parte del gruppo di progettazione (Cepav 2) e di realizzazione dell'opera (Italferr) siano in regola con la certificazione antimafia, o meno. Sarebbe necessario estrarre le visure CCIAA di TUTTE le società facenti parte del predetti due gruppi e delle eventuali società ad essi via via partecipanti, allo scopo di chiedere a tutte il possesso della certificazione antimafia* 2) *Opere di compensazione* *La realizzazione della TAV comporterà un danno, economicamente rilevante, per tutta la comunità. Questo non solo per gli anni di durata dei cantieri, ma certamente anche dopo l'entrata in funzione dell'opera. Disagi causati da aumento di traffico, rumore, polvere, sottrazione di zone verdi e successivo disturbo creato dal treno in funzione.* *L'opera non recherà alcun vantaggio per Sommacampagna: il treno veloce infatti non fermerà certo a Sommacampagna e andrà a beneficio solo della collettività sovraordinata (lo Stato), oltre che dei privati che la realizzano, e ciò a tutto discapito dei cittadini del nostro Comune. Ciò non è in alcun modo accettabile, soprattutto senza una giusta ed adeguata contropartita.* *Le opere di compensazione (da non confondersi con le opere di mitigazione, anch'esse dovute, ma a diverso titolo) sono quindi dovute da Cepav 2 e/o da Italfer. Ma per essere dovute devono prima di tutto essere richieste.* *L'eventuale rilascio in capo al Comune della strada di cantiere che andrà a correre lungo tutta la ferrovia (lato sud), partendo dal cavalcaferrovia di via De Amicis (Lugagnano) sino ad intersecare la SP 26 (a Sommacampagna, all'incrocio con l'attuale via Val di Sona) NON può certo rappresentare un'opera di compensazione* - *un versamento diretto da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro nelle casse del Comune pari al 10% del costo dell'intera opera sul nostro territorio, che non vada ad interferire con il patto di stabilità, da quantificare in base al numero di km di TAV installati sul nostro territorio;* - *e/o la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, del completamento della pista ciclabile dalla rotonda alla fine di via Ceolara sino a Sommacampagana e di lì sino a Custoza (sino al confine con il Comune di Valeggio), seguendo il canale Conagro come da progetto relativo già in essere, con realizzazione della messa in sicurezza dello stesso e realizzazione degli eventuali sottopassi o sovrappassi (o perlomeno semafori a chiamata) in corrispondenza degli attraversamenti delle vie ad alto scorrimento (es. circonvallazione Europa e via Caselle), acquisendo tutte le autorizzazioni necessarie dai vari enti interessati (es. Conagro – Provincia ecc. ecc.);* - *la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, della rotonda su via Belvedere a Caselle, e prolungamento della pista ciclabile, sia lungo la stessa via Belvedere sino al confine con il Comune di Verona (ovvero sino all'intersezione con la prevista rotonda ai piedi del cavalcaferrovia di via De Amicis lato sud - realizzando in maniera sicura il relativo attraversamento per le bici), sia lungo via Rampa in direzione di Lugagnano, facendola*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003. 1. *Certificazione antimafia* L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il Consorzio Cepav due ed RFI (nonché Italferr) hanno per la Treviglio_BS e analogamente provvederanno per la BS- VR , puntualmente rispettato la normativa anti-mafia, con richiesta alle Prefetture competenti delle verifiche anti-mafia per tutte le imprese affidatarie, appaltatrici/subappaltatrici di lavori prima della stipula dei relativi contratti/ordini in ottemperanza alle prescrizioni legislative vigenti ed agli stipulandi Protocolli di Legalità. Inoltre nei singoli contratti/ordini vengono inserite apposite clausole risolutive/sospensive antimafia. 2. *Opere di compensazione* • L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso diverse opere di compensazione sono state richieste dal comune di Sommacampagna e analizzate dal Proponente in merito alla loro fattibilità. Si rimanda per questo alle richieste del Comune. Con riferimento alla possibilità di garantire la viabilità a sud della ferrovia dal Cavalcavia di Via De Amicis fino alla SP26, rilasciando in capo al Comune la prevista pista di cantiere, non si concorda sul fatto che non debba essere considerata un'opera compensativa per i seguenti motivi: o la qualifica di "opera compensativa" è indipendente dalla convenienza che può trarne il Proponente rispetto a quan-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		continuare sino al sottopasso ferroviario (da realizzare nuovo, al posto di quello oggi esistente); *- la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, di almeno 2 o 3 aree boscate (e non soltanto i meri filari di mitigazione) di 5000 mq l'una lungo la tratta ferroviaria e lungo le strade a più intenso scorrimento (anche quelle da realizzarsi) e possibilmente più vicino alle zone abitate o comunque alle strade comunali già esistenti (es. lungo via Ceolara, a sud del canale conagro a ovest di via Canova a Caselle), in modo da fungere da "polmone verde";* *- versamento al Comune, da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro di sufficiente per il restauro e la messa in sicurezza di un bene monumentale, come può essere la chiesa di Madonna di Monte previo assenso scritto dei proprietari per la sua continuativa apertura al pubblico, o in alternativa la Pieve di S. Andrea o l'Ossario di Custoza o le barchesse di Villa Venier. Da appurare se il restauro del santuario di Madonna di Monte non sia comunque già DOVUTO da Cepav due e/o Italfer, in quanto la struttura non venga ad essere più decisamente compromessa a causa dei lavori di costruzione della TAV; in questo caso non si potrebbe assolutamente parlare di opera di compensazione;* *- la realizzazione, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, di barriere antirumore su circonvallazione Europa, dopo la rotonda su via Caselle, in direzione Villafranca all'altezza delle abitazioni su via Saragat, e In direzione autostrada all'altezza di via Cabianca, con tipologia da concordare con il Comune;* *- versamento al Comune, da parte di Cepav 2 e/o Italfer, di una somma di denaro sufficiente per il restauro e la messa in sicurezza delle scuole ed edifici pubblici sul territorio da individuare a cura dell'ufficio tecnico del Comune;* *- ripristino, a cura e spese di Cepav 2 e/o di Italfer, sulla linea ferroviaria normale ad oggi esistente delle due fermate di Sommacapagna/Sona (alla relativa stazione) e Caselle/Rampa (al relativo casello, oggi dismesso), in modo da poter utilizzare la ferrovia quale metropolitana leggera e offrire maggiori possibilità dal nostro Comune di raggiungere la città e il lago, anche con bici sul treno. A questo proposito, far realizzare, sempre a spese di Cepav 2 e/o di Italfer una pista ciclabile lungo via Bussolengo (la SP 26) dalla stazione FS Sommacampagna/Sona a Sommacampagna centro, e un deposito/noleggio bici alla citata stazione FS, per favorire il cicloturismo. Realizzazione, In entrambe le fermate del treno, di un parcheggio per auto.* *3) Valutazione di Impatto Ambientale scaduta* *La VIA attuale appare riferita alle sole varianti, per cui non riguarda l'intero progetto, che è variato rispetto a quello originario. Essa pertanto non è in grado di valutare l'impatto ambientale dell'intera opera, bensì solo delle sue varianti, ma ciò non è il compito che la legge assegna a tale istituto. Essa quindi deve ritenersi invalida, inficiando l'intero procedimento autorizzativo dell'opera. A tal proposito il Movimento 5 stelle sta presentando una specifica interrogazione parlamentare.* *4) Via Canova e cavalcaferrovia di via De Amicis* *Si concorda con l'allargamento di via Ca'nova - che dovrà avvenire a spese di Cepav 2 e/o Italfer - per far transitare da essa il traffico in alternativa all'attraversamento del centro di Caselle. La via dovrà essere bordata per tutta la sua lunghezza da ampia e larga fascia boscata larga almeno 20-30m, a protezione del centro abitato. Si reputa inutile la realizzazione di una pista ciclabile lungo via Canova, ritenendo migliore il prolungamento di quella su via Belvedere, come sopra indicato.* *La rotonda su via Verona dovrà essere effettuata nel rispetto delle abitazioni eststenti, con eventuale modifica dell'ingresso alla tangenziale sud, sempre a spese dl Cepav 2 e/o Italfer.* *5) Cavalcaferrovia di via Rampa - NO* *Ci si oppone alla realizzazione del cavalcaferrovia, infrastruttura inutile e devastante per il territorio. Si chiede che venga mantenuto il sottopasso come oggi esistente, adattandolo alle dimensioni della nuova opera, con corsia riservata e protetta per bici e pedoni, sempre a spese dl Cepav 2 e/o Italfer.* *6) Nuova rotonda su via Ceolara - NO* *Ci si oppone alla sua realizzazione, anche solo per il tempo del cantiere. I camion, durante i lavori, dovranno servirsi prevalentemente delle nuove strade di cantiere, interessando il meno possibile la viabilità esistente: dovranno preferibilmente dirigersi in tangenziale o in autostrada, dalla SP 26,* *interessando il meno possibile via Ceolara o altre vie di paese.* *7) Cantieri operativi - sui fondi cava*	to previsto attualmente da Progetto (ovvero durante i lavori realizzazione della pista di cantiere con espropri temporaneo e, al termine dei lavori, rimessa in pristino dello stato attuale) come invece ritenuto dal Sig, Zenari; o in ogni caso la realizzazione della viabilità comporta una serie di opere aggiuntive (si rimanda all'analisi di fattibilità della soluzione riportata nella richiesta del comune di Sommacampagna N° 39) con costi aggiuntivi per il Proponente. • L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Analoga osservazione è stata presentata dal Comune di Sommacampagna (N° 39) a cui si rimanda. • La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna (N° 39). • L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. • Vedere punto precedente. • Vedere punto precedente. • L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si rimanda all'osservazione presentata dal Comune di Sommmacampagna. (N° 39). • Vedere punto precedente. • Vedere punto precedente. • .Con riferimento alla realizzazione della pista ciclabile lungo la SP26 si rimanda all'osservazione del Comune di Sommacampagna (N° 39). • L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. *3. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, nè la necessità di risottoporre a procedura di VIA l'intera opera. Il progetto preliminare è già stato infatti approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003.* *4. Vedere punto 3.* *In ogni caso si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna (N° 39).* *5. Vedere punto 3.* *In ogni caso si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna N° 39.*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		I 2 cantieri operativi previsti dovranno - ove possibile - essere posizionati sul fondo delle cave oggi esistenti e già scavate, come ad esempio Cava Ceolara, per ridurre rumori e polveri. In ogni caso la viabilità per l'accesso e il recesso da essi dovrà essere prevalentemente la strada di cantiere e comunque interessare il meno possibile la viabilità ordinaria. *8) Mezzi - strade di cantiere - strade* *I mezzi a servizio della costruzione della TAV dovranno circolare con i cassoni coperti per evitare il sollevamento delle polveri e provvedere al costante lavaggio ruote, e le strade di cantiere dovranno essere costantemente bagnate e lavate, oltre che ben asfaltate: Cepav 2 e/o Italfer dovranno accollarsi i costi di riparazione delle strade comunali rovinate dal continuo passaggio dei camion addetti ai lavori della TAV, per tutta la durata degli stessi.* *9) Cave di prestito* *NESSUNA cava di prestito dovrà essere realizzata sul territorio del Comune di Sommacampagna. Tale Comune infatti ha già ampiamente superato il 3% della quota del proprio terreno deputabile a cava, ed ha già varie cave di ghiaia operative ancora oggi: se quindi Cepav 2 e/o Italfer volessero utilizzare ghiaia estratta nel Comune di Sommacampagna, dovranno servirsi esclusivamente delle cave attualmente qui esistenti e in esercizio, o in alternativa recarsi altrove per il prelievo del materiale.* *10) Stazione Elettrica di Madonna Monte.* *Ci si oppone alla realizzazione della stessa nella posizione indicata in progetto (all'incrocio tra via Bussolengo e via val di Sona, in Comune di Sommacampagna) in quanto, essendo visibile dalla collina e dalla Chiesa di Madonna di Monte, risulterebbe gravemente antiestetica, pur se schermata e bardata. Si chiede che la stessa venga realizzata a nord dell'attuale linea ferroviaria, ovvero in Comune di Sona, nello spiazzo erboso esistente, attualmente occupato da ulivi, sul lato sinistro subito dopo il ponte della ferrovia, prima delle serre di fiori. Si chiede inoltre che in ogni caso venga monitorata, a spese di Cepav 2 e/o Italfer, l'emissione di onde elettromagnetiche da tale stazione elettrica e indagate le sue conseguenze sulla popolazione.* *11) via Val di Sona - via Libia* *Si chiede che, pur in assenza della stazione elettrica all'incrocio di via Bussolengo - via Val di Sona, venga realizzata, a spese di Cepav 2 e/o Italferr, una alternativa alla viabilità ordinaria ora esistente, che verrà occupata dal tracciato della TAV, realizzando uno svaso sotto il sottopasso della ferrovia che porti verso la stazione ferroviaria Sommacampagna/Sona e di lì far proseguire la strada verso val di Sona, per poi eventualmente farla rientrare in territorio di Sommmacampagna più avanti, tramite un sottopasso, da realizzarsi (eventualmente quello in loc. Brognol).* *12) Sottopasso ferroviario Madonna Monte e SP 26* *Allargare e allungare tale sottopasso, con lo svaso per accedere alla stazione ferroviaria Sommacampagna/Sona come illustrato, allargare la SP 26 da lì per tutto il suo tracciato sino al casello autostradale di Sommacampagna e dotarla di pista ciclabile protetta, come detto dal centro del paese di Sommacampagna, sino alla stazione FS citata, il tutto sempre a spese di Cepav 2 e/o Italfer.* *13) ANCAP* *Cepav 2 e/o Italfer, nel caso di demolizione di Ancap, dovranno adoperarsi - accordandosi con la proprietà dell'azienda - per ricollocare la stessa sui territorio dei Comuni di Sommacampagna o Sona, sollevando i Comuni stessi da qualsiasi onere economico. Qualora l'azienda dovesse chiudere a seguito della demolizione causata dal passaggio della TAV, i lavoratori licenziati, residenti sui territorio dei due Comuni, si rivolgeranno a tali enti per ottenere sovvenzioni e/o alloggi popolari: in questa caso si chiede che Cepav 2 e/o Italfer versino al Comune di Sommacampagna una somma di denaro di sufficiente per far fronte alle richieste predette dei lavoratori licenziati.* *14) Opere di mitigazione* *Lungo tutto il tracciato ferroviario e verso sud dovranno essere poste barriere di verde costituite sia da siepi che da alberi ad alto fusto, in almeno 6 filari, tenendo conto della possibilità che la strada di cantiere diventi la futura SI.TA.VE, e quindi ponendole più a sud rispetto al tracciato TAV, e più vicino al centro abitato. Dotare il tracciato di barriere antirumore e fonoassorbenti, certamente in prossimità delle abitazioni, e comunque per la maggior estensione tecnicamente possibile.* *15) Mancanza RENDERING* *La mancanza in questa sede di un rendering dell'opera rende DI FATTO impossibile ai cittadini comuni - che non*	*6. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che la viabilità di cantiere sposa nei suoi principi generali quando riportato nell'osservazione. In ogni caso la rotonda su via Ceolara sarà eliminata come richiesto. Si rimanda per questa all'osservazione N° 39.* *7. In territorio di Sommacampagna sono previsti due cantieri: cantiere armamento: per motivi di raccordi altimetrici lo stesso deve essere realizzato a piano campagna cantiere L.7.O1 per opere civili: per motivi vari (profondità, drenaggi, portanza, accessi, ingombri sul territorio ...) non è possibile prendere in considerazione il posizionamento in aree di cava. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ...* *8. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... E' previsto che la viabilità ammalorata venga restituita nelle condizione originarie.* *9. Si rimanda all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS* *10. Si precisa che lo spostamento a Nord del tracciato creerebbe un doppio attraversamento della linea primaria oltre anche la line ferroviaria con successivo riattraversamento della stessa per alimentare l'AV; pertanto non è tecnicamente compatibile con il progetto.* *11. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna N° 39 avanzata in ambito CdS in cui si propone una soluzione diversa da quella qui prospettata ma che comunque consente il mantenimento di un'alternativa alla Via Libia il cui tracciato interferisce con quello della linea di progetto. Si fa inoltre presente che per il sottopasso in loc. Brognol (alla pk 134+400) il Comune ha richiesto la non realizzazione del nuovo sottopasso ma il prolungamento dell'esistente . Si rimanda per quest'ultima proposta all'osservazione del Comune di Sommacampagna N° 39.* *12. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda alla controdeduzione relativa all'osservazione del Comune di Sona N° 39* *13. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna N° 39 avanzata in ambito CdS* *14. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note.
		abbiano la possibilità di avvalersi dell'operato di un tecnico specializzato - di capire a sufficienza in che modo si presenterà l'opera terminata e quindi in che modo essa impatterà sul loro ambiente e di conseguenza sulla qualità della loro vita, rendendoli di fatto "depotenziati" nella possibilità di presentare osservazioni al progetto, sin dalle fasi iniziali del suo avvio, in ossequio all'art. 3 della Costituzione 16) *Mancanza di DATI di CONFRONTO* *Come già anticipato in premessa, non sono stati resi disponibili da Cepav Due e/o Italfer dei dati di confronto che possano supportare la reale necessarietà dell'opera. Infatti non è stata indicata - nemmeno per approssimazione - la % di incremento dei trasporto merci e viaggiatori che dovrebbe conseguire sulla tratta interessata grazie all'entrata in funzione della TAV, e tanto meno tale percentuale e stata posta in relazione con il reale risparmio di tempo, a fronte del maggiorato costo del biglietto, oltre che a fronte del costo complessivo dell'opera. Anche questa metodo decisionale pone di fatto il cittadino comune nell'impossibilità di presentare osservazioni che abbiano un fondamento sulla critica dei dati concreti, e quindi lo pone nell'impossibilità di comprendere fino in fondo se il sacrificio imposto al suo territorio valga davvero la pena di essere sopportato,*	*specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il progetto non prevede la riutilizzazione della pista di cantiere per la futura SI.TA.VE.* 15. *L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Il progetto preliminare è già stato infatti approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003* 16. *Vedi punto prcedente*
49.	Sig. Mezzani Antonio e Checchini Giuliana Sommacampagna 03/11/2014 DVA-2014-0036253	Mezzani Antonio e Checchini Giuliana sono proprietari dei fabbricati uso abitazione e garages con corti, censiti parte in Comune Sommacampagna (VR) al Foglio 1, Mapp.4, Sub.1-2 (Abitazione e porz. Garages) e parte nel Comune di Sona (VR) al Foglio 25, Mapp.729, Sub.3 (porzione Garages); - che i propri fabbricati dopo le opere in programma si verranno a trovare interclusi tra la linea ferroviaria storica MI-VR e la nuova linea A.V/A.C. a sud, la nuova bretella della linea A.V./A.C. ITC a nord-ovest e il nuovo cavalcaferrovia di Via De Amicis ad est; - che i fabbricati non sono previsti in demolizione ma che in sostanza saranno distrutti con la costruzione del pilone di sostegno P2 e relativo plinto di fondazione del cavalcaferrovia di Via De Amicis previsto a soli 3 metri dalla facciata dell'abitazione;	*Dal momento che i fabbricati si troveranno all'interno di un' area interclusa i proprietari saranno indennizzati nei termini di legge.* *Si rimanda in proposito alla richiesta del Comune di Sommacampagna (N° 39) che richiede il cavalcavia in progetto e il potenziamento di via De Amicis. In ogni caso la situazione effettiva dei fabbricati verrà approfondita in fase di progettazione esecutiva anche attraverso specifici incontri con la proprietà.*
50.	Sig.ra Melania Zerpelloni Sommacampagna 03/11/2014 DVA-2014-0036285	*Le opere di compensazione da richiedere, che dovranno essere comunque tutte cedute o comunque messe in ditta al Comune di Sommacampagna, alternativamente o cumulativamente a seconda del valore complessivo, sono a nostro avviso:* *Vedere Osservazione n° 48* *ALTRE OSSERVAZIONI* ◦ *Via Canova e CVF di via De Amicis* ◦ *Cave di prestito* ◦ *Stazione Elettrica di Madonna Monte* ◦ *via Val di Sona - via Libia* ◦ *Sottopasso ferroviario Madonna Monte SP 26* ◦ *ANCAP* ◦ *Opere di mitigazione* ◦ *Mancanza RENDERING* ◦ *Mancanza di DATI di CONFRONTO* ◦ *Cavalcaferrovia di via Rampa – NO* ◦ *Nuova rotonda su via Ceolara – NO* ◦ *Cantieri operativi - sul fondo cava* ◦ *Mezzi - strade di cantiere - strada*	◦ L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Analoga osservazione è stata presentata dal Comune di Sommacampagna (N° 39) a cui si rimanda. *ALTRE OSSERVAZIONI* Vedere Osservazione n° 48.
51.	Ing. Giovanni Spimpolo per Sig. Merzi Castelnuovo 04/11/2014 DVA-2014-0036318	*L'ing. Spinpolo, trasmette le Osservazioni del Sig. Merzi :* *Il sottoscritto MERZI GINO,* *visto il progetto, in particolare la tavola 127 che prevede al km 128+748,51 la realizzazione di un cavalcaferrovia sulla S.P. 27 di Mongabia,* *chiede in via principale:* *1. di rivedere il tracciato*	1. La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. 2. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento risulta dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e delricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		chiede in via subordinata: 2. *l'installazione di barriere fono-assorbenti nonché l'inserimento di appositi setti per la dissipazione delle vibrazioni;* *chiede in via subordinata:* 3. *di rivedere il progetto della strada di accesso, in quanto l'azienda è interessata da traffico pesante (T.I.R da 15 metri) che non riuscirebbe ad accedere visto e considerato che la suddetta ditta lavora per primarie ditte italiane e straniere. Si invita pertanto la commissione 'VIA Nazionale" ad esprimere parere negativo al progetto di cui all'opera e ad accogliere le osservazioni qui proposte.*	vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni 3. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Saranno tuttavia garantiti gli accessi ai mezzi pesanti secondo la normativa stradale
52.	Sigg. Francesco Salvalai, Gianpiero Longhi e Angiolino Salvalai Flero 04/11/2014 DVA-2014-0036321	*Osservazioni dei residenti del civico 16 di Giorgio La Pira., in merito alla comunicazione in dell'esproprio N.Piano 54 della proprietà con riferimento catastale Folio 11 mappale 29, corrispondente a una porzione di Via Giorgio La Pir, al fine di consentire la cantierizzazione del tratto Rovato/Montichiari.* *In merito all'utilizzo di via Giorgio La Pira sottolineano che : :* - Non è fra quelle indicate nel progetto di cantierizzazione pubblicato sul sito del Comune di Flero (Tavola Aree e viabilità di cantiere 3); - E' indicato come "Area da occuparsi in via provvisoria ai sensi dell'art.49 del D.P.R 8/6/2001 n.327" (Tavola 03 Piano particelle di esproprio per cds - Tav.3/3): - E' inadeguata al transito continuo dei mezzi di cantiere in virtù delle abitazioni a ridosso della carreggiata (problemi di rumore e vibrazione); - E' inadeguata al transito continuo di mezzi di cantiere in virtù del difficile accesso con doppia curva da Via Don Maestrini (di fatto un senso unico alternato); - E' inadeguato al transito continuo dei mezzi di cantiere in quanto presenta un manto stradale sconnesso già considerevolmente compromesso nella sua integrità dal passaggio dei soli mezzi delle aziende presenti; - Al momento è una strada chiusa, senza sbocco verso il cantiere. Per quanto sopra chiediamo quindi che la cantierizzazione sia eseguita utilizzando Via Ghandi e non Via Giorgio La Pira, conformemente al progetto depositato.	La richiesta potrà essere valutata nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo' ove verrà definita la cantieristica di dettaglio. Eventuali danni materiali e immateriali saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.
53.	Sigg. Francesco Salvalai, Gianpiero Longhi e Angiolino Salvalai Flero 04/11/2014 DVA-2014-0036328	*Vedi precedente Osservazione n° 52*	*Vedi precedente Osservazione n° 52*
54.	Avv. Matteo Mazzi Sommacampagna 03/11/2014 DVA-2014-0036329	L'avvocato Mazzi Matteo è contrario alla realizzazione della TAV: *Tale opera non ha avuto, fin dall'inizio, alcuna motivazione di pubblico interesse.* *In realtà la struttura della TAV nel nostro territorio non permette affatto il raggiungimento da parte dei treni delle velocità auspicate, tali da far accorciare in maniera apprezzabile i tempi di percorrenza* *costi dei biglietti che verranno certamente applicati ai nuovi treni super veloci (che saranno certamente ben più cari dei già carissimi Eurostar e Frecce varie che ad oggi viaggiano sulla linea normale* *I cantieri di costruzione disturberanno il territorio per almeno un decennio, con inquinamento da polveri, transito di mezzi pesanti, stoccaggio di materiali inquinanti, cave d'uso con devastazione delle campagne attigue ed espropri, con gravi ricadute sulla vita di relazione e sulla produttività degli agricoltori, nonché sul sistema produttivo e turistico della zona.* 1. *Certificazione antimafia* 2. *Opere di compensazione* 3. *Valutazione di Impatto Ambientale scaduta* 4. *Via Canova e cavalcaferrovia di via De Amicis*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003. Per tutte le Osservazioni Vedere Osservazione n° 48

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		5. *Cavalcaferrovia di via Rampa - .NO* 6. *Nuova rotonda su via Ceolara - NO* 7. *Cantieri operativi - sul fondo cava* 8. *Mezzi - strade di cantiere - strade* 9. *Cave di prestito* 10. *Stazione Elettrica di Madonna Monte* 11. *via Val di Sona - via Libia* 12. *Sottopasso ferroviari o Madonna Monte e SP 26* 13. *ANCAP* 14. *Opere di mitigazione* 15. *Mancanza RENDERING* 16. *Mancanza di DATI di CONFRONTO*	
55.	Sig. Giorgio Tomelleri Sommacampagna 03/11/2014 DVA-2014-0036331	*Il Sig. Tommelieri chiedr che vengano fermati i lavori per la TAV per i seguenti 9 motivi:* • *1) non è evidenziata l'utilità dell'opera, in quanto porterebbe solamente ad un mero risparmio di tempo.* • *2) i terreni attraversati dalla TAV verranno invasi da colate di cemento. Da tenere presente che nei territori del Bresciano sono state trovate nel sottosuolo diverse tonnellate di amianto. Le ruspe hanno sollevato quantità enormi di polveri di Amianto. Tutto questo senza avvisare la popolazione, che, ignara, ha dovuto respirare polveri di amianto.* • *3) rumori e via vai di camion carichi di materiali polverosi, giorno e notte* • *4) devastazione di territori agricoli* • *5) espropri* • *6) barriera antirumore alte più di 6 metri* • *7) rallentamenti del traffico nelle strade coinvolte nei lavori* • *8) forte inquinamento* • *9)perché come per le grandi opere del Mose, e di Expo, anche quest'opera servirà ad alimentare tangenti mafiose a politici corrotti. Ciò è evidenziato dal fatto che il costo dell'opera in Italia, va dalle cinque alle dieci volte i costi che hanno gli altri paesi europei coinvolti.* *ALTRE OSSERVAZIONI* 15. *Certificazione antimafia* 16. *Opere di compensazione* 17. *Valutazione di Impatto Ambientale scaduta* 18. *Via Canova e cavalcaferrovia di via De Amicis* 19. *Cavalcaferrovia di via Rampa - .NO* 20. *Nuova rotonda su via Ceolara - NO* 21. *Cantieri operativi - sul fondo cava* 22. *Mezzi - strade di cantiere - strade* 23. *Cave di prestito* 24. *Stazione Elettrica di Madonna Monte* 25. *via Val di Sona - via Libia* 26. *Sottopasso ferroviari o Madonna Monte e SP 26* 27. *ANCAP* 28. *Opere di mitigazione*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003. Per tutte le Osservazioni Vedere Osservazione n° 48
56.	Comune di Castelnuovo 23584 05.11.2014 DVA-2014-0036335	*1 - Nelle studio di impatto ambientale non risulta presente una analisi costi benefici, si rileva che nel parere del progetto preliminare dell' infrastruttura, di cui all'oggetto, della commissione VIA nazionale, i benefici dell'incremento del traffico merci e passeggeri con la realizzazione erano dell'ordine di soli due punti percentuali. Si evidenzia che nello studio di impatto ambientale non è stata presa in considerazione ed analizzata l'ipotesi di un diverso tracciato, ovvero l'ipotesi zero di non realizzare l'opera.* *2 - Nel progetto definitivo sono presenti le superfici da espropriare e/o da occupare ma non risultano stimate le indennità di occupazione e/o di espropriazione, che non potranno comunque essere stimate come nella tratta Treviglio-Brescia utilizzando come riferimento il valore agricola medio, in quanto la Corte Costituzionale ha dichiarato Il-*	*La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sui costi ed i benefici dell'opera approvata con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003.* *Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002).*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		legittimo l'utilizzo di detta procedura e pertanto gli indennizzi andranno corrisposti in base ai valori di mercato *3 - Nel progetto definitivo e nello studio di impatto ambientale non risulta presente uno studio esaustivo per l'indagine delle terre e rocce da scavo, in particolare agli enti nelle zone di passaggio dell'infrastruttura non sono stati prodotti gli studi e le analisi chimiche dei terreni previste dalla vigente legislazione nazionale.* *4 - Nel progetto definitivo e nello studio di Impatto ambientale non risulta presente una mappatura e/o una cartografia delle distanze di protezione ambientale inerenti le linee elelettriche ed ai campi elettromagnetici che andranno a crearsi a seguito della realizzazione della nuova linea ferroviaria e delle linee elettriche e dei manufatti di trasformazione (cabine elettriche) di pertinenza della nuova infrastruttura.* *5 - Nel progetto definitivo non sono presenti le proposte di accordo con gli enti locali proprietari dei sedimi indisponibili oggetto di pseudo procedura di espropriazione; si evidenzia che i sedimi stradali indisponibili (sedimi stradali nei quali passerà l'alta velocità/alta capacità) non possono essere espropriati agli enti locali e pertanto non potranno essere possibili nemmeno le occupazioni di detti sedimi* *6 - La procedura che prevede il general contrator è stata dichiarata illegittima dall' Unione Europea in quanto non rispetta i dettami e le direttive comunitarie in materia di trasparenza, proporzionalità, non discriminazione; pertanto l'opera andrà appaltata secondo quanto previsto dalle direttive comunitarie.* *7 - Lo studio di impatto ambientale risulta di scarsa definizione nella parte in cui vengono analizzati gli impatti derivanti da rumori, vibrazioni, campi elettromagnetici, possibili effetti derivanti da inquinamento sulla matrice terrene ed acqua durante la fase di cantierizzazione e demanda Il tutto alla fase di analisi durante la cantierizzazione e il post operam violando le stesse normative nazionali che prevedono che sia condotta una dettagliata analisi prima della realizzazione dell'opera* *8 - Lo studio di impatto ambientale non prende minimante in considerazione gli effetti cumulativi dell'opera, ne analizza la presenza lungo il tracciato di industrie a rischio di incidente rilevante; in particolare non vengono previste procedure per la durata dei cantieri in caso di attivazione di piani di emergenza esterna in prossimità di detti impianti/siti.* *9 - Il parere rilasciato dalla commissione VIA della Regione Veneto redatto sul progetto preliminare evidenzia che i maggiori impatti si verificheranno nei comuni della Regione del Veneto anche se il tracciato interessa detta regione solo per 36 km su 72 km, si evidenzia quindi che anche le misure compensative e di mitigazione andranno ridistribuite in misura maggiore nelle zone in cui gli impatti saranno maggiori rispetto alle zone in cui l'infrastruttura creerà minori impatti.* *10 - Si evidenzia che da testimonianze raccolte localmente in prossimità della cava di prestito prevista nel Comune di Calstelnuovo del Garda era presente una discarica di rifiuti solidi urbani, pertanto prima della valutazione di impatto ambientale andrà condotta una caratterizzazione del sito onde evitare durante l'esecuzione dei lavori l'apertura di una procedura di bonifica.* *Richiesta di misure di mitigazione / compensazione* *1 - A seguito della realizzazione della nuova infrastruttura i comuni dovranno variare gli strumenti di pianificazione urbanistica, i piani di zonizzazione acustica, i piani di risanamento acustico, i piani di protezione civile, i piani di emergenza esterna e tutta la pianificazione locale: si ritiene quindi necessario che Cepav Due, R.F.I. e Italferr si assumano l'onere finanziario per l'aggiornamento di tutta la pianificazione conseguente alla realizzazione dell'infrastruttura.* *2 - Nelle zone in cui la TAV/TAC passerà in rilevato risultano scarsi gli interventi di mitigazione visiva dell'infrastruttura, si richiede pertanto che siano realizzate quinte arboree ad alto fusto per mitigare gli impatti visivi dei rilevati ferroviari non presenti sul progetto definitivo e nello studio di impatto ambientale.* *3 - Si evidenzia che gli insediamenti produttivi e/o con finalità ricettive che saranno interessati dal passaggio dell'infrastruttura che saranno costretti a spostarsi per il forte impatto che il sedime avrà sui siti andranno adeguatamente compensati per i danni derivanti alla chiusura dell'attività ovvero al loro spostamento.* *4 - Le zone in cui saranno realizzati i cantieri di deposito di materiale andranno opportunamente mitigati mediante la realizzazione di quinte arboree ad alto fusto per mitigare l'impatto visivo, le polveri ed i rumori.* *5 - Gli indennizzi per le demolizioni degli edifici interferenti con la nuova infrastruttura dovranno essere effettuati in*	*SI procederà secondo quanto previsto dalla legislazione vigente in materia di gestione di terre e rocce da scavo (D.M. 61/2012)* *Le questioni dei campi elettromagnetici sono affrontate solamente nell'ambito del sia sugli elettrodotti che sono l'unica parte modificata che produce interferenze elettromagnetiche e che non interessa il territorio del comune di Castelnuovo. L'impatto dovuto ai campi elettromagnetici è stato oggetto del SIA associato al progetto preliminare che risulta approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle del positivo parere del MATTM.* *Per la remunerazione degli espropri Vale quanto detto nei punti precedenti.* *La Procedura d'Infrazione 2001/2084 avente a oggetto l'asserita violazione, da parte dell'Italia, degli obblighi su di essa incombenti ai sensi degli articoli 43 e 49 del Trattato CE, a seguito della presentazione da parte del Governo Italiano di una proposta di soluzione che prevedeva l'introduzione di un obbligo contrattuale di affidamento a terzi, mediante procedure UE di gara, della quota del 60% delle opere civili e di armamento, è stata abbandonata da parte della Commissione"* *La trattazione degli impatti del rumore, delle vibrazioni, degli inquinamenti sul suolo e sulle acque si ritiene adeguata al livello di definizione progettuale. Solo quando saranno maggiormente definite le aree e le attività di costruzione sarà possibile dimensionare tutte le opportune misure di mitigazione già identificate. Si rammenta che ad integrazione sarà predisposto il monitoraggio ambientale di tutte le matrici per le fasi ante operam, corso d'opera e post operam, al fine di porre in evidenza eentuali situazioni di criticità. Per quanto riguarda i campi elettromagnetici questi non sono stati approfonditi in quanto non sono attese interferenze in fase realizzativa.* *Il controllo della qualità ambientale (comprensiva degli effetti cumulativi) sarà garantito dal monitoraggio che misurerà lo stato dell'ambiente nelle fasi ante operam, corso d'opera e post operam, e che consentirà di identificare le eventuali misure di salvaguardia. Per le industrie a Rischio di Incidente Rilevante è prevista la redazione di specifiche misure di emergenza.* *Premesso che i km interessati dalla linea AV nella regione Veneto sono 20, si conferma che l'individuazione delle misure di mitigazione degli impatti ambientali sono state commisurate alla criticità e sensibilità dei punti e delle aree specifiche. Più in generale l'accoglimento delle richieste di opere complementari e compensative è strettamente correlato alla verifica di fattibilità tecnica economica di ciascuna richiesta.* *L'osservazione è superata a seguito di quanto controdedotto al punto N° 35. In ogni caso si precisa che è prevista la caratterizzazione dei suoli prima delle attività di scavo.* *RICHIESTA DI MISURE DI MITIGAZIONE / COMPENSAZIONE* *L'aggiornamento della pianificazione è funzione e compito speci-*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		base al valore di mercato. *6 - Cepav Due, R.F.I e Italferr dovranno assumere l'onere finanziario di acquisire i relitti di proprietà che risulteranno inutilizzabili ed interclusi fra la nuova infrastruttura ed il tracciato autostradale*	*fico dell'ente che governa il territorio; in nessun modo un soggetto terzo può prendersi in carico di finanziare le risorse di un ente pubblico per le sue normali attività amministrative (operazione peraltro difficilmente identificabile sotto il profilo della valorizzazione economica e sotto il profilo normativo) .* *La richiesta è generica e non consente di esprimere un adeguato giudizio di merito. In generale si segnala che le mitigazioni a verde sono previste in corrispondenza di punti critici o presso reliquati cercando di minimizzare la sottrazione di suolo alle attività agricole.* *Per la remunerazione degli espropri Vale quanto detto nei punti precedenti. Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo.* *Non si ritiene opportuna la piantumazione di quinte arboree presso aree che vengono acquisite temporaneamente e che saranno restituite alla proprietà per l'uso agricolo. Peraltro l'effetto ottenuto delle quinte arboree si ha dopo 5-7 anni dalla piantumazione e quindi l'intervento non risulterebbe in ogni caso fattibile. Sono invece previsti interventi di mitigazione del rumore e dalle polveri in corrispondenza delle situazioni critiche.* *Per la remunerazione degli espropri Vale quanto detto nei punti precedenti.* *Quanto richiesto è già previsto dal progetto.*
57.	Sig. Paola Cortiana Sig. Annalisa Cortiana Sig. Ines Cortiana Castelnuovo 04/11/2014 DVA-2014-0036343	*Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare identificabile al foglio 35, mappali 127, 39* *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo*	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Eventuali danni saranno valutati e compensati.
		Pertanto sono richieste: *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente o creazione linea TAV al di la delle colline moreniche con tragitto Mantova -Rovigo,*	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.
		utilizzo cave già esistenti e non creazione di nuova cava in frazione Mischi di Castelnuovo del Garda o in subordine prevedere occupazioni asse principale" su altri terreni non di mia proprietà o con impatti meno invasivi su mia proprietà	Si rimanda all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS
		Richiesta mitigazioni ambientali.....creazione viabilità di accesso al terreno,	Il progetto definitivo tiene conto di mitigazioni ambientali lungo linea ai lati del tracciato.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			In fase realizzativa e in fase definitiva sarà sempre garantito l'accesso ai fondi.
		minimizzare l'impatto ambientale del territorio nella fase post opera (ossia al termine della fase estrattiva) evitando di scavare l'area a "gruviera" estendendo l'area estrattiva e diminuendo la profondila media dello scavo con miglior risultato a fine lavori soprattutto di impatto visive.	Si rimanda all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS
		Altro: indennità adeguata per "occupazione asse principale", previsione adeguata indennità per terreni confinanti con cava, massima attenzione alla bonifica dei terreni in cui verrà realizzata la Tav in località Mischi, massima attenzione a realizzare scavi in cui la falda acquifera e a pochi metri dalla superficie	Le indennità per espropriazione saranno effettuate sulla base della normativa prevista dal DPR 327/2001 e successive modifiche. Per quanto riguarda la discarica Mischi, la costruzione della linea ferroviaria non interferisce con il corpo rifiuti, pertanto non risulta alcuna interferenza tra la linea AV e la discarica.
		Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare in località Mischi *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.*	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Eventuali danni materiali saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.
		Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente o creazione linea TAV al di la delle colline moreniche con tragitto Mantova - Rovigo,	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.
		utilizzo cave già esistenti e non creazione di nuova cava in frazione Mischi di Castelnuovo del Garda o in subordine prevedere" occupazioni asse principale" su altri terreni non di mia proprietà o con impatti meno invasivi su mia proprietà	Si rimanda all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS
		Richiesta mitigazioni ambientali.....creazione viabilità alternativa per località Mischi,	Il progetto definitivo tiene conto di mitigazioni ambientali lungo linea ai lati del tracciato. In fase realizzativa e in fase definitiva sarà sempre garantito l'accesso ai fondi.
		sistemazione via Mischi e via Campagna Rossa, creare una doppia barriera di piante al fine di evitare la dispersione delle polveri, bagnamento del materiale al fine di evitare creazione di polvere,	Il progetto definitivo tiene conto di mitigazioni ambientali lungo linea ai lati del tracciato. La cantieristica sarà definita nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ...
		telonatura del camion, evitare qualsiasi chiusura dell'unica strada di accesso alle abitazioni,	Saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... In fase realizzativa e in fase definitiva sarà sempre garantito l'accesso ai fondi.
		in caso di utilizzo di Via Mischi per viabilità cantiere se ne chiede la messa a norma con l'ampliamento, pulizia co-	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tut-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		stante di Via Mischi, in caso di eccessivo rumore dovuto alla cava si chiede la sostituzione degli infissi, al termine dei lavori nella cava ricostituzione del terreno fertile/agricolo	te le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorose.
		Altro: massima attenzione alla bonifica dei terreni in cui verrà realizzata la Tav in località Mischi, attenzione a realizzare scavi in cui la falda acquifera ea pochi metri dalla superficie	Il progetto definitivo tiene conto di bonifiche ambientali sul territorio attraversato. La costruzione della linea ferroviaria non interferisce con il corpo rifiuti, pertanto non risulta alcuna interferenza tra la linea AV e la discarica.
		Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare identificabile al foglio 35, mappali 127, 39 *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo*	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Eventuali danni materiali saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.
		Pertanto sono richieste: *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente o creazione linea TAV al di la delle colline moreniche con tragitto Mantova -Rovigo,*	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.
		utilizzo cave già esistenti e non creazione di nuova cava in frazione Mischi di Castelnuovo del Garda o in subordine prevedere" occupazioni asse principale" su altri terreni non di mia proprietà o con impatti meno invasivi su mia proprietà	Si rimanda all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS
		Richiesta mitigazioni ambientali.....creazione viabilità di accesso al terreno,	La cantieristica sarà definita nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo. In fase realizzativa e in fase definitiva sarà sempre garantito l'accesso ai fondi.
		minimizzare l'impatto ambientale del territorio nella fase post opera (ossia al termine della fase estrattiva) evitando di scavare l'area a "gruviera" estendendo l'area estrattiva e diminuendo la profondità media dello scavo con miglior risultato a fine lavori soprattutto di impatto visive.	Si rimanda all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS
		Altro: indennità adeguata per "occupazione asse principale", previsione adeguata indennità per terreni confinanti con cava, massima attenzione alla bonifica dei terreni in cui verrà realizzata la Tav in località Mischi, massima attenzione a realizzare scavi in cui la falda acquifera e a pochi metri dalla superficie	Le indennità per espropriazione saranno effettuate sulla base della normativa prevista dal DPR 327/2001 e successive modifiche. Per quanto riguarda la discarica Mischi, la costruzione della linea ferroviaria non interferisce con il corpo rifiuti, pertanto non risulta alcuna interferenza tra la linea AV e la discarica.
58.	Provincia di Mantova 06/11/2014 DVA-2014-36345	*Si trasmette in allegato la Deliberazione della Giunta Provinciale n. 139 del 3/11/2014 avente per oggetto: LineaFerroviaria AC/AV MI-VR, Lotto Funzionale BS-VR – Conferenza di Servizi per Approvazione Progetto Definitivo – Presa d'atto Parere Tecnico, corredata da allegato tecnico approvato dalla Commissione prov.le VIA.* *Il Comune delibera di DELIBERA di :*	Si prende atto della documentazione inviata

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Di prendere atto, con significato di condivisione, del documento tecnico intersettoriale predisposto dagli uffici competenti ai fini della partecipazione della Provincia di Mantova alla conferenza di servizi, indetta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per l'approvazione del progetto definitivo del lotto funzionale Brescia Verona della linea ferroviaria AC/AV Milano-Verona. Il parere allegato costituisce parte integrante e sostanziale della dliberazione.	
59.	Sig. Giuseppe Zanetti 06/11/2014 DVA-2014-36368	*Il Sig. Zanetti nota che :* *1) Si fa presente che sul mappale 264 c'è un fabbricato civile non segnato sulle planimetrie, allego foto aeree. Visto che su tale mappale è previsto il passaggio della servitù x pubblici servizi si chiede che vengano rispettate le distanze dal fabbricato stesso.* *2) Si chiede che il passaggio della servitù per pubblici servizi venga spostato fuori dai mappali 264 e 292* *3) Vista la realizzazione di un tratto di berlinese, per una lunghezza di circa 72 metri, in prossimità del fabbricato mappale 264 di proprietà, si comunica fin d'ora che eventuali danni alla struttura saranno imputati a Vs carico.* *4) si chiede che il ponte di collegamento tra via San Lorenzo e il paese di Cavalcaselle, venga ripristinato e quindi mantenuto anche dopo i lavori.*	La notazione è perfettamente accettabile e le interferenze risolte, come d'altronde si scrive nella analoga Osservazione n° 61 Vedere Osservazione n° 1 – Punti n°1, 2, 3 e 4
60.	Sigg. Dolci Angelo e Giuseppe Desenzano 04/11/2014 DVA-2014-0036394	*Osserva che, il tracciato di cantiere, che nelle previsioni passa sopra i fabbricati di mia proprietà, venga traslato in altra sede adiacente, al fine di evitare, nelle lavorazioni, il loro coinvolgimento A tal fine fa presente che:* *- Il fabbricato ospita tre famiglie che non hanno altra possibilità di abitare* *- E' stato recentemente interessato da un importante recupero* *- Costituisce indispensabile attrezzatura per la conduzione del fondo* *Pertanto, appurata la necessità di prevedere un tracciato che non debba interessare l'attuale strada comunale, sarà possibile collocarlo nel terrene circostante il fabbricato coinvolto, che è sempre di proprietà mia e di mio fratello. Considerate la convenienza economica delle parti, sono fiducioso nell'accoglimento della presente.*	Il tracciato della viabilità segnalata sarà ottimizzato in fase di Progettazione Esecutiva. Eventuali danni saranno valutati e compensati nel corso dei lavori secondo quanto previsto dalla normativa vigente (D.P.R.327 e ss.mm.ii.)
61.	Sigg. Ilaria Zanetti e Laura Franchi Castelnuovo 04/11/2014 DVA-2014-036400	*Osservazioni inerenti agli immobili al mapp. 264 di via San Lorenzo 39.* *Si invita pertanto la commissione VIA nazionale ad esprimere parere negativo al progetto di cui all' opera.* *1) Si fa presente che sul mappale 264 c'è un fabbricato civile non segnato sulle planimetrie, allego foto aeree. Vista che su tale mappale è previsto il passaggio della servitù x pubblici servizi si chiede che vengano rispettate le distanze dal fabbricato stesso.*	Il fabbricato segnalato è presente nelle cartografie di PD e per quanto riguarda le distanze di sicurezza verranno rispettate tutte le norma in essere sul tema. Gli altri punti dell'osservazione non sono pertinenti.
		2) Si chiede che il passaggio della servitù per pubblici servizi venga spostato fuori dai mappali 264 e 292.	Per quanto riguarda la posizione dei pubblici servizi, verrà verificata in fase di PE con l'Ente gestore ed le eventuali servitù che si renderanno necessari saranno indennizzate secondo l'attuale legislazione in vigore (D.P.R. n. 327/2001 e ss.mm.ii..)
		3) Vista la realizzazione di un tratto di berlinese, per una lunghezza di circa 72 metri, in prossimità del fabbricato mappale 264 di proprietà si comunica fin d'ora che eventuali danni alla struttura saranno imputati a Vs carico.	Eventuali danni che dovessero essere accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo
		4) Si chiede che il ponte di collegamento tra via San Lorenzo e il paese di Cavalcaselle, venga ripristinato e quindi mantenuto anche dopo i lavori.	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.. Il progetto prevede la demolizione del Ponte San Lorenzo e la riqualificazione della vicina Via Mantovana.
		5) Si chiede la valutazione del disagio causato dal rumore, dalle vibrazioni e dall'inquinamento causato dai cantieri aperti per l'esecuzione dell'opera.	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Durante la fase di cantiere è previsto un monitoraggio ambientale per le diverse componenti per individuare eventuali situazioni anomale ed intervenire tempestivamente per la loro risoluzione

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		6) Si chiedono chiarimenti quali: che strade alternative possiamo utilizzare per raggiungere il paese e i centri limitrofi se il ponte che collega Via San Lorenzo al paese verrà chiuso?	Come viabilità alternativa al Cavalcavia Via San Lorenzo si potranno utilizzare il nuovo sottopasso di Via Mantovana, realizzato fuori sede in modo da potere ususfruire dell'esistente sottopasso di Via Mantovana , durante l'esecuzione dei lavori, ed il Sottopasso di Via Bologna che scavalcherà la futura GA Paradiso. Si rimanda comunque all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo in merito alle richieste di modifica relative al progetto del sottopasso di Via Mantovana.
62.	Consorzio di Tutela del Lugana DOC. 06/11/2014 DVA-2014-36402	La nota in questioneè la medesima di cui all'Osservazione n° 158	Vedere Osservazione n° 158
63.	Sigg. Laura Andreis, Amilcare Andreis e Renzo Speri Castelnuovo 04/11/2014 DVA-2014-0036403	*Osservazioni inerenti agli immobili di via Mischi n. 15,27,14.* *Disagi viabilità, rumori, polveri e vibrazioni.* *Si invita pertanto la commissione VIA nazionale ad esprimere parere negativo al progetto di cui all'opera.*	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Visto che le abitazioni in via Mischi 14,15, 27 sono prossime alla cava VR01 si rimanda alla controdeduzione N° 35 in merito alle cave. Infine si segnala che in PD per quanto riguarda la fase realizzativa: - in merito ai disagi da rumori, sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato; - per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ...; - infine per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.
64.	Italia Nostra Intera tratta 06/11/2014 DVA-2014-0036408	*Il progetto AC/AV del 1992 conteneva tre ipotesi finalizzate alla realizzazione della linea Milano Verona, nel lotto funzionale Brescia-Verona, che interessa il territorio morenico del lago di Garda. Il progetto preliminare del 2003, con lettera CEPAV DUE dell'11-09-2014, individua invece nell'affiancamento all'autostrada A4 il progetto definitivo. Lo Studio di Impatto Ambientale risalente al 2003 non è più stato aggiornato, nonostante le rilevanti trasformazioni che il territorio coinvolto ha subito nel frattempo, sia sotto il profilo urbanistico, sia sotto il profilo ambientale e paesaggistico, sia infine sotto il profilo della vocazione produttiva ed economica . La distanza temporale di ben 11 anni tra la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale e la redazione del progetto definitivo contrasta in modo esplicito con quanto statuisce l'art. 26, co. 6, del d.lgs. 152 del 2006, ai sensi del quale "i progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale." Uno studio di impatto ambientale "vecchio" di ben 11 anni non è infatti in grado di dare risposta alle esigenze di corretto inquadramento ambientale di un progetto che la procedura di Via intende tutelare.*	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, si osserva che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio.
		1. La nuova tratta AC/AV se realizzata danneggerebbe irreparabilmente il patrimonio ambientale, unico nel suo genere, che subirebbe profonde ed inerersibili trasformazioni (siti elencati nel Patrimonio mondiale UNESCO, siti di importanza comunitaria (SIC), rete ecologica regionale (RER), cordoni morenici), e compoterebbe la devastazione di fabbricati rurali storici come l'antica cascina Roveglia. *2.La nuova tratta AC/AV se realizzata danneggerebbe irreparabilmente le attività agronomiche di eccellenza (zona viticola Lugana DOC, zona Grana Padano e viticoltura biologica) che ridurrebbero in modo consistente, per sottrazione di suolo, sia aree di produzione che l'indotto economico. Il 20 - 30 % di territorio coltivato a vigneto (200 etta-*	La presente fase non ha per oggetto la discussione sull'intero tracciato e sull'opera in sé in quanto il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, si segnala comunque che il progetto ha previsto idonei interventi di mitigazione ambientale per compatibilizzare l'opera con le zone tutelate. Si conferma che tutti i danni diretti e indiretti che verranno acce-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		ri) verrebbe sottratto alla produzione. *3.La nuova tratta AC/AV se realizzata danneggerebbe irreparabilmente la fiorente attività turistica, oggi attestata a 22 milioni di presenze/anno, per le inevitabili conseguenze dei disagi provocati da una prolungata cantierizzazione. Si evidenzia la permanente alterazione del caratteristico paesaggio del basso lago di Garda che una ulteriore infrastruttura come progettata provocherebbe al pregevole tenitorio, un'area ricca ad esempio di ricettività alberghiera e di piste ciclabili molto frequentate* *4.Nessuna indennità riuscirebbe a rifondere un danno permanente simile, con le gravi ripercussioni negative sul territorio. Le mitigazioni e gli indennizzi sono da considerare un palliativo da respingere.*	tati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo utilizzando le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/ e ss.mm.ii.).
		5.La nuova tratta AC/AV se realizzata danneggerebbe irreparabilmente il delicato sistema idrogeologico e la rete idrica minore che caratterizzano il bacino gardesano, e che subirebbero le conseguenze ormai ben note in situazioni analoghe, che non sono state sufficientemente approfondite nella Valutazione Ambientale del 2003.	Si evidenzia che il tracciato è stato già approvato con Delibera CIPE 2003 e contestualmente è stato espresso parere favorevole di compatibilità ambientale sull'intera opera.
		6.Sul costo dell'opera si è già espressa la Corte dei Conti il 7 Luglio 2011 manifestando parere contrario".... l'opera PREGIUDICA L'EQUITA'INTERGENERAZIONALE, caricando in modo sproporzionato sulle generazioni future (si arriva in alcuni casi al 2060) i vantaggi ipotetici goduti da quelle attuali".	L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003.
		7. Viene disattesa l'indicazione della Comunità Europea (Gazzetta Ufficiale CEE n. L 228/ 1 del 9.9 .1996) "sollecitare il riassetto delle vie ferroviarie esistenti evitando di creare nuovi corridoi di disturbo in siti intatti".	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. La presente fase non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003.
		Il progettato percorso a sud di Brescia renderebbe disagevole l'accesso alla TAV ai 190.000 abitanti della città peggiorando i tempi di spostamento rispetto alla situazione attuale e provocando la realizzazione di ulteriori infrastrutture. L 'attuale linea ferroviaria è poco frequentata durante le ore notturne, per ciò utilizzabile in tale fascia temporale per il trasporto di grandi quantità di merci.	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003.
		Il nuovo progetto TAV prevede la realizzazione di cave di prestito non valutando invece la possibilità di approvvigionamento di materiale per provocare i minori danni possibili all'ambiente. In territorio bresciano le cave sono numerose: quelle in cui è affiorata acqua di falda comportano un facile inquinamento di quest'ultima. Le cave asciutte sono state in molti casi trasformate in discariche di rifiuti, pur con le autorizzazioni del caso, ma provocando un ulteriore degrado del territorio.	*Vedere Osservazione n°* 10
		ITALIA NOSTRA onlus chiede che venga ripresa in considerazione l'ipotesi già valutata da CEPAV DUE che prevede di utilizzare la linea ferroviaria storica esistente, debitamente potenziata e dotata di moderne soluzioni tecnologiche in modo da evitare danni al Patrimonio storico artistico e ambientale e conseguenze negative sull'economia e turismo del territorio interessato.	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.
		ITALIA NOSTRA onlus chiede che venga riaperta la Valutazione di Impatto Ambientale del tratto AC/AV Milano Verona, come richiesto dai Sindaci gardesani al Ministro Lupi, le variazioni al territorio, anche causate da nuove infrastrutture, sono numerose e determinanti	La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003,.
65.	Sig.ra Zancarli Kheti Sommacampagna 03/11/2014 DVA-2014-0036412	*Il Sig. Tommelieri chiedr che vengano fermati i lavori per la TAV per i seguenti 9 motivi:* *• 1) non è evidenziata l'utilità dell'opera, in quanto porterebbe solamente ad un mero risparmio di tempo.* *• 2) i terreni attraversati dalla TAV verranno invasi da colate di cemento. Da tenere presente che nei territori del Bresciano sono state trovate nel sottosuolo diverse tonnellate di amianto. Le ruspe hanno sollevato quantità enormi di polveri di Amianto. Tutto questo senza avvisare la popolazione, che, ignara, ha dovuto respirare polveri di amianto.* *• 3) rumori e via vai di camion carichi di materiali polverosi, giorno e notte* *• 4) devastazione di territori agricoli* *• 5) espropri* *• 6) barriera antirumore alte più di 6 metri* *• 7) rallentamenti del traffico nelle strade coinvolte nei lavori*	Per tutte le Osservazioni Vedere Osservazione n° 48

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		• *8) forte inquinamento* • *9)perché come per le grandi opere del Mose, e di Expo, anche quest'opera servirà ad alimentare tangenti mafiose a politici corrotti. Ciò è evidenziato dal fatto che il costo dell'opera in Italia, va dalle cinque alle dieci volte i costi che hanno gli altri paesi europei coinvolti.* *ALTRE OSSERVAZIONI* *29. Certificazione antimafia* *30. Opere di compensazione* *31. Valutazione di Impatto Ambientale scaduta* *32. Via Canova e cavalcaferrovia di via De Amicis* *33. Cavalcaferrovia di via Rampa - .NO* *34. Nuova rotonda su via Ceolara - NO* *35. Cantieri operativi - sul fondo cava* *36. Mezzi - strade di cantiere - strade* *37. Cave di prestito* *38. Stazione Elettrica di Madonna Monte* *39. via Val di Sona - via Libia* *40. Sottopasso ferroviari o Madonna Monte e SP 26* *41. ANCAP* *42. Opere di mitigazione*	
66.	S.E.I. Soc. Escavazione Inerti SRL, INERTI S.VALENTINO SRL Sommacampagna Castelnuovo Sommacampagna Bussolengo Pescantina 05/11/2014 DVA-2014-0036415	• *Un contributo per segnalare un problema importante viabilistico di impossibilità fisica di accesso al vostro cantiere denominato L.7.0.1(Comune di Sommacampagna Tav. INOSOODE2PSCAOOOOOSO).* *Il problema consiste che come si vedrà dalle foto e dalle tavole che seguono, vi è una cava in attività che ha già effettuato scavi per oltre 23 mt dal piano campagna e di fatto non consente il transito di accesso e di recesso al vostro cantiere denominato L.7.0.1.* *La proposta della scrivente società è quella di raggiungere il vostro cantiere dalla direzione est come da tavola che si allega* • *Una serie di opportunità per : il reperimento di materiale inerte grezzo, lavorato, ed anche il trattamento di rifiuti in cantiere autorizzato a ricevere numerosi codici CER.* *PROPOSTE* *Reperimento Inerte Grezzo* *Come si è avuto modo di vedere, a fianco del vostro cantiere L.7.0.1 è autorizzata una cava di ghiaia denominata "Corte Betlemme". La cava è stata autorizzata con DGR nr. 276 del 15.03.2011. La cubatura originaria era di circa 3.500.000 mc, ad oggi la cubatura residua è pari ad oltre 2.400.000 mc. La società SEI società escavazione inerti srl, si candida quale fornitrice di materiale in natura in sostituzione della cava di prestito "VROI" individuata nel Comune di Castelnuovo del Garda (Vr).* *Reperimento Inerte lavorato* *La società Inerti San Valentino srl, possiede tre cave autorizzate di ghiaia e sabbia nei comuni limitrofi di Bussolengo e Pescantina (cava Cà Nova Tacconi, cava Vigneghetta, cava Cà Cerè) oltre a 2 impianti di lavorazione del materiale. La nostra capacità di trasformazione del materiale grezzo in materiale finito per la preparazione di conglomerati cementizi o bituminosi, supera i 3.000 mc/die.* *Smaltimento Rifiuti* *La società Inerti San Valentino srl, nella propria cava di Pescantina denominata Cà Cerè è autorizzata come da determina della Provincia di Verona nr. 2216/13 a ricevere i seguenti codici CER: 17.05.08 - OI.OI.02-01.03.08-01.04.08-01.04.09-01.04. 10-01.04.13-10.13 .11-17.01.01-17.05.04-17.09-04. La potenzialità annua autorizzata è pari a 156.000 mc. E' in fase di ultimazione un progetto per il ricondizionamento del pietrisco tolto d'opera {ballast) codice cer 17.0S.08 per eventuali riusi come materiale secondario per la massicciata ferroviaria.* *E' in corso di approvazione un nuovo progetto con ulteriori codici e una capacità ricettiva di oltre il triplo di quanto già autorizzato. Le nostre cave inoltre sono autorizzate al conferimento di materiale inerte seguendo la procedura delle terre e rocce di scavo.*	In sede di redazione del PE, la strada di accesso lato ovest verrà riprogettata, in tale sede si effettueranno le opportune valutazioni in merito alla Vostra proposta. PROPOSTE Inerte Grezzo Vedi controdeduzione all'osservazione N° 39 *Reperimento Inerte lavorato* *Vedere Osservazione n°* 10 *Smaltimento Rifiuti* Si prende atto della proposta, che sarà valutata in fase esecutivaprende atto della proposta, che sarà valutata in fase esecutiva

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
67.	Comune di Borgosatollo 9215 05/11/2014 DVA-2014-0036420	*Osservazione N. 1 (di carattere generale)* *Il territorio comunale di Borgosatollo e interessato essenzialmente dalla viabilità di cantiere o legata alla realizzazione del cantiere stesso e da alcune aree tecniche. Ciò detto, non si può non osservare come lo scenario insediativo territoriale, sociale e trasportistico assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) sia certamente obsoleto. Per questo motivo non pare logico affrontare un investimento di tale portata tenendo buone le risultanze della VIA del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed internazionale, oltre che coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate.* *Osservazione N. 2* *Si legge nella Delibera 5 Dicembre 2003, n. 120 (Gazzetta Ufficiale N. 132 dell'8 giugno 2004) "Primo programma delle opere strategiche (legge 443/2001) linea AV/AC Milano-Verona" del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE): 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. Tali strade, fra le principali del Comune, risultano interessate anche dalla presenza di traffico locale, caratterizzato pure da una notevole componente di mobilità dolce (ciclopedonale). Come riportato in Figura 4, inoltre, Via Santissima e classificata dal PGT (Piano di Governo del Territorio "ex-L.R.12/2005") come percorrenza storica, in quanto attraversa il nucleo più antico del Comune caratterizzato anche dalla presenza di beni culturali "ex-D.Lgs.42/2004". Poiché tali viabilità 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, si ribadisce 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 A.V./A.C. (Figura 3)* *Osservazione N. 3* *La viabilità di cantiere prevista da CEPAV DUE per la realizzazione della linea A.V./A.C. interessa anche Via Sant'Angela Merici. Si tratta di un breve raccordo tra Via Santissima e la prevista bretella, di cui non si ravvide l'esigenza. In ogni caso la strada e di ridotte dimensioni, di natura interpoderale 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, si osserva l'insostenibilità ed in ogni caso 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 si richiama in particolare la dovuta attenzione nella realizzazione dei manufatti stradali alle interferenze con il Reticolo Idrico Minore esistente, mantenendolo così invariato ed evitandone la tombinatura. 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 punta di vista idrico e idrogeologico. In caso di tombinatura si raccomanda 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 sui Torrente Garza. Viste le portate del corso d'acqua e indispensabile una verifica idraulica al fine di definire la luce necessaria per l'attraversamento. Si raccomanda 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* *Si osserva la necessità di mantenere la continuità di tutte le strade poderali intersecate dalla nuova bretella.* *Osservazione N. 7* *Si segnala che le aree tecniche denominate L.3.A.T.10 di 8.125,00 mq. segnalate nel piano particolareggiato di cantierizzazione (Figura 8) sono posizionate sopra il Torrente Garza: si tratta evidentemente di un errore. Si osserva quindi la necessità di spostare tali aree, qualora necessarie, e a tal fine si suggerisce di riposizionare le aree tecniche sopra citate più a Ovest, nella zona individuata in Figura 9.*	*Osservazione N. 1* Si nota che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, si osserva che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio. *Osservazione N. 2* La viabilità Ghedi -Borgosatollo sarà realizzata in anticipo rispetto alle attività di cantierizzazione e di inizio dei lavori della line AV/AC. *Osservazione N. 3* L'adeguamento di via S. Angela Merici non sarà eseguito, come richiesto. *Osservazione N. 4* Quanto richiesto è già previsto in progetto *Osservazione N. 5* Quanto richiesto è già previsto in progetto. *Osservazione N. 6* Si conferma che è stata data continuità alla viabilità poderale interferita. *Osservazione N. 7* L.A.3.A.T.10 è l' area tecnica necessaria alla realizzazione del ponte Garza e pertanto va necessariamente prevista nei pressi del ponte in progetto. *Osservazione N. 8* Per tutte le aree a verde è garantita la manutenzione delle aree a verde per i primi due anni dalla piantumazione. Successivamente la manutenzione delle aree sarà a carico del relativo proprietario. Gli interventi a verde sono stati progettati in modo da minimizzare la relativa manutenzione. *Osservazione N. 9* Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una piena funzionalità all'uso agricolo, paragonabile a quella precedente l'intervento. *Osservazione N. 10* L'osservazione sarà accolta per quanto tecnicamente possibile.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Osservazione N. 8 *Si osserva 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 comunali e interventi che necessitino del minor impegno manutentorio possibile.* *Osservazione N. 9* *Si richiede una revisione delle modalità di restituzione dei terreni agricoli alle condizioni ante-operam, in quanta si sollevano perplessità sul fatto che lo scotico di 40 cm., effettuato nelle aree di cantiere, di stoccaggio e tecniche e restituito poi a fine lavori, sia sufficiente a garantire una produttività agricola paragonabile a quella esistente.* *Osservazione N. 10* *Si richiede, in sede di progetto esecutivo, di coerenziare il posizionamento delle aree tecniche previste sul territorio del Comune di Borgosatollo, con le attuali suddivisioni particellari.*	
		COMPENSAZIONI *Alla luce delle osservazioni su presentate ed in ogni caso a valle delle mitigazioni già previste dal progetto, di quelle richieste nelle osservazioni esposte ed a quelle che potranno manifestarsi necessarie in sede di progetto esecutivo, oltre che a valle delle modifiche e integrazioni richieste, si chiede che Il progetto preveda:* *1. la realizzazione di un tronco stradale di completamento all'attuale Via Ferri che consenta il collegamento della zona industriale con la "bretella" prevista. Tale strada può risultare inoltre 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 10 e 11) e quindi utilizzabile in sicurezza anche da mezzi pesanti (Figura 12);* *2. 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 (Figura 13);* *3. la realizzazione di un intervento dl riqualificazione su Via Santissima e Via Di Vittorio, con elementi di traffic calming al fine di disincentivare l'attraversamento del centro abitato al traffico di transite e di rendere più sicura le vie principali del comune (Figura 14);* *4. la realizzazione di un intervento di riqualificazione su Via IV Novembre all'Interno della frazione "Piffione" attraverso l'utilizzo di elementi di traffic calming al fine di disincentivare l'attraversamento del centro abitato al traffico di transito e di rendere più sicura la via baricentrica alla frazione (Figura 15).*	*COMPENSAZIONI* Il Comune Borgosatollo non è interessato dalla linea AV. Pertanto la viabilità di progetto è già un'opera compensativa e non si ritiene di dover prevedere ulteriori compensazioni. Il Comune di Borgosatollo non è interessato dalla linea AV. Pertanto la viabilità di progetto è gà un opera compensativa e non si ritiene di dover prevedere ulteriori compensazioni. Il Comune di Borgosatollo non è interessato dalla linea AV. Pertanto la viabilità di progetto è gà un opera compensativa e non si ritiene di dover prevedere ulteriori compensazioni. Il Comune di Borgosatollo non è interessato dalla linea AV. Pertanto la viabilità di progetto è gà un opera compensativa e non si ritiene di dover prevedere ulteriori compensazioni.
68.	Sigg.ri M.R. Ziliani e E.Danese Sona 04/11/2014 DVA-2014-0036423	*Osservazioni al contesto abitativo produttivo identificabile al foglio 2, mappali 118, 124, 144, 50, 62.* *La famiglia Danese è proprietaria di una incantevole tenuta, in San Giorgio in Salice, via Roncana 1 Sona, in ottimo stato di manutenzione, collocata in un contesto di alto valore ambientale e paesaggistico, in posizione dominante e panoramica . L'edificio abitativo, di proprietà della sig.ra Ziliani, di alto valore commerciale ed architettonico,* *I terreni circostanti perfettamente mantenuti ed altamente produttivi, sono di proprietà del sig. Danese Emilio, coltivatore diretto e titolare dell'Azienda Corte Roncana, muniti di pozzo con acqua risorgiva per uso domestico,.* *Si tratta di vero e proprio parco, di grande valore naturalistico . Venendo meno le caratteristiche ambientali succitate, da definirsi uniche, la proprietà nella sua interezza subisce un forte deprezzamento e la riduzione delle superfici, impossibilità di esercitare l'attività dell'Azienda Agricola, nonché la invivibilità dei fabbricati residenziali.* *Il progetto, di cui si è potuta avere solo sommaria visione, non fornisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture. Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà . Da una prima lettura del progetto, pare che la nuova viabilità modifichi gli accessi alla proprietà, rendendone problematico il collegamento .* *Di estrema importanza è conoscere la collocazione dei cantieri , mentre dovrà essere garantita l'erogazione dell'acqua, anche per irrigazione, del gas metano, nonché i collegamenti telefonici.* *Si dovranno, inoltre, installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro*	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. Il progetto riporta in dettaglio il posizionamento dell'elettrodotto e le caratteristiche dello stesso. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ...

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio, a data da destinarsi con chi di competenza, al fine di fotografare lo stato dei luoghi, in previsione dell'arrecarsi di gravi danni, nonché un costante monitoraggio del territorio e delle unità immobiliari adiacenti la costruenda infrastruttura, ciò avuto particolare riguardo alla fase di cantierizzazione, *la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione* *Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato, che dovrà tenere in debito conto i costi di riacquisto del terreno e degli immobili,* *nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali.* *a tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.*	Prima dell'inizio delle attività le imprese esecutrici in situazioni specifiche effettueranno una verbalizzazione in contradditorio dello stato di fatto degli immobili che potrebbero subire negativi effetti per la presenza di lavorazioni prossimità degli stessi.
69.	Sig. Zeno Buzzacchi Castelnuovo 05/11/2014 DVA-2014-0036474	*Il sottoscritto Zeno Buzzacchi, presenta ai sensi e per effetti dell'art. 183 comma 4° del D.Lgs n. 163/2006 come modificato dall'art. 34, comma 4° della legge n. 221 del 2012:* *l'esecuzione delle opere di cantiere e le infrastrutture necessarie all'esecuzione dell'opera comporteranno una perdita di SAU molto grave in un territorio di alto pregio agricolo e con forte vocazione turistica e paesaggistica. Si osserva che la perdita di biodiversità dato dagli esperti di frutteti ad impollinazione entomologa si rifletterà negativamente sul patrimonio apistico e di conseguenza sulla produttività dei frutteti residui.* *Si invita pertanto la commissione VIA nazionale ad esprimere parere negativo al progetto ..*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati
70.	Sig.ra Fulvia Brunner Desenzano 05/11/2014 DVA-2014-0036476	In premessa la signora Brunner lamenta il non rispetto della normative in merito alla procedura VIA e sul procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale. Più in particolare lamenta: • I possibili danni al sito archeologico del Lavagnone. • [.....] In premessa la signora Brunner lamenta il non rispetto della normative in merito alla procedura VIA e sul procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale. Più in particolare lamenta: • [.....] • Espropri che impediranno la sua attività imprenditoriale. • Pericolo per l'integrità di un manufatto di proprietà risalente al XVIII. Propone: 1. Spostare il tracciato dell'AV a nord dell'autostrada A4. 2. Allungare di un chilometro la galleria naturale di Lonato, nonchè l'abbassamento della quota di progetto al fine di preservare l'azienda agricola Serraglio. 3. Potenziare la linea storica FS.	Al fine di minimizzare l'impatto nell'area è stata studiata un'alternativa che prevede lo spostamento dei cantieri L4O2 e L4/5B1 in un'area a Sud-Ovest rispetto alla posizione di progetto, allontanandosi significativamente dal sito archeologico del Lavagnone. Dovrà comunque necessariamente essere mantenuta un'area tecnica in corrispondenza della porzione Nord-Ovest del cantiere L4O2 in corrispondenza dell'imbocco della galleria naturale di Lonato. Si rimanda per un maggior dettaglio alle controdeduzioni alle osservazioni presentate dal Comune di Desenzano. La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA, la cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.
71.	Sigg. Daniel Gallina, Chiara Botticini, Laura Corsini e Cristina Tosi Calcinato 31/10/2014 DVA-2014-0036484	*1)Si richiede l'utilizzo di barriere acustiche naturali in luogo dei pannelli fonoassorbenti tenendo conto che il fine dovrà essere l'eliminazione dell'inquinamento acustico che l'infrastruttura in sè arrecherà sul nostro territorio.* *2)La viabilità nord-sud vedrà la realizzazione dei nuovi cavalca ferrovia di Via Brescia, Via Cavour, Via Stazione e zona Sant' Anna avranno altezze consistenti e rampe lunghe e ripide. Tali altezze scoraggeranno pedoni e ciclisti, comportando, di fatto, un trasferimento della mobilità da ciclopedonale ad auto-motociclistica con considerevole aumento dell'inquinamento atmosferico. Si pone particolare attenzioni alle gravi difficolta che si arrecheranno alla mobilita dei disabili. Si propone pertanto la revisione di tali collegamenti e la realizzazione sulla sponda ovest del fiume Chiese di un percorso ciclopedonale, con sottopasso all'intersezione dell'autostrada e della linea TAV, che garantirà almeno il collegamento tra i centri abitati di Calcinatello e Ponte San Marco. Si propone altresì che tale tratto sia collegato all' attuale pista ciclopedonale sulla sponda est del fiume tramite la realizzazione di un ponte di*	1. Il progetto, secondo quanto previsto nello studio acustico, prevede una tipologia di barriera antirumore che risponde alle esigenze di mitigazione provenienti dal risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore ne ha individuato la relativa necessità per il rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare spe-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		collegamento. *3)Si richiede la revisione della viabilità del cavalca ferrovia di via Cavour, prevedendo che il tratto est di Via Manzoni e il tratto di via Cavour denominato Strada Vicinale dei Barconi siano collegati allo stesso mediante la realizzazione di rampe.* *4) Per quanto concerne la realizzazione dell'elettrodotto (linea 132kV localizzata tra i Comuni di Calcinato e Lonato) al fine di un miglior inserimento ambientale si richiede l'interramento della stessa.* *5) Si comunica inoltre che all'altezza del km 100 è presente una cava denominata Cava Signoria, nella quale in anni passati sono stati smaltiti abusivamente prodotti con marchio Bayer; si richiede pertanto attenta verifica dei prodotti in essa depositati e le necessarie procedure di bonifica.* *6) All'altezza del km 1 +600 della Bretella di collegamento Brescia Est, all'intersezione tra la stessa e il cavalcavia di Via Brescia, in Via Gavardina vi è la sede del canile San Rocco. Negli anni passati la zona sottostante è stata oggetto di smaltimento abusivo di sostanze derivanti dalla lavorazione di idrocarburi. Anche dalla presente si evidenzia e si richiede un'attenta bonifica del sito.* *7) I sottoscritti chiedono inoltre di minimizzare i danni dell'area di cantiere evitando lo spostamento dell'autostrada A4 durante la realizzazione della Galleria Calcinato 1 e l'esecuzione della stessa mediante scavo sotterraneo per i notevoli danni che saranno arrecati.* *8) Nel progetto è escluso ogni riferimento alle opere di ripristino della viabilità comunale utilizzata dai mezzi d'opera quando finiranno i lavori. Si richiede che in fase progettuale sia presente un programma di ripristino.* *9) Si richiede la valorizzazione del tessuto agricolo adiacente alla linea e la realizzazione di fasce boschive di 15-30 metri ai lati del tracciato.* *10) Si pone inoltre alla vostra attenzione la valutazione della realizzazione delle formate di Brescia e di Verona che sono non comprensibili al progetto denominato AV/AC. Come ben sapete, considerando che il treno alta velocita richiede più 30 km per raggiungere da fermo, la velocita massima, e che servono almeno altri 15 km per la frenata, NON E' V ANTAGGIOSO realizzare il collegamento ad alta velocità tra le due citta. Per questo motivo si chiede tassativamente di valutare la non realizzazione la Bretella di collegamento Brescia Est. Si ricorda che erano state suggerite alternative per la fermata a Brescia tramite la PARMA BRESCIA che dovrà essere ancora realizzata con approvazione di molti enti interessati all'opera.* *11) I fondi stanziati per l'opera a nostro parere dovrebbero essere utilizzati per migliorare il servizio della ferrovia esistente la quale secondo studi recenti, consentirebbe ancora un notevole sviluppo ferroviario con possibilità di incremento sia del trasporto merci sia del trasporto passeggeri.*	rimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. 2. La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Più in generale sulla viabilità e sui collegamenti Nord-Sud si rimanda alle controdeduzioni alle osservazioni del Comune di Calcinato. 3. La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. In ogni caso la richiesta è in contrasto con l'osservazione del Comune di Calcinato su Via Cavour, alla quale si rimanda. 4. L'interramento dell'elettrodotto non potrà essere considerato in ragione degli alti costi di realizzazione. 5. Il progetto definitivo tiene già conto dei siti che dovranno essere oggetto di caratterizzazione ambientale atta a verificare la presenza di contaminazione e se necessario delle conseguenti bonifiche. 6. Il sito indicato è censito come potenzialmente critico in P33 del PD (sigla CL-02 DU) e come tale sarà oggetto di caratterizzazione ambientale sitospecifica atta a verificare presenza di contaminazione. 7. La richiesta non è tecnicamente fattibile in quanto la livelletta del tracciato ferroviario è tale da determinare bassi ricoprimenti per tutta la Galleria Calcinato e in particolare nell'intersezione tra l'autostrada e la ferrovia AV/AC. 8. La viabilità interessata da mezzi di cantiere verrà monitorata ed alla fine delle attività di costruzione si verificherà se saranno sopraggiunti ammaloramenti del manto stradale; il Consorzio provvederà pertanto all'adeguato ripristino per gli ammaloramenti riconducibili al transito dei propri mezzi. 9. Il posizionamento delle mitigazioni a verde è frutto di valutazioni in relazione alla necessità di schermare l'opera nei punti di maggiore impatto visivo e contestualmente minimizzare il consumo di suolo e gli oneri manutentivi. 10. Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003.. 11. Vedere Punto precedente.
72.	Arch. Paola Villani - Politecnico di Milano Intera tratta 05/11/2014 DVA-2014-0036485	*Osservazione n. 1* *A seguito di una verifica puntuale dello Studio di incidenza depositato sul sito del Ministero dell'Ambiente con la denominazione IN0500DE2SDIM00050031.pdf si evidenzia come lo stesso sia stato redatto dall'Ing. Roberto Capra iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Milano come libero professionista. Si deve segnalare come ai sensi dell' Allegato 2 del D. Lgs 4/ 2008, la Valutazione di Impatto Ambientale per l'opera in esame, trattandosi di tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza, è di competenza dello Stato.* *Osservazione n. 2* *Lo Studio di incidenza reca il seguente Codice Unico di Progetto CUP F81H91000000008* *Pare opportuno, in proposito, rammentare che l'obbligatorietà del CUP ricorre nelle fatti specie di seguito riportate:*	1. Il Progetto Definitivo dell'Opera è assoggettato a Valutazione di Impatto Ambientale presso i competenti Organi dello Stato. 2. L'Opera viene eseguita mediante appalto di lavori diversi dalla manutenzione ordinaria e rientra nell'ambito della Convenzione inerente alla Linea AV/AC Milano-Verona, che usufruisce di un cofinanziamento europeo. Per l'intera Tratta Treviglio Brescia, peraltro estranea al procedimento in esame, la delibera CIPE n. 81/2009 ha disposto l'assegnazione di fondi statali secondo una determinata ca-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Appalto di lavori diversi da quelli di manutenzione ordinaria; *Appalto di servizi finalizzato alla realizzazione di un progetto di investimento pubblico;* *Appalto di forniture finalizzato alla realizzazione di un progetto di investimento pubblico;* *Appalti di servizi o forniture che sebbene non rientrino nelle fattispecie di cui ai punti b) e c), siano cofinanziati da fondi comunitari.* *Ed infatti in ogni Cartiglio risulta indicato un cofinanziamento da fondi comunitari ma, essendo ancora nella fase di valutazione del tracciato e, considerato come non sono (e non possono essere riportati i relativi Codici identificativi di Gara), produrre nello Studio di incidenza il CUP - è singolare ed errato. Inoltre nella scheda per le infrastrutture Strategiche di seguito riportata il cofinanziamento europeo è nullo.* *Per la Tratta AV/AC: Brescia - Verona e per la AV/AC: Treviglio - Brescia sono presenti quindi due pagine, entrambe come riportato nell'indice - con il numero identificativo 41, schede compilate da Francesco Errichiello nel mese di luglio 2009. Ma da alcuni anni Francesco Errichiello è al centro di indagini per abuso d'ufficio, falso, corruzione.* *In queste due schede si evidenzia come il contributo statale per la tratta AV/AC: Treviglio - Brescia sia stato pari soltanto a 175 Milioni di Euro, cifra che (anche volendo considerare soltanto la prima tratta delle due indicate) risulta comunque inferiore al 10 % stabilito dalla Legge di Stabilita entrata in vigore in data Primo gennaio 2014 e quindi, applicando l'art.1 punto 76, anche quando fosse fatta valere la retroattività del disposto normativo, il CIPE non potrà finanziare questa opera.* *Osservazione n. 3* *Analizzando il testo della RELAZIONE SULL'OTTEMPERANZA DELLE PRESCRIZIONI E DELLA DELIBERA CIPE 120 DEL 05/12/2003 E VERIFICA DELLA CONGRUITA' DEL PROGETTO DEFINITIVO CON IL PROGETTO PRELIMINARE (Relazione di Ottemperanza codice IN0500DE2RGIF00010031 del 01/07/2014) si evidenzia il riferimento al punto 76 dell'art. 1 della LEGGE 27 dicembre 2013, n.147 Disposizioni per la fondazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2014). (13G00191) (GU Serie Generale n.302 del 27-12-2013 - Suppl. Ordinario n.87) Legge di Stabilita entrata in vigore in data 1 gennaio 2014 che cosi recita " art.1 p.76. Le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano Venezia, sono realizzate con le modalità previste dalle lettere b) e c) dell'art.2 comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n.191. Il CIPE può approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10% del costo complessivo delle opere. A tal fine è autorizzata la spesa mediante erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029. A valere sui predetti contributi non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato."* *Ma nell'ordinamento giuridico italiano NON esiste la retroattività delle Norme e quindi per la tratta Brescia - Verona e i disposti normativi citati non può essere fatta valere la retroattività del procedimento, qualsiasi fosse la percentuale del costo della prima tratta. In aiuto a questa interpretazione della Norma giova citare anche l'art. 234 della Legge n.191 del 23 dicembre 2009 che cosi recita: "234. Il Documento di programmazione economico-finanziaria - Allegato infrastrutture da distinta evidenza degli interventi di cui ai commi 232 e 233, per il completamento dei quali il CIPE assegna le risorse secondo quanto previsto dal comma 233."* *Il Documento di programmazione economico-finanziaria - Allegato infrastrutture (si veda la Tabella 12 a pagina 111) e reperibile alla seguente URL http://www.mit.gov.iUmiUmop all.php?p id=06426* *Ovvero, sulla base dei disposti normativi citati anche nel progetto definitivo redatto dal consorzio Cepav Due, può completarsi soltanto la tratta Treviglio - Brescia.* *Osservazione n. 4* *Sempre con riferimento al citato art. 2 comma 232 - riferimento presente anche nella documentazione prodotta dal Consorzio Cepav 2, infatti si legge Art. 2 comma 232. Con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrut-	denza temporale fino al limite di spesa di 2.050 milioni. I fabbisogni finanziari annuali per la tratta Brescia-Verona devono essere indicati non nella documentazione sottoposta all'esame della Conferenza di Servizi, bensì in quella inoltrata al CIPE nella fase successiva del procedimento di approvazione del Progetto Definitivo, giusta il tenore letterale della norma citata. Le rimanenti considerazioni sono completamente estranee al procedimento amministrativo in corso. 3. La norma citata si riferisce testualmente alle Tratte "Brescia-Verona-Padova" ed ai rispettivi Progetti Preliminari. Non se ne può dunque dedurre alcuna limitazione ad un Progetto (il Definitivo della Treviglio-Brescia) che è estraneo alla disposizione menzionata sia per tipologia, sia geograficamente. Incidentalmente, il Progetto Preliminare della Brescia-Verona è stato approvato dal CIPE con deliberazione n. 120/2003 (citata nell'Osservazione n. 5), in conformità alla normativa vigente all'epoca e senza alcun rilievo in proposito. 4. I fabbisogni finanziari annuali devono essere indicati non nella documentazione sottoposta all'esame della Conferenza di Servizi, bensì in quella inoltrata al CIPE nella fase successiva del procedimento di approvazione del Progetto Definitivo, giusta il tenore letterale della norma citata. 5. La procedura in corso non è relativa alla emissione del decreto di esproprio,ma alla approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art.166 del dec.leg.vo 163/2006. Nello specifico si precisa che attualmente il progetto è dotato di localizzazione urbanistica ed apposizione del vincolo espropriativo,ai sensi e per gli effetti degli artt.3 e 18,comma 6,del d.legs. 190/2002(poi trasfuso negli artt.165 e 183 del d.lgs.163/2006 e s.m.i.),vista l'intervenuta approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE con delibera 5 dicembre 2003 n.120. Gli effetti di detta delibera sonon stati prorogati ope legis ai sensi del comma 7-bis dell'art.165 del d.lgs.163/2006 e del comma 9 art.4 d.l. 70/2011,convertito con modificazione dalla legge 106/2011. Pertanto,per quanto sinora esposto la procedura sinora eseguita è legittima e conforme alla legislazione vigente in materia di approvazione del progetto definitivo. La procedura in corso non è relativa alla emissione del decreto di esproprio,ma alla approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art.166 del dec.leg.vo 163/2006. Nello specifico si precisa che attualmente il progetto è dotato di localizzazione urbanistica ed apposizione del vincolo espropriativo,ai sensi e per gli effetti degli artt.3 e 18,comma 6,del d.legs. 190/2002(poi trasfuso negli artt.165 e 183 del

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		ture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, per i quali il CIPE può autorizzare, per un importo complessivo residua da finanziare, relativo all'insieme dei progetti prioritari individuati, non superiore a 10 miliardi di euro, l'avvio della realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi individuati dallo stesso CIPE, subordinatamente alle seguenti condizioni: [[omissis]] b) il progetto definitivo dell'opera completa deve essere accompagnato da una relazione che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi, il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali; l'autorizzazione dei lavori per i lotti costruttivi successivi al primo lotto deve essere accompagnata da un aggiogamento di tutti gli elementi della medesima relazione; *Non è stato possibile reperire ove siano stati precisamente definiti i fabbisogni finanziari annuali sebbene la quantificazione del costo complessivo dell'opera sia fondamentale per la possibile autorizzazione del CIPE.* *Osservazione n. 5* *Il CIPE in data 5 dicembre 2003 aveva approvato il progetto preliminare per la "linea AV/AC Milano-Verona" evidenziandone cosi l'iter :* *"la TAV S.p.A., concessionaria di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), ha depositato il progetto preliminare dell'opera, che rappresenta l'aggiogamento di precedenti progettazioni e l'oggetto della Conferenza di servizi tenuta il 19 dicembre 2002, e lo studio di impatto ambientale (SIA) presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporli in data 10 marzo 2003 e li ha trasmessi in pari data alle Regioni ed ai Ministeri ed interessati, nonché alle Province di Milano, Bergamo, Brescia, Verona ed agli Enti interferiti;"* *Il CIPE approvando il progetto preliminare per la "linea AV/AC Milano -Verona" in data 5 dicembre 2003, rimarcava le seguenti prescrizioni e raccomandazioni:* *"la Regione Lombardia, con deliberazione di Giunta n. 13714 in data 18 luglio 2003, ha espresso parere favorevole sul progetto, formulando dettagliate prescrizioni di carattere tecnico e in materia di compatibilità ambientale e manifestando favorevole volontà d'intesa in ordine alla localizzazione dell'opera con le limitazioni riportate nell'allegato C alla suddetta deliberazione;"* *"la Regione Veneto- con parere di Giunta n. 6015145.01 del 23 giugno 2003, integrato con parere n. 8343145.01 dell'11 agosto 2003 - si è espressa positivamente sul progetto, con prescrizioni; [mentre] la medesima Regione Veneta - Direzione tutela ambiente, Ufficio VIA, con delibera di Giunta n. 2810 del 18 agosto 2003, ha espresso parere di compatibilità ambientale del progetto, con prescrizioni"* *"il Ministero per i beni e le attività culturali, nella nota n. 7255 de/ 31 luglio 2003, si è richiamato alla necessità di tener conto, in fase di progettazione definitiva, delle osservazioni formulate dalle Soprintendenze locali ed ha dettato ulteriori prescrizioni, tra l'altro richiedendo che preliminarmente al progetto definitivo venga fornita un'esauriente documentazione illustrativa degli immobili tutelati."* *Osservazione n. 5* *La descrizione precisa delle date ha un effetto importante poiché in base all'articolo 2 del Testo unico sulle espropriazioni per pubblica utilità [D.P.R. 327/2001, pubblicato sulla G.U. 16.08.2001 e aggiornato alla manovra 2011, D.L. 6 luglio 2011, n. 98 e al D.Lgs. 1° settembre 2011, n. 150.] l'espropriazione dei beni immobili o di diritti relativi ad immobili (collettività di beni o di terreni, o di un loro insieme) può essere disposta nei soli casi previsti dalle Leggi e dai Regolamenti e tutti i procedimenti devono essere ispirati a principi di economicità, efficacia ed efficienza. Per quanta attiene la procedura si evidenzia come il decreto di esproprio possa essere emanato soltanto qualora l'opera da realizzare sia prevista nello strumento urbanistico generale, o in un atto di natura ed efficacia equivalente, e sul bene da espropriare sia stato preventivamente apposto il vincolo preordinato all'esproprio; vi sia stata una dichiarazione di pubblica utilità; sia stata determinata, anche se in via provvisoria, l'indennità di esproprio. Dal punto di vista pratico i beni possono essere sottoposti a un vincolo preordinato all'esproprio soltanto quando diventa efficace l'atto di approvazione del piano urbanistico generale, o una sua variante, che preveda la realizzazione dell'opera pubblica e della sua utilità. I vincoli preordinati all'esproprio hanno la durata di cinque anni e soltanto a tale termine, potranno essere emanati i provvedimenti che comportano la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.* *Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista precisamente (nel senso che si cita un*	d.lgs.163/2006 e s.m.i.),vista l'intervenuta approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE con delibera 5 dicembre 2003 n.120. Gli effetti di detta delibera sonon stati prorogati ope legis ai sensi del comma 7-bis dell'art.165 del d.lgs.163/2006 e del comma 9 art.4 d.l. 70/2011,convertito con modificazione dalla legge 106/2011. Pertanto,per quanto sinora esposto la procedura sinora eseguita è legittima e conforme alla legislazione vigente in materia di approvazione del progetto definitivo. La procedura in corso non è relativa alla emissione del decreto di esproprio,ma alla approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art.166 del dec.leg.vo 163/2006. Nello specifico si precisa che attualmente il progetto è dotato di localizzazione urbanistica ed apposizione del vincolo espropriativo,ai sensi e per gli effetti degli artt.3 e 18,comma 6,del d.legs. 190/2002(poi trasfuso negli artt.165 e 183 del d.lgs.163/2006 e s.m.i.),vista l'intervenuta approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE con delibera 5 dicembre 2003 n.120. Gli effetti di detta delibera sonon stati prorogati ope legis ai sensi del comma 7-bis dell'art.165 del d.lgs.163/2006 e del comma 9 art.4 d.l. 70/2011,convertito con modificazione dalla legge 106/2011. Pertanto,per quanto sinora esposto la procedura sinora eseguita è legittima e conforme alla legislazione vigente in materia di approvazione del progetto definitivo. 6. La Valutazione Ambientale Strategica afferisce a piani e programmi, mentre nella fattispecie si verte in tema di progetto, assoggettato per legge a Valutazione di Impatto Ambientale, procedura atta a salvaguardare gli interessi ambientali coinvolti nella realizzazione dell'Opera. 7. Quanto affermato non corrisponde al vero, come si evince fin dalla delibera CIPE 120/2003, art. 1.1 8. Nel 2003 è stata esperita una regolare procedura di V.I.A. (si veda ad esempio la precitata delibera CIPE 120/2003, art. 1.1) ed i passaggi estrapolati da un documento ben più ampio ed inequivoco predisposto nell'ambito della procedura stessa, come risulta fin dalla denominazione del documento stesso, non recano elementi per confutarlo, né avvalorano in alcun modo le perentorie affermazioni in ordine all'asserita mancanza della V.I.A. Tanto è vero che attualmente è in corso una procedura di V.I.A. relativa alle sole tematiche oggetto di precedenti prescrizioni, al fine di valutarne l'osservanza (ex art. 3.2 della precitata delibera 120/2003). 9. Nel 2003 è stata esperita una regolare procedura di V.I.A. (si veda ad esempio la precitata delibera CIPE 120/2003, art.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		generico corridoio ma non è state concordato alcun progetto) ed inclusa in un piano urbanistico generale (come in questo caso), il vincolo preordinato all'esproprio può essere disposto, su iniziativa dell'Amministrazione competente all'approvazione del progetto, mediante una Conferenza di Servizi, un Accardo di programma, un'intesa o un altro atto, anche di natura territoriale, che in base alla legislazione vigente determini una Variante al piano urbanistico. *Come recita il comma 3 dell'art. 10 del D.P.R. 327/2001 per le opere per le quali siano già state svolte Conferenze dei Servizi o Accardi di Programma prima dell'agosto 2001 il vincolo si intende apposto, anche qualora non ne sia state data esplicitamente atto.* *Osservazione n. 5* *[E, come evidenziato non è questo il caso dell' Alta Velocita Milano - Venezia per i seguenti motivi:* *a) nella Relazione istruttoria [della quale si riportano i riferimenti puntuali alle pagine dalle quali si evincono le informazioni] si evidenzia :* *- [a pagina 18] come il progetto per l'alta velocita Milano - Venezia si sia evolute nel periodo 1992-2002;* *- [a pagina 18] il proponente [l'opera ovvero Italferr Spa in rappresentanza della TAV Spa] non abbia riportato i dati relativi agli aggiornamenti dei PRG.* *L'analisi della Relazione Istruttoria permette inoltre di evidenziare come:* *- le considerazioni siano state proiettate soltanto all'anno 2010 (anziché presentare uno scenario temporale di trenta anni come usuale per ogni realizzazione di opere infrastrutturali)* *- tutte le considerazioni riportate si siano rivelate (a undici anni dalla stesura) palesemente errate [pagina 31] non soltanto per i numeri quanto per le ipotesi di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria con conseguente errata previsione della ripartizione modale, fattore che determinando un sottoutilizzo dell'infrastruttura non garantirà in alcun modo i sottoscrittori del finanziamento menzionato nella Delibera CIPE [a pagina 5]* *A soli undici anni di distanza viene quindi anche a cadere quanto espresso a pagina 18 dalla stessa Commissione VIA che cosi si esprime: "Osservazioni sull'analisi costi-benefici: il proponente, in sede di risposta alla richiesta di integrazioni, ha presentato un'analisi costi-benefici da cui risulta un alto indice di redditività. L'opportunità dell'opera deriva o viene riconosciuta anche dai documenti di programmazione descritti nel SIA presentato"* *Osservazione n. 6* *In tutti i documenti si cita sempre lo studio di impatto ambientale (SIA) del 2003 e l'assenza della Valutazione Ambientale Strategica [pagina 115] non può essere in alcun modo sanata in quanto il Parere del Ministero dell'Ambiente n. 634 del 4 febbraio 2011 espresso ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs 163/2006 e denominate "Istruttoria VIA - Progetto Definitive Linea AC/AV Milano - Verona – sub tratta Treviglio - Brescia" e riferito alla sola tratta ad ovest di Brescia.* *Osservazione n. 7* *Nella Valutazione di incidenza a pagina 5 si legge un'affermazione che risulta totalmente destituita di fondamento in quanto la procedura di VIA e stata svolta per la sola tratta Milano - Treviglio.* *Osservazione n. 8* *Per essere precisi si deve segnalare come non si sia trattato nemmeno nel 2003 di una procedura di VIA ma soltanto della presentazione di uno Studio di Impatto Ambientale (SIA) cosi denominate anche nel documento del MATTM - Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale, siglato in data 28 agosto 2003, documento denominate "Parere espresso ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs 20 agosto 2002, n. 90 ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera LINEA A. V.IA.C. TORINO -VENEZIA TRATTA MILANO - VERONA" che a pagina 10 cos i recita:* *"Si rilevano tutt'ora divergenze con riferimento al rapporto del tracciato e l'aerostazione di Montichiari e tra il tracciato e l'ipotetico tracciato dell'autostrada Bre-Be-Mi risultante in alcuni brevi tratti sovrapposto a quello della linea ferroviaria: la Commissione [VIA] ritiene peraltro che la scelta di queste alternative non dipenda in misura determinante da fattori di tutela ambientale e, in ogni caso, prende atto che non le sono state sottoposte alternative di tracciato e che il SIA non esamina tracciati diversi da quello illustrato dal progetto preliminare presentato"* *Osservazione n. 9* *Nel medesimo documento il MATTM cosi si esprime "La circostanza che altre importanti infrastrutture sono desti-*	1.1) ed i passaggi estrapolati da un documento ben più ampio ed inequivoco predisposto nell'ambito della procedura stessa, come risulta fin dalla denominazione del documento stesso, non recano elementi per confutarlo, né avvalorano in alcun modo le perentorie affermazioni in ordine all'asserita mancanza della V.I.A. Tanto è vero che attualmente è in corso una procedura di V.I.A. relativa alle sole tematiche oggetto di precedenti prescrizioni, al fine di valutarne l'osservanza (ex art. 3.2 della precitata delibera 120/2003). Nel 2003 è stata esperita una regolare procedura di V.I.A. (si veda ad esempio la precitata delibera CIPE 120/2003, art. 1.1) ed i passaggi estrapolati da un documento ben più ampio ed inequivoco predisposto nell'ambito della procedura stessa, come risulta fin dalla denominazione del documento stesso, non recano elementi per confutarlo, né avvalorano in alcun modo le perentorie affermazioni in ordine all'asserita mancanza della V.I.A. Tanto è vero che attualmente è in corso una procedura di V.I.A. relativa alle sole tematiche oggetto di precedenti prescrizioni, al fine di valutarne l'osservanza (ex art. 3.2 della precitata delibera 120/2003). 10. Nel 2003 è stata esperita una regolare procedura di V.I.A. (si veda ad esempio la precitata delibera CIPE 120/2003, art. 1.1) ed i passaggi estrapolati da un documento ben più ampio ed inequivoco predisposto nell'ambito della procedura stessa, come risulta fin dalla denominazione del documento stesso, non recano elementi per confutarlo, né avvalorano in alcun modo le perentorie affermazioni in ordine all'asserita mancanza della V.I.A. Tanto è vero che attualmente è in corso una procedura di V.I.A. relativa alle sole tematiche oggetto di precedenti prescrizioni, al fine di valutarne l'osservanza (ex art. 3.2 della precitata delibera 120/2003). 11. Le esigenze espresse nel passaggio citato del PTCP della Provincia di Brescia trovano riscontro nel Progetto Definitivo approntato, né l'Osservante formula al riguardo censure o critiche, limitandosi a formulare un condivisibile auspicio. 12. Il tracciato del Progetto Definitivo presentato è già stato oggetto di aprrovaizione con la Delibera CIPE n.120 del 2003, ad eccezione della variante di Montichiari, oggetto dell'attuale CdS e VIA 13. La norma citata, art. 21, comma 2, lett. d) del D. Lgs. 152/2006, testualmente recita: <<L'autorità competente all'esito delle attività di cui al comma 1 ... d) in carenza di tali elementi, indica le condizioni per ottenere, in sede di presentazione del progetto definitivo, i necessari atti di consenso, senza che ciò pregiudichi la definizione del successivo procedi-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		nate ad essere realizzate in affiancamento alla nuova linea ferroviaria influisce sulle scelte progettuali, sulle misure, sui provvedimenti e sugli interventi da adottare ai fini del migliore inserimento dell'opera nell'ambiente. Scelte, misure, provvedimenti e interventi relativi ad esempio: *- alla gestione degli espropri nelle aree intercluse;* *- alla cantierizzazione (che se non coordinata determinerebbe un'incontrollata sommatoria degli effetti ambientali sulla viabilità e in genere delle attività di cantiere su una medesima area, gravi rischi per la viabilità e il traffico, ingiustificato incremento delle aree adibite alle attività di cantiere);"* *Osservazione n. 9* *A nulla può valere quindi la dichiarazione posta nell'istanza presentata al MATTM nell'anno 2014: "Si ricorda, peraltro, che l'opera in esame e stata approvata con prescrizioni e raccomandazioni, dal CIPE con Delibera del 5.12.2003, n. 120, a livello di Progetto Preliminare, ivi statuendo che "ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 e dell'art. 18, comma 6, del decreto legislativo n. 190/2002, e approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare per la "linea AV/AC Milano - Verona" ed è riconosciuta la compatibilità ambientale dell'opera. E conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera". Si rileva altresì che l'opera è stata oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale, procedura all'interno della quale, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Commissione Speciale,VIA, ha espresso parere positivo di valutazione di compatibilità ambientale dell'Opera, con prescrizioni e raccomandazioni."* *A nulla può valere questa affermazione in quanto non è mai stata effettuata alcuna Valutazione di Impatto Ambientale ma soltanto uno Studio di Impatto Ambientale."Il proponente ha presentato ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs 20 agosto 2002, n. 190, un progetto preliminare comprendente il SIA. Coerentemente con questa fase di progettazione il proponente NON ha dettagliatamente specificato alcuni aspetti dell'opera che dovranno essere definiti in sede di progettazione definitiva."* *"Nella fase di realizzazione l'impatto sulla componente considerata risulta pertanto di un certo rilievo ed accettabile solo in presenza dell'attuazione delle misure di mitigazione e compensazione elencate nel SIA e delle ulteriori particolari cautele da adottare in fase di progettazione definitiva e di realizzazione dell'opera.* *Osservazione n. 10* *Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) redatto per ogni singolo dettaglio della tratta A/C non assolve la mancanza di VIA.* *Parimenti non può essere attribuito alcun valore all'affermazione riportata sempre a pagina 5 dello Studio di Incidenza "Conseguentemente all'approvazione del Progetto Preliminare, l'opera è stata recepita dai diversi strumenti Pianificatori (PTR, PTCP e PGT-PATI) sopravvenuti ai diversi livelli di governo del territorio, strumenti a loro volta dotati delle necessarie e relative procedure di Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione di incidenza." anche perché, se cosi fosse stato la Valutazione di incidenza non sarebbe neppure stata redatta e presentata.* *Osservazione n. 11* *Per quanto riguarda la linea A/C deve essere tenuto in assoluta considerazione quanto riportato nel PTCP della Provincia di Brescia che cosi dichiara: "Le infrastrutture sovracomunali di viabilità e trasporto pubblico e le relative misure di salvaguardia devono essere oggetto di accordo fra i soggetti territorialmente e funzionalmente interessati attraverso le forme di coordinamento previste dal piano. In particolare si rimarca il fatto che la linea alta velocita \ alta capacita nella tratta Brescia - Verona in fase di progettazione, pur nel rispetto delle competenze sovraordinate, dovrà assumere una configurazione di tracciato atta a garantire il minore impatto ambientale e paesaggistico sul territorio provinciale e al contempo l'imprescindibile accessibilità diretta al capoluogo (perseguendo altresì una razionalizzazione delle ipotesi progettuali fino ad ora sviluppate, evitando soluzioni che prevedono inutili e dispendiose duplicazioni, così come proposto dal Comune di Brescia) e alle aree vitali e strategiche per lo sviluppo del tessuto insediativo provinciale. "* *Osservazione n. 12* *Deve essere evidenziato quanta e riportato nel PCTP della Provincia di Brescia ed in particolare nelle Tabelle (pagina 13 e successive) del medesimo documento PTCP-VAS16, in particolare la Tabella a pagina 24 così recita "In relazione al tracciato dell'AV-AC ferroviaria, si esprime conformità al tracciato tangente il perimetro sud della città*	mento>>. Premesso che la V.I.A., come rilevato in precedenza, è già stata esperita ed è in corso il mero subprocedimento di valutazione dell'osservanza alle prescrizioni impartite, e premesso altresì che non si vede come dall'analisi delle aree di cava e dei cantieri possano derivare variazioni di tracciato, dalla norma anzidetta non discende affatto l'impossibilità di redigere il Progetto Definitivo prima della V.I.A 14. Lo Studio di Impatto Ambientale è stato regolarmente inviato a Ministero dell'Ambiente e appare regolarmente pubblicato sul sito. Ne è stata fatta inoltre apposta pubblicazione dui quotidiani come previsto dalla legge. Non si comprende l'osservazione sul "tracciolino mobile". 15. Quanto alla presunta, ed in realtà insussistente, mancanza di una V.I.A. complessiva si è già controdedotto. 16. L'osservazione è di difficile comprensione. In ogni caso, la delibera CIPE n. 120/2003 ha perfezionato l'intesa Stato-Regione sulla scorta delle Intese generali quadro Governo-Regione Lombardia dell'11 aprile 2003 e Governo-Regione Veneto del 24 ottobre 2003, approvando il Progetto Preliminare anche ai fini della sua compatibilità ambientale. La Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo è in corso, tanto è vero che le osservazioni in esame sono state presentate proprio nell'ambito della relativa procedura. Le prescrizioni di agosto 2003 sono state recepite dalla delibera CIPE n. 120/2003 e ad esse è stata data un'attuazione sulla quale è in corso la Verifica di Ottemperanza. 17. La fase espropriativa avrà inizio solo dopo l'approvazione da parte del CIPE, quindi è estranea alla Conferenza di Servizi. Non si comprende comunque la rilevanza, ai fini della procedura in esame, dell'esistenza o meno di un finanziamento 13 anni fa. Nel momento in cui avranno inizio gli espropri il relativo finanziamento, assegnato dal CIPE, sarà disponibile (anzi, lo è già oggi) nella misura necessaria per l'attività stessa. CONTRODEDUZIONE ALLA OSSERVAZIONE N.17 L'avviso ai proprietari interessati dell'avvio del procedimento per l'approvazione del progetto definitivo è stato correttamente eseguito ai sensi della legge 241/1990,con le forme richiamate dall'art.166 comma 2 del d.lgs 163/2006 e per gli effetti del comma 4 del medesimo articolo.Le disposizioni del citato comma 2 derogano alle disposizioni degli artt. 11 e 16 del D.P.R. 327/2001. 18. Vedasi controdeduzione precedente 19. Quanto alle indagini geologiche eseguite nel periodo settembre-ottobre 2014 gli accessi ai terreni dei privati sono avvenuti unicamente previo assenso di questi ultimi, mediante accordi di natura privatistica che non si possono – né avrebbe senso

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		di Brescia, con una stazione di porla in località Montichiari. Tale previsione escluderebbe il collegamento diretto con la città capoluogo di provincia la cui stazione non può essere esclusa dal tracciato. L'uscita dalla città in direzione Verona, deve necessariamente avvenire sulla sede del tracciato ferroviario storico ed esistente, adeguatamente modificato per accogliere il traffico ferroviario previsto, evitando interferenze con le funzioni urbane lungo il tracciato e mitigando opportunamente gli impatti conseguenti." affermazione ripresa anche nelle pagine seguenti e per le quali si possono aggiungere riflessioni per quanta riportato alle pagine 35, 36 e successive, ed in particolare per quanta riportato alle pag. 42 e successive (pagine 49-50 e 53). *Osservazione n. 13* *A nulla possono valere gli Studi di Impatto Ambientale redatti per le singole Varianti, per le Aree di Cava o per i Cantieri.* *Infatti in calce alle singole Tavole del Progetto Definitvo la data riportata è quella del 22 luglio 2014. La Normativa nazionale e comunitaria su questo aspetto e chiarissima: non è possibile redigere un Progetto Definitivo prima che sia stata effettuata una Valutazione di Impatto Ambientale, VIA che potrebbe anche imporre opportuni spostamenti di tracciato o imporre varianti.* *La normativa italiana su questo aspetto è chiarissima. Peri citati motivi gli elaborati riportati non costituiscono Valutazione di Impatto Ambientale.* *Osservazione n. 14* *Il problema delle date assume aspetto importante anche perché le Osservazioni possono essere fatte soltanto qualora il progetto sia state ufficialmente posto a conoscenza del pubblico ma alla data del 30 settembre 2014 l'opera non risultava sul sito del Ministero dell'Ambiente, opera ferroviaria che non risulta nemmeno menzionata tra le voci in legenda.* *Nella cartografia online, a qualsiasi scala (l) il tracciolino "è mobile". Il fatto che si tratti di un tracciolino evidenzia lo state di approssimazione che caratterizza il progetto della tratta in esame: tratta Brescia- Verona in versione tracciolino (cosi come rappresentata sul portale Ancitel, rappresentazione cartografica costruita evidentemente in tutta fretta nell'ultima settimana del mese di ottobre 2014).* *Si vedano a titolo di esempio alcune immagini in calce riportate relative alla zona ove e prevista l'area di cantiere per la discesa della fresa meccanica a piena sezione necessaria per escavare la galleria ferroviaria di Lonato (BS).* *Sulla mobilita del tracciolino si potrebbero scrivere pagine ma giova evidenziare in questa sede come per nessun altro progetto sottoposto a VIA e riportato sul Portale dell'ANCITEL il problema si ponga: a qualsiasi scala, sia che si tratti di metanodotto o di infrastruttura aeroportuale il disegno e ovviamente precisamente riferito e "fisso/determinato".* *Osservazione n. 15* *Il D.Lgs 152 del 3 aprile 2006 Norme in materia ambientale prevede un preciso iter per la VIA ed ii Consorzio Cepav 2 non ha ottemperato al disposto normative sulla base di molteplici articoli, in primis assenza di una VIA complessiva per tutta l'opera in oggetto, secondariamente assenza della valutazione di alternative e, in particolare, assenza dell'alternativa zero (Art. 20, 21, Art. 22 comma 3 punto d.). Ai sensi dell' Art. 29 la mancanza di una VIA complessiva per l'intera opera - qualora la stessa fosse autorizzata o approvata e annullabile per violazione di legge.* *Osservazione n. 16* *La più volte menzionata Conferenza di Servizi citata nei documenti presentati al MATTM, Conferenza di Servizi svolta a seguito di una formale approvazione della VIA, e soltanto "citata" e non e stata svolta sulla base di un reale progetto definitivo e approvato, come si evidenzia dall'assenza di riferimenti più precisi alla stessa e dalle osservazioni pervenute e avanzate sia da parte del Ministero sia da altri Enti.* *Infatti se si osservano i documenti presenti sul sito del Ministero dell'Ambiente e evidente come lo Studio di impatto ambientale sia datato 7 luglio 2003 (ed ii Ministero abbia posto specifiche prescrizioni a fine agosto 2003)* *Osservazione n. 17* *Ai proprietari dei beni interessati dai vincoli preordinati all'esproprio, deve essere inviato l'avviso dell'avvio del procedimento venti giorni prima dell'emanazione dell'atto se questo e compatibile con le esigenze di celerità del procedimento (e non pare proprio che per la tratta Brescia - Verona vi siano gli estremi per procedere in questo sen-*	– impedire. 20. Le scelte di politica industriale non sono materia da affrontarsi in sede di osservazioni, né si può sostenere che nessun treno merci venga immesso nella Tratta AV/AC Brescia-Verona, che deve ancora essere realizzata. E' comunque chiaro che il raddoppiamento della linea ferroviaria, alleviando la linea storica dall'attuale carico, recherà vantaggio anche al traffico merci, ovunque il Gestore deciderà effettivamente di immetterlo 21. Premesso che l'Opera è evidentemente pubblica ed è finanziata nonché cofinanziata dall'Unione Europea, la sua mancata inclusione espressa nel cd. "Decreto Sblocca Italia" non rileva, perché essa è realizzabile con gli strumenti ordinari. 22. Non rilevante

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		so). Ora, sebbene il DPR 327/2001 dichiari al comma 3 dell'art. 11 come " La disposizione di cui al comma 2 [ovvero la comunicazione dell'apposizione del vincolo di esproprio] non si applica ai fini dell'approvazione del progetto preliminare delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi ricompresi nei programmi attuativi dell'articolo 1, comma 1, de/la legge 21 dicembre 2001, n. 443." è anche vero che la menzionata Legge 443/2001 esplicita come le opere da realizzarsi debbano essere state finanziate. L'art.1 comma 1 infatti cosi recita: "1. Il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese. L'individuazione è operata, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, a mezzo di un programma, formulato su proposta dei Ministri competenti, sentite le regioni interessate, ovvero su proposta delle regioni, sentiti i Ministri competenti, e inserito nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione." e circa il fatto che nel 2001 non fosse stata individuata alcuna risorsa e provato dal documento CIPE presente sul sito del Ministero dell'Ambiente. Osservazione n. 18 La mancata individuazione delle risorse, intesa come chiara e precisa individuazione degli stanziamenti necessari alla realizzazione dell'opera, rende quindi inapplicabile quanta disposto all'art. 12 del citato DPR 327/2001 e nessun alto che comporti la dichiarazione di pubblica utilità potrà essere disposto. Osservazione n. 19 La Conferenza di Servizi potrà quindi essere indetta soltanto a seguito della precisa individuazione delle risorse necessarie alla realizzazione dell'opera e soltanto a seguito della Conferenza di Servizi (così come riportato nell'art. 12) potranno essere posti i vincoli preordinati all'esproprio. Quanta si è verificato nel periodo settembre - ottobre 2014, ad esempio contatti da parte di Tecnici CEPAV2 incaricati per indagini geologiche, non può essere contemplato ne autorizzato in assenza di progetto definitivo anche ai sensi del combinato disposto di cui agli art.14, 15e16 del già citato DPR 327/2001. Osservazione n. 20 In relazione a quanta esattamente dichiarato nella Relazione Istruttoria (a pagina 30): "l'esercizio previsto a livello progettuale sul sistema ferroviario fra Torino - Venezia e caratterizzato dalla circolazione di treni viaggiatori e merci su entrambe le linee (Alta Capacita e cosiddetta linea "storica') " occorre osservare come questa semplice affermazione, unitamente alla frase "i treni del servizio merci saranno ripartiti tra le due linee [nuova linea alta velocità alta capacita e linea storica] secondo un modello di servizio ottimale", infici ogni considerazione a favore della realizzazione della tratta A/C Brescia - Verona, alla luce del fatto che nessun treno merci risulta istradato lungo le linee Alta Velocita. Tutto ciò premesso appare evidente come sia possibile, oggi a oltre 22 anni di distanza dalla prima stesura della documentazione a supporto dello Studio di Impatto Ambientale perseguire la riduzione dei tempi di percorrenza, l'aumento del grado di omotachicità sulle tratte esistenti e l'istradamento di treni ad alta velocita, grazie al ricorso di soluzioni tecnologiche all'epoca [1992] difficilmente ipotizzabili e che consentono ora di non dover necessariamente costruire l'opera in esame. Si evidenzia come per la linea ferroviaria esistente Brescia - Verona R.F.I. riporti i seguenti valori: - Regime di circolazione B.A.B. - C.C. - Codifica massa assiale D4 - Codifica per Traffico Combinato P/C80 Osservazione n. 21 Entrando nel merito del Decreto Legge n. 133 del 12 settembre 2014, Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle cattività produttive (G.U. n. 212 del 12 settembre 2014) meglio noto come "Decreto Sblocca Italia", possibile provvedimento che ha data impulso ad una accelerazione dell'istruttoria, occorre analizzare se lo stesso sia applicabile alla realizzazione della tratta in esame.	

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		In base all'art. 3 comma 2 a) del Digs 133/2014 la tratta Brescia - Verona non è ricompresa in quanta si cita soltanto la tratta relativa all'"ulteriore lotto costruttivo Asse AV/AC Verona - Padova" *La tratta in questione non risulta citata neppure al punto c) dell'art. 3 comma 2, e non risulta citata tra le opere cantierabili entro il 30/04/2015.* *Per l'eventuale stima dei sovra costi necessari e l'analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell'infrastruttura, [[che sia]] corredata da stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione [[dell'opera]] occorre rimarcare un punto sostanziale : l'art. 1430 del D.Lgs 133/2014 menziona "le opere pubbliche" e come precedentemente illustrato la tratta Brescia - Verona non è mai stata considerata opera pubblica né è mai stata finanziata.* *Osservazione n. 22* *Non trattandosi di Valutazione di Impatto Ambientale il titolo di questo documento non è "Osservazioni alla VIA per la Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano Verona" Bensì "Osservazioni per la realizzazione della linea ferroviaria AV/AC Torino Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona"*	
73.	Sig. Grazia Montini 07/11/2014 DVA-2014-36486	*Si tratta della stessa nota di cui all'Osservazione n° 154 a firma Bertolaso & altri, tra cui la Sig.ra Montini stessa.*	Vedere Osservazione n° 154
74.	Osservazione dell'Azienda Serraglio di Brunner Fulvia & C. s.a.s. Desenzano 05/11/2014 DVA-2014-0036487	Stessa osservazione di cui all'Osservazione n° 70	Si rimanda alla controdeduzione di cui all'Osservazione n° 70
75.	Sig. Bugni Gaetano Sommacampagna 05/11/2014 DVA-2014-0036488	*Viabilità provvisorie e di cantiere all'interno di aree abitate e su strade secondarie Comunali in Comune di Sommacampagna (VR). Nelle tavale di progetto sono previste nuove strade provvisoria (sterrate e non) ed é previsto, inoltre, l'utilizzo di strade comunali secondarie anche all'interno di aree abitate. Si evidenzia che tali strade, concepite per un traffico automobilistico locale hanno dimensioni e struttura NON idonee per sopportare un traffico pesante continuo di breve e/o lungo periodo. Cio premesso si chiede, che venga creata una pista di cantiere posta immediatamente a Sud della progettanda linea ferroviaria AC/AV MI -VE. Tale strada, con percorso prevalente in area non abitata o scarsamente abitata, consentirebbe:* *- di ridurre al minimo l'impatto di disturbo alla popolazione residente (meno rumore a meno inquinamento atmosferico);* *- di ridurre i costi di trasporto di mezzi e persona (strada più breve)* *- di eliminare i costi per il rifacimento delle strade comunali sicuramente danneggiate dal transito dei mezzi pesanti.*	In sede di redazione del progetto esecutivo della cantieristica verranno effettuate le opportune valutazioni in merito alla richiesta presentata
76.	Sig. Bugni Gaetano Sommacampagna 05/11/2014 DVA-2014-0036489	*Realizzazione in TRINCEA della TAV dalla Provinciale n.26 Morenica allo snodo ferroviario in prossimità dell'autostrada del Brennero in Comune di Sommacampagna (VR). Premesso che il territorio compreso fra la Provinciale Morenica e l'autostrada del Brennero, su cui dovrebbe transitare la Tratta AC/AV "Milano - Venezia" - Tratta "Milano- Verona", è ricco di giacimenti ghiaiosi e quindi ideale per realizzare opere viarie in trincea o galleria, si chiede la modifica del progetto con tracciato dello stesso in trincea o galleria (sull'esempio della TAV Bolzano Verona).* *Tale modifica permette:* *- un risparmio sui consumo di suolo* *- un risparmio economico in quanto il terreno scavato per la realizzazione dell'opera potrebbe essere venduto e con i ricavi si potrebbe finanziare la TAV stessa;* *- un abbattimento dell'inquinamento acustico (quando la TAV sarà in funzione)* *- un abbattimento dell'inquinamento dell'aria e dell'inquinamento acustico durante la cantierizzazione in quanto non ci sarebbero mezzi per le strade comunali di Sommacampagna e Sona.* *In sintesi la realizzazione dell'opera in trincea risolve in buona parte i problemi di diffusione del rumore e riduce drasticamente l'impatto ambientale.*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Cantierizzazione per la realizzazione della AC/AV Milano - Verona in Comune di Sommacampagna (VR). Nelle tavole di progetto sono previsti cantieri (delle dimensioni approssimative comprese tra i 50.000mq ed i 120.000mq) posti in aree non facilmente accessibili dai mezzi di cantiere e posti nelle vicinanze di aree urbanizzate. Ciò premesso si chiede, come già previsto nel vecchio progetto, che vi sia un unico cantiere posta in un'area, non abitata, individuata tra la via Bussolengo e l'esistente Ferrovia MI-VE in Comune di Sommacampagna. Tale soluzione consentirebbe di utilizzare il vicino casella autostradale di Sommacampagna per l'approvvigionamento dei materiali e delle persone funzionali al cantiere stesso evitando cosi di sovraccaricare ulteriormente il già gravato traffico locale di Sommacampagna riducendo, inoltre, al minimo il rumore di disturbo alla popolazione residente nonché l'inquinamento dell'aria dovuto al transito dei mezzi.	I cantieri riportati sul progetto definitivo sono essenziali per la realizzazione dell'opera. Tuttavia in fase esecuitiva saranno possibili ottimizzazioni nella localizzazione ed estensione delle aree.
77.	Sig. Gaetano Bugni 07/11/2014 DVA-2014-36490	*Cantierizzazione per la realizzazione della AC/AV Milano - Verona in Comune di Sommacampagna (VR).* *Nelle tavole di progetto sono previsti cantieri (delle dimensioni approssimative comprese tra i 50.000mq ed i 120.000mq) posti in aree non facilmente accessibili dai mezzi di cantiere e posti nelle vicinanze di aree urbanizzate.* *Ciò premesso si chiede,* *come già previsto nei vecchio progetto, che vi sia un unico cantiere posto in un'area, non abitata, individuata tra la via Bussolengo e l'esistente Ferrovia MI-VE in Comune di Sommacampagna.* *Tale soluzione consentirebbe di utilizzare il vicino casello autostradale di Sommacampagna per l' approwigionamento dei materiali e delle persone funzionali al cantiere stesso evitando così di sovraccaricare ulteriormente il già gravato traffico locale di Sommacampagna riducendo, inoltre, al minimo il rumore di disturbo alla popolazione residente nonché l' inquinamento dell'aria dovuto al transito dei mezzi.*	In sede di redazione del progetto esecutivo della cantieristica verranno effettuate le opportune valutazioni in merito alla richiesta presentata
78.	Comune di Lograto 6959 5/11/2014 DVA-2014-0036491	*Non si può non considerare lo scenario insediativo-territoriale, sociale e trasportistico, in quanto quello assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) è certamente obsoleto. Per questo motivo non pare logico afrontare un investimento di tale portata tenendo buone le risultanze della Via del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed internazionale, oltre che coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate.* *Si chiede pertanto il rifacimeno completo della procedura di VIA sull'intero lotto funzionale.* *Sempre a carattere generale, si osserva l'imprescindibilità di:* - *previsione di ripristino dei luoghi e di recupero ambientale a fine cantiere con le garanzie adeguate in termini fidejussori;* - *ripristino ambientale delle aree dedicate alle piste dl cantiere;* - *realizzazione di adeguate opere mitigative lungo il tratto ferroviario la cui altezza superi di 0,50 ml. Il piano di campagna.* *A titolo collaborativo si segnala anche che:* - *nel Documento IN0500DE2RGCA00000010 vengono riportate erroneamente stime di scavato pari a 8 milioni mc contro i 10 milioni di mc risultanti dalle operazioni di somma algebrica;* - *nel documento DE2ROCA0000237 si legge della tipologia di materiale da ritombamento (circa 1.000.000 mc al netto del materiale di reimpiego nella sola cava BS2 di Lograto) e della sua provenienza. Viste le quantità di materiale necessario al ritombamento delle cave di prestito, l'uso del solo materiale di scavo della linea (decurtato del 10% (rifiuto) non è sufficiente allo scopo.* *Sono presenti a poca distanza dalla linea A.C./A.V. un cantiere BREBEMI, che risulta essere in fase di esaurimento dell'attività, e il "Raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari", ultimato da Azzano Mella fino a Castenedolo;* *1. OSSERVAZIONE* *il cantiere operativo L.2.0.3 sia indicato pari a di 168.231 m^2 nella Relazione dello SIA, mentre nei documenti cartografici della stesso le dimensioni indicate sono di 156.272 m^2. Oltre che per le sue dimensioni il cantiere risulta impattante per:* - *La vicinanza con il Nucleo di Antica Formazione di Navate ;* - *La potenziale presenza di reperti archeologici viene valutata a rischio archeologico medio (non alto);*	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, si osserva che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio. Tutte le aree acquisite temporaneamente, comprese le piste, saranno ripristinate in modo opportuno al fine di consentirne l'uso precedente le attività di costruzione. Le eventuali garanzie saranno espresse negli accordi di occupazione che saranno di volta in volta definiti. La parte 18 del progetto definitivo contiene il progetto di tutte le mitigazioni ambientali previste per l'inserimento dell'opera nel territorio. Il progetto di ripristino della cava è riportato nella Parte 25 del PD. Nel caso di BS02 è previsto ritombamento con materiale degli scavi. Si precisa che presso gli altri siti estrattivi non è previsto l'impiego dei materiali inerti provenienti dal cantiere. *1. OSSERVAZIONE* sede di P.E. si valuterà l'ipotesi da voi formulata in merito alla ricollocazione di cantiere nei pressi della SP19 nell'ambito del territorio del Comune di Lograto. La prima ipotesi non è percorribile sia per la distanza sia perché,

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		- *La vista dei uno dei punti panoramici di rilevanza paesistica presente nel comune determinandone la sua occlusione ;* - *la Rete Ecologica Regionale che qualifica l'area come elemento primario della RER (fontanili del Mella) nonché come Ganglo primario a livello Comunale .* - *l'area vincolata con Atto Notorio alla produzione di biogas dell'adiacente impianto.* - *l'area del cantiere è in conflitto con la classificazione di sensibilità paesistica del comune che inserisce le aree relative in classe 3 e 4* - *Per questi motivi si chiede di rivedere dimensione e collocazione del cantiere. Si possono proporre due alternative (Figura 1):* - *la ricollocazione, sfruttando quello già esistente e non più utilizzato dalla Bre.Be.Mi., di recente ultimazione;* - *oppure lo spostamento della stesso a ridosso della linea all'altezza della svincolo della SP19, in parte in comune di Lograto e in parte in comune di Travagliato,* *Nel prime caso, il cantiere si troverebbe più a nord di quello previsto, ma su un sedime di dimensioni molto significative, mentre nella seconda opzione sarebbe più prossima all'attuale collocazione e di dimensione simile.* Si segnala che nel documento sono riportati gli impatti dell'osservazione sulle componenti ambientali. *2. OSSERVAZIONE* *La viabilità di cantiere L.2.0.3 al momento coinvolge immotivatamente l'intero tratto di accesso al Nucleo di Antica Formazione di Navate (via Navate). Non si comprende tale scelta visto che l'accesso al cantiere risulta prossimo alla SP21 (via Martiri della Libertà), mentre la viabilità di cantiere indicata prosegue quasi interamente per tutta via Navate costeggiandolo (Figura 2). Inoltre nella tavola IN05000E2P7CA0000002 tale viabilità risulta assente, mentre è presente nella tavola IN0500DE2P5CA00000181. Si fa notare inoltre che il punto di accesso al cantiere nella parte nord potrebbe essere raccordato a via Navate. Si osserva quindi, qualora il cantiere restasse nell'attuale posizione, che venga rivista la viabilità del cantiere stesso, escludendo via Navate e raccordando l'incrocio di accesso al cantiere con via Martiri della libertà e via Navate. Inoltre attraverso la rotonda di accesso al cantiere si dovrà prevedere la realizzazione di un tratto di collegamento (circa 50 m) in ingresso/uscita alia zona produttiva esistente.* Si segnala che nel documento sono riportati gli impatti dell'osservazione sulle componenti ambientali. *3. OSSERVAZIONE* *La Cava di prestita BS02 ha una superficie d'area estrattiva di 329.221 m2 e un volume estraibile di 1.049.774 m3 (con profondità massima di scavo di 6,9 m). Tale cava si pone in contrasto con:* *- le Aree Agricole di Valenza Paesistica (identificate in due fasce ai margini Est ed a Sud) previste dal PTCP, nelle quali sono peraltro vietate attività e trasformazioni che alterino i caratteri geomorfologici, vegetazionali e di percezione visuale .* *- la Rete Ecologica Regionale che qualifica l'area come elemento Secondario della RER identificato da Sistemi complessi caratterizzati dalla netta prevalenza di aree di significativo valore naturalistico tra loro continue .* *la cava è in conflitto con la classificazione di sensibilità paesistica del comune che situa le aree in classe 3 e 4 In prossimità della cava di prestito prevista (circa ad 800 m) ne esiste già una in attività che si chiede possa essere sfruttata in alternativa (totale o parziale) a quella prevista (Figura 3). La cava esistente alla quale si fa riferimento é la ATEg18 del Piano Cave della provincia di Brescia'. Essa ha una superficie dl 404.491 m2 e una profondita massima scavabile dl 25 m. Il Piano Cave prevede un volume complessivo stimato del giacimento pari a 2.800.000 m3 con una produzione totale di 1.000.000 m3 in 10 anni e un residuo stimato di 1.800.000 m3. L'ultimo aggiornamento disponibile relativo al volume cavato fornito dalla Provincia di Brescia e messo a disposizione dal comune (31.12.2013) è pari a 585.000 m3. Più in generale, poiche sono presenti sul territorio bresciano diversi bacini estrattivi, sottoutilizzati a causa della crisi che ha colpito il settore edilizio dal 2008 e poiché è prevista nel 2015 la revisione del Piano Cave Regionale decennale, che permetterebbe di evitare ulteriori ridimensionamenti della for-*	l'area indicata non risulta essere corrispondente ad un cantiere Brebe Mi in fase di dismissione. Non risultano problemi circa l'impianto di biogas. *2. OSSERVAZIONE* Via Navate risulta interessata dalla cabina MT e dal recapito degli scarichi per successiva adduzione al recapito. In sede di redazione del P.E. si valuterà un diverso posizionamento al fine di non interessare via Navate. Per quanto riguarda il raccordo alla zona industriale si provvederà alla sua realizzazione quale opera temporanea. *3. OSSERVAZIONE* A seguito delle numerose osservazioni pervenute dal territorio in merito al quadro del reperimento degli inerti per la realizzazione delle opere, il proponente ha rielaborato il quadro complessivo inserendo anche altre opzioni. Tuttavia la cava BS2, in relazione all'ubicazione prossima alla linea, alle caratteristiche dei materiali ed alla disponibilità, rappresenta un elemento tecnicamente imprescindibile per garantire l'approvvigionamento degli inerti per la costruzione della linea ferroviaria nella sua parte Ovest. *4. OSSERVAZIONE* uanto richiesto sarà valutato in sede di PE.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		za lavora nel settore, si ritiene inutile e dannosa l'apertura di nuove cave di prestito, essendovi già ampia disponibilità di bacini estrattivi sui territorio. Per questa motivo si osserva l'inutilità della Cava di prestito BS02 chiedendo il suo stralcio. *Si segnala che nel documento sono riportati gli impatti dell'osservazione sulle componenti ambientali.* *4. OSSERVAZIONE* *Qualora l'osservazione precedente non venisse accolta si fa notare che la viabilità per l'accesso alla cava BS02 risulta problematica in quanto il passaggio sulla ex SS 235 (via VI novembre) creerebbe una traffico indotto significativo (19.000 veicoli/giorno reali, rispetto agli 8.000 secondo il DERGCA0000001) e poco consono alle caratteristiche funzionali e geometriche della strada. Inoltre la strada di accesso alla cava, una strada privata, attualmente presenta dei problemi di incidentalità per i mezzi pesanti che accedono all'adiacente "area produttiva 4 novembre": tali problemi risulterebbero necessariamente accentuati dalla presenza di un maggior numero di veicoli. Si chiede quindi di rivalutare la viabilità in entrata alla cava.*	
		OPERE DI COMPENSAZIONE RICHIESTE *Le priorità dell'amministrazione comunale sono legate alla viabilità perciò si richiedono i seguenti interventi:* *1. la prosecuzione di via Aldo Moro in modo da realizzare un incrocio su via Orzinuovi in prossimità del cimitero (come previsto dal PGT). L'incrocio prevede secondo il PGT un'isola spartitraffico che consente la svolta soltanto in mano destra. Inoltre si prevede la realizzazione del marciapiede lungo via Aldo Moro e sistemazione del marciapiede da Via Giovanni XXIII al cimitero (Figura 4_1)(anno di realizzazione 2016);* *2. la realizzazione di 2 rotatorie sulla SP21 (Travagliato - Bagnola). Lungo tale strada ci sono notevoli problemi di visibilità dei veicoli che potrebbero essere risolti con l'inserimento delle rotatorie (Figura 4.2). Un delle rotonde e all'incrocio di Via Calini, Via Verdi e Via XXV Aprile (anno di realizzazione 2017) mentre l'altra e all'incrocio tra Via Tito Speri, Via XXV Aprile e Via Valabbio (anno di realizzazione 2018);* *3. il mantenimento della contro strada in uscita da Via Navate verso la rotatoria BREBEMI ad est, anno di realizzazione 2020;* *4. la realizzazione della pista ciclabile da via Navate verso la rotatoria di cantiere realizzata ad ovest (anno di realizzazione 2021);* *5. la realizzazione di una pista ciclabile lungo via Navate (anno di realizzazione 2021);* *6. la realizzazione di una rotatoria tra via Rudiano e via Crocifisso (Figura 4_3)(anno di realizzazione 2019).* *7. la messa in sicurezza di via Crocefisso mediante la realizzazione di idonea protezione guard-rail verso la roggia irrigua in lato ovest (anno di realizzazione 2017).*	Le richiesta si ritengono accoglibili Nulla osta alla cessione, al termine dei lavori, del tratto di pista interessato nello stato in cui si troverà al termine dei lavori senza alcun intervento di ripristino o adeguamento. Sarà a carico del Comune la procedura per l'acquisizione delle aree. La pista interesserà l'intera lunghezza di Via Navate. La messa in sicurezza di via Crocefisso verrà realizzata per una lunghezza di 2.300 dall'incrocio di Via Rudiana fino all'intersezione con la linea AV.
79.	Don Franco Perazzani Castelnuovo 04/11/2014 DVA-2014-0036494	*si chiede che il ponte di collegamento tra via S. Lorenzo ed il paese di Cavalcaselle venga ripristinato dopo i lavori, per mantenere l'accesso alla chiesetta "Madonna degli Angeli", considerato e officiato come santuario della madonna della popolazione e della parrocchia.*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si precisa che la chiesetta è raggiungibile dal Nuovo Cavalcavia di via Mantovana posto circa 300 m a est del Cavalcavia esistente ; si ritiene che un ulteriore cavalcavia sia invasivo sul territorio per la necessità dei vincoli di tracciamento secondo le norme stradali
80.	Comune di Azzano Mella 6132 05/11/2014 DVA-2014-0036496	*OSSERVA quanto segue:* *Preliminarmente:* *- si richiede, in accordo con altri enti, di poter approfondire i documenti messi a disposizione, sia per la loro complessità sia per il fatto che non sono aggiornati alla situazione attuale;* *- risulta necessario, da parte del sistema socio-economico provinciale (Comuni - compreso il capoluogo Brescia e Provincia in primo luogo) approfondire strategie certe riguardo lo sviluppo dell'area aeroportuale di Montichiari in quanto, allo stato attuale e senza certezze sul futuro della stessa, appare di tutta evidenza come la costruzione della tratta in oggetto, i relativi costi e il sacrificio dei territori attraversati, risultino ingiustificati rispetto alla previsione di transito di soli 18 treni al giorno (assunto che appare inattendibile la maggior previsione di transito dei treni merci). I necessari approfondimenti consentiranno di stabilire se sia piuttosto da preferire la linea storica Milano Treviglio Brescia Verona.*	Le osservazioni preliminari sullo sviluppo dell'area aeroportuale di Montichiari esulano dalle competenze specifiche del soggetto proponente e sono quindi da rivolgersi agli Enti con funzioni di pianificazione del territorio; si ricorda solo a tale proposito che la scelta dell'opera e del tracciato così come riportato sull'attuale progetto definitivo è frutto dell'iter di approvazione sul progetto preliminare da parte di tutti i livelli competenti (Regioni, Ministeri, CIPE). Il censimento dei ricettori è stato effettuato in conformità alla normativa vigente. Infatti il DPR 459/98 all'articolo 4 comma 1 preve-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Punto 1: Censimento dei ricettori - Elaborato IN0500DE2SHIM00060020 *Si evidenzia che nel territorio comunale di Azzano Mella, tra i ricettori di rumore e vibrazioni è stato rilevato un unico edificio (cascina Fenilnuovo) posta in lato Sud a circa 25 m dall'infrastruttura. Si segnala che in prossimità della futura linea ferroviaria sono presenti altri tre cascinali non rilevati tra i ricettori:* *- Cascina Fornasetta, a destinazione prevalentemente residenziale, posta a circa 270 metri dall'infrastruttura, in lato Nord;* *- Cascina Cizzanello, a destinazione residenziale ed agricola, posta a circa 360 metri dall'infrastruttura, in lato Nord;* *- Cascina Bonifica, a destinazione residenziale ed agricola, posta a circa 410 metri dall'infrastruttura, in lato Sud.* *Si chiede di inserire anche i suddetti fabbricati tra i ricettori da monitorare, per l'installazione di eventuali schermature fonoassorbenti o di abbattimento delle vibrazioni.* *Punto 2: Area di stoccaggio c/o progressiva 76+425* *Si segnala che l'area di stoccaggio prevista alia progressiva 76+425 rientra parzialmente nella zona di rispetto (con estensione 200m) del pozzo dell'acquedotto comunale. Al fine di tutelare la qualità e la quantità della risorsa idrica captata, sono quindi vietati gli insediamenti e le attività di cui all'art. 94, comma 4, del D. Lgs. 152/2006.* *Punto 3: Interferenza idraulica con Vaso Mandolossa* *Come evidenziato anche nell'elaborato IN0500DE2N4SA000A1801, l'interferenza tra la futura linea ferroviaria ed il Vaso Mandolossa costituisce un ambito di potenziale criticità ecosistemica. Il Comune di Azzano Mella ha aderito ad un progetto di rete ecologica sovraccomunale, con Ente capofila il Parco Agricolo Regionale del Monte Netto, rispetto al quale si chiede di verificare la coerenza con i principi fondamentali.* *Punto 4: Piste di cantiere* *Si segnala che la pista di cantiere prevista ad Ovest del raccordo tra la bretella autostradale ACP e la S.P. IX dovrà risolvere numerose interferenze idrauliche con i canali inclusi nel Reticolo Idrico Minore del Comune di Azzano Mella. In particolare, la considerevole differenza di quota esistente tra i terreni agricoli e i vasi irrigui, richiederà l'esecuzione di rilevati che potrebbero determinare ostacolo al deflusso delle acque di irrigazione e di quelle meteoriche in occasione di eventi atmosferici di forte intensità. La realizzazione delle piste di cantiere dovrà quindi includere anche l'esecuzione di canali provvisori per lo scolo delle acque. Si dovrà altrei porre particolare attenzione ai ripristini dello stato dei luoghi a opere ultimate, al fine di non creare pregiudizio all'attività agricola ed alla produttività nelle aree interessate dal passaggio dei mezzi di cantiere e dal deposito dei materiali da costruzione.*	de: "*Per le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 km/h il proponente l'opera individua i corridoi progettuali che meglio tutelino anche i singoli ricettori e quindi tutti i ricettori presenti all'interno di un corridoio di 250 m per lato, misurati a partire dalla mezzeria del binario esterno e fino la larghezza del corridoio può essere estesa fino a 500 m per lato in presenza di scuole, ospedali, case di cura e case di riposo*". Per quanto riguarda il monitoraggio ambientale questo, nel caso in cui si dovessero evidenziare situazioni di cricità oggi non previste presso altri edifici potranno essere effettuate eventuali misure integrative, in accordo con gli Enti di controllo. L'area sarà rilocalizzata in modo da non interferire con il pozzo dell'acquedotto comunale L'intervento di inserimento ambientale non è di competenza del proponente in quanto sarà a cura di Autostrade Centropadane La risoluzione delle interferenze idrauliche delle piste è già prevista. Si dettaglierà in PE
		Punto 5: Fontanili attivi - Elaborato IN0500DE2NZAC00020021 *Nell'atlante cartografico relativo alla componente ambiente idrico sotterraneo, non risultano rilevati i seguenti fontanili attivi presenti sul territorio comunale nelle adiacenze dell'infrastruttura in progetto:* *- Fontanile sui Vaso Gatello, in lato Nord alla futura linea ferroviaria, all'altezza della progressiva 76+800, con orientamento parallelo alla rete;* *- Fontanile sul Vaso Gatello, in lato Sud alla futura linea ferroviaria, in corrispondenza dell'area di stoccaggio prevista all'altezza della progressiva 76+425, con orientamento parallelo all'infrastruttura;* *Punto 6: Analisi vibrazioni in corrispondenza della Cascina Fenilnuovo* *In considerazione dell'estrema vicinanza della Cascina Fenilnuovo (progressiva 77+475) all'infrastruttura ferroviaria in oggetto e del fatto che la stessa è classificata nel vigente P.G.T. come edificio rurale di interesse storico-ambientale, si prescrive un'analisi approfondita delle vibrazioni ivi prodotte dall'esercizio della linea di Alta Velocità, in relazione alia conservazione del fabbricato ed al confort abitativo dei suoi residenti.* *Punto 7: Realizzazione di passaggio ciclo-pedonale in corrispondenza del Vaso Mandolossa* *All'interno dell'iniziativa sovraccomunale tesa a realizzare e mantenere una percorso ciclabile denominato "Via Dei Fontanili", avente estensione di oltre 50Km ed interessante tra gli altri anche i Comuni di Lograto (capofila), Castel Mella, Torbole Casaglia e Travagliato, l'Amministrazione Comunale di Azzano Mella intende realizzare, in corrispondenza della pista di cantiere posta ad Est del raccordo tra la bretella autostradale ACP e la S.P. IX, un tracciato ciclopedonale protetto di collegamento tra i Comuni di Azzano Mella e Castel Mella. Tale percorso però risulta non in sicurezza alla progressiva 78+175, in corrispondenza dell'interferenza tra il Vaso Mandolossa e il raccor-*	Si prende atto dell'osservazione. Il progetto esecutivo adotterà le idonee misure di salvaguardia. Il progetto contiene una analisi delle vibrazioni indotte dal transito ferroviario con l'identificazione degli edifici critici per i quali potrebbe rendersi necessaria l'adozione del sistema di mitigazione già definito. Poiché però l'analisi della propagazione delle vibrazioni dipende da numerosi fattori specifici e che in parte cambiano da punto a punto del territorio attraversato (come caratteristiche del manufatto su cui transita il convoglio, caratteristiche del sottosuolo, caratteristiche delle fondazioni e della struttura dell'edificio) la soluzione che si prevede di adottare (già sperimentata con successo su altre linee ferroviarie) è quella di effettuare puntuali misure in occasione dei primi transiti ferroviari (preesercizio) al fine di identificare quali ricettori effettivamente siano da mitigare e fornire i necessari elementi per il dimensionamento dei setti antivibranti. Ulteriori misure di vibrazioni sono effettuate dopo l'esecuzione dell'intervento di mitigazione al fine di verificarne l'efficacia.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		do autostradale ACP, ora, e la linea ferroviaria di A.V./A.C., in futuro. Si chiede quindi la messa in sicurezza del passaggio sotto l'infrastruttura ACP e la futura linea A.V/A.C., al fine di concretizzare il collegamento ciclo-pedonale sopra illustrato, interno alle opere di compensazione e mitigazione realizzate per la bretella autostradale de quo.	Si premette che la Via dei Fontanili attraversa ACP in corrispondenza di Via Pontegatello con un sottopasso già predisposto da ACP; l'intervento richiesto non può pertanto essere a carico del Proponente. In corrispondenza del Fiume Mandolossa la linea AV è in Viadotto, dunque permeabile anche per attraversamenti di piste ciclabili.
		Punto 8: Tratto di ex S.P. IX in disuso *La realizzazione della bretella autostradale ACP, del raccordo con la S.P. IX e della variante alla stessa, ha comportato la dismissione di un tratto di strada provinciale S.P. IX in località Pontegatello nel territorio di Azzano Mella. Una porzione di tale strada dismessa (avente lunghezza di circa 400 metri per una larghezza media di 7,50 m), quella posta a Nord-Est dell'abitato di Pontegatello, non riveste più valenza viaria tale da giustificarne le dimensioni trasversali. Tale infrastruttura fu realizzata sottraendo terreni alla coltivazione e, soprattutto, modificando significativamente il paesaggio agricolo circostante che, per il resto, conserva praticamente intatte le peculiarità tipiche del borgo rurale della bassa pianura bresciana. In un'ottica di recupero dello scenario agreste e di restituzione alla coltivazione di aree ormai inutilizzate, si chiede di valutare la possibilità di demolire la struttura viaria su dettagliata, recuperandone la massicciata per la realizzazione delle opere in progetto per la linea ferroviaria A.V./A.C., ripristinando la destinazione agricola delle aree così recuperate. Se accolta, la presente osservazione consentirebbe altresì di evitare l'estrazione di nuovo materiale di cava, recuperabile da strutture esistenti e non più necessarie.*	In questa fase non si ritiene di poter utilizzare il materiale indicato in quanto, anche in relazione alle limitate quantità, non pare tecnicamente ed economicamente fattibile.
		Punto 9: Compensazioni ambientali *Il progetto non prevede alcuna compensazione ambientale. Si richiede pertanto di integrare il progetto con le necessarie compensazioni inerenti, a titolo esemplificativo e non esaustivo:* *- compensazioni ambientali, naturalistiche e viabilistiche, anche minori;* *- realizzazione del percorso ciclo-pedonale richiamato al precedente punto 7, a Nord e Sud del passaggio in corrispondenza del Vaso Mandolossa, così da creare una greenway di collegamento tra i Comuni di Azzano Mella e di Castel Mella, che consentirebbe anche di concretizzare la potenzialità delle opere di mitigazione realizzate dalla società Autostrade Centro Padane sotto il profilo della mobilità lenta. Il tracciato potrà sfruttare, per il tratto Sud, la pista di cantiere prevista in progetto, mentre il tratto a Nord del passaggio sui Vasa Mandolossa sarà da realizzare fin oltre la cascina Cizzanello. In tal senso ci riserviamo di far avere una descrizione di maggio dettaglio delle richieste.*	Quanto proposto è realizzabile. In particolare si prevede che la pista ciclopedonale sia realizzata mediante: - realizzazione di un nuovo tratto di pista ciclopedonale in corrispondenza del Vaso Mandolossa che sottopassando il viadotto ferroviario si sviluppa in direzione Nord per una lunghezza complessiva di cica 600 metri fino alla Cascina Cizzanello; - riqualificazione della pista di cantiere, a fine lavori, in pista ciclopedonale per lo sviluppo a Sud, per una lunghezza di circa 1.500 metri.
81.	Sigg. Attilio Cavaliere e Carmela Rita Poltronieri Desenzano 05/11/2014 DVA-2014-0036509	*Osserva* *Che (come risulta dalla tavola 5 di 7 della cantierizzazione). le aree da occuparsi in via provvisoria, interessano delle parti di mia proprietà, che sono per l'azienda che conduce il fondo, di interesse strategico* *Nello specifico:* *Per quanto riguarda il Fg. 43 mapp. 123, 160 e 167 e 430* *Al limite dell'attuale strada pubblica esiste l'impianto di irrigazione privato che viene utilizzato anche per altri fondi dell'azienda Agricola omonima* *Per quanto riguarda il Fg. 43 mapp. 171 e 172* *Sono interessati da una unica strada di accesso all'azienda idonea alla percorrenza delle attrezzature agricole ed altri mezzi dei fornitori* *Per quanto riguarda il Fg. 43 mapp. 174 e 172* *Sono aree adibite alle attività ludiche dell'agriturismo che costituisce una delle fonti principali di guadagno dell'azienda* *Alla luce delle suesposte osservazioni, sono fiducioso in un Vostro accoglimento, al fine di limitare i danni all'azienda agricola.*	Le aree e viabilità di cantiere saranno ridefinite, in sede di redazione del Progetto Esecutivo ed in corso di esecuzione dei lavori saranno garantiti gli accessi. Eventuali danni materiali saranno valutati e compensati nel rispetto della normativa vigente.
82.	Comune di Montichiari 35828 05/11/2014	*1. In ragione degli esiti delle analisi (alla lettura delle quali si rimanda per i dettagli tecnici e metodologici) emerge in sostanza la proposta di rivalutare la necessità di realizzare le cave di prestito o, quanto meno, di rivalutare una loro localizzazione all'interno di ambiti estrattivi già autorizzati, sia per contenere gli impatti cumulativi, sia per contenere il consumo di suolo agricolo.*	Vedere Osservazione n° 10 Nota f)

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	DVA-2014-0036514	*Alla luce della situazione appena descritta, il Consiglio Comunale, con deliberazione nr. 60 del 3 novembre 2014 qui allegata, si è espresso fissando alcuni obiettivi e principi che qui si vogliono integralmente riportare a mo' di osservazione:* *a. necessita di contenere gli impatti ambientali indotti e cumulativi derivanti dal progetto, sia in fase di realizzazione che di gestione dell'infrastruttura;* *b. inequivocabile contrarietà alla previsione progettuale di realizzare le nuove cave di prestito BS3A e BS 3B e relativo cantiere di lavorazione in quanto si concretizzerebbe un rilevante consumo di suolo e conseguente apertura di un nuovo ed inaccettabile fronte di vulnerabilità ambientale;* *c. rilocalizzazione delle aree di approvvigionamento e di lavorazione in ambiti già attivi in Provincia di Brescia, in primis nell'ATEg43, in quanto -come dimostrato dall'analisi prodotta dalla società Algebra S.rl. appena citata- l'integrazione delle cave di prestito all'interno di comparti già strutturati rappresenta soluzione capace di evitare consumo di suolo e di perseguire vantaggi sia dal punto di vista ambientale che economico;* *d. condivisione, per quanto attinenti al territorio monteclarense in termini di presupposta riduzione dell'impatto ambientale, delle osservazioni formulate dall'Associazione bresciana cavatori (ABCI) da allegare al documento elaborato dalla Giunta comunale, e dai Comuni del bacino del marmo;* *e. necessita di porre particolare attenzione alle misure di mitigazione necessarie per contenere gli impatti ambientali durante la fase di realizzazione e di vita dell'opera;* *f. necessita di prevedere opere compensative, non incluse nel progetto definitivo, volte a garantire il bilancio sociale, economico ed ambientale alterato dall'opera e come di seguito indicate:* *1. recupero del sito ex Monti.Ri.Am mediante rimozione dei rifiuti;* *2. miglioramento della viabilità ciclopedonale nelle zone di prossimità alla linea AV/AC e di collegamento della frazione Vighizzolo;* *3. messa in sicurezza criticità viabilistiche nella frazione Vighizzolo;* *4. Realizzazione verde di protezione del centro abitato località Fascia d'oro;* *Per quanto concerne i precedenti punti b. e c. si vogliono fornire ulteriori elementi di giudizio.Viene proposta la ricollocazione delle cave di prestito all'interno di Ambiti Territoriali Estrattivi già presenti sul territorio provinciale. La scelta di un'eventuale ricollocazione pare non possa escludere l'Ate 43 per i seguenti ed ulteriori motivi:* *e l'ambito posto a minor distanza dalla linea ferroviaria in progetto, quasi in adiacenza; l'Ate 43 è l'unico attivo e autorizzato, se si esclude l'Ate 46 che pero si trova a distanza dall'opera tale per cui un suo utilizzo comporterebbe un aggravio dell'impatto ambientale; le quattro attività in corso nell'Ate 43 sono state autorizzate nel 2013 ed essendo nella fase iniziale di estrazione possono disporre di quantitativi estraibili paragonabili in quantità e qualità a quelli attualmente previsti dal progetto, senza con ciò che si debba ricorrere a quantitativi nella riserva del giacimento, ed escludendo sin d'ora un'eventuale estensione della perimetrazione attuale dell'ambito cosi come prefigurata dall'associazione industriali bresciani e dall'associazione cavatori; è l'unico ambito (anche a livello sovracomunale) in cui impianto autorizzativo è munito di prescrizioni ambientali già tradotte in atti convenzionali e che prevedono un sistema di monitoraggio in continuo secondo la tecnologia DCGIS-MBCA (monitoring based corrective actions) elaborata dalla società Algebra S.r.l. ed adottata dalla Provincia di Brescia;* *l'integrazione delle escavazioni previste all'interno dell'impianto convenzionale preesistente garantisce la compatibilità ambientale già accertata in sede autorizzativa originaria dell'ATE e l'utilizzo del sistema di monitoraggio già prescritto e implementato; l'integrazione delle escavazioni previste all'interno dell'impianto convenzionale preesistente assicura inoltre un maggior grado di accettabilità sociale;* *La soluzione proposta pare infine coerente con quanto disposto dall'art. 38 della legge regionale 14/1998 laddove si afferma ii principio secondo cui, nell'ambito di opere pubbliche di interesse nazionale e in caso di impossibilita o di eccessiva onerosità di reperire materiali inerti sul mercato (quindi: all'interno degli ambiti già autorizzati), può essere consentita l'estrazione in ambiti non previsti dalla pianificazione. Ciò equivale ad affermare ii principio secondo cui il materiale deve essere prioritariamente reperito negli ambiti estrattivi già autorizzati.* *Per quanto concerne il punto f. comma 1) preme sottolineare l'interferenza del tracciato con la discarica cessata Monti.Ri.Am. s.r.l. classificata, secondo la normativa vigente all'epoca dell'autorizzazione, come discarica di rifiuti*	Vedi ultimo capoverso del punto 4.. OSSERVAZIONE 2 La richiesta non risulta valutabile dal punto di vista tecnico economico in quanto l'osservazione è generica e non risultano piste ciclopedonali nell'area, né ne sono riportate nel PGT del Comune di Montichiari. OSSERVAZIONE 3 La richiesta risulta generica e dunque non valutabile dal punto di vista tecnico ed economico. OSSERVAZIONE 4 La richiesta non si ritiene accoglibile in relazione alle caratteristiche dell'area di tipo industriale - artigianale anche al fine di non sottrarre aree ai fondi agricoli. provvederà in PE ad individuare le misure progettuali necessarie alla bonifica dei materiali della discarica interferenti con le opere in progetto.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		speciali non tossici e non nocivi di II cat. tipo B con conferimenti ultimati nel 1995. Considerato che il progetto non ha al momento definite le soluzioni progettuali da adottare all'esecuzione dell'opera ove interferente con la discarica, si chiede che in ciò venga posta particolare attenzione durante le successive fasi progettuali e che si prescrivano misure di controllo al fine di prevenire potenziali rischi ambientali e sanitari.	
83.	Sigg. Amilcare Andreis, Laura Andreis, Renzo Speri Castelnuovo 04/11/2014 DVA-2014-0036529	*Osservazioni inerenti agli immobili di via Mischi n. 15,27,14.* *Disagi viabilità, rumori, polveri e vibrazioni.* *Si invita pertanto la commissione VIA nazionale ad esprimere parere negativo al progetto di cui all'opera.*	Visto che le abitazioni in via Mischi 14,15, 27 sono prossime alla cava VR01 si rimanda alla controdeduzione N° 35 in merito alle cave. Infine si segnala che in PD per quanto riguarda la fase realizzativa: - in merito ai disagi da rumori, sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato; - per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ...; - infine per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.
84.	Sig. Gino Merzi Castelnuovo 04/11/2014 DVA-2014-0036529	*Osservazioni inerenti agli immobili di via Stazione n.103.* *Visto il progetto, in particolare la tavola 127 che prevede al km 128+748 ,51 la realizzazione di un cavalca ferrovia sulla S.P. 27 di Mongabia; visto in dettaglio a nord dell'attuale tracciato dell'autostrada A4 il progetto per la realizzazione delta rampa stradale che prevede, contrariamente a quanto previsto dal progetto preliminare, la realizzazione di un'infrastruttura che pur non occupando materialmente immobili della scrivente società "Officine Mecc. Airmadi di Merzi Gino & C. Sas", si avvicina alle proprietà in maniera significativa e impattante che comporterà un incremento del rumore, delle vibrazioni, delle polveri causati dall'avvicinamento della strada all'azienda dello scrivente. Si evidenzia che la proprietà dello scrivente subirà un deprezzamento dovuto all'avvicinamento dell'infrastruttura alla proprietà privata nonché dall'occupazione aerea dell'impalcato del viadotto e dalla soluzione viabilistica di accesso. Tutto ciò premesso e considerato* *SI CHIEDE IN VIA PRINCIPALE* *1. di rivedere il tracciato* *SI CHIEDE IN VIA SUBORDINATA* *2. l'installazione di barriere fono-assorbenti nonché l'inserimento di appositi setti per la dissipazione delle vibrazioni;* *3. di rivedere il progetto della strada di accesso, in quanto l'azienda è interessata da traffico pesante (T.I.R. da 15 metri) che non riuscirebbe ad accedere visto e considerate che la suddetta ditta lavora per primarie ditte italiane e straniere.*	La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Saranno tuttavia garantiti gli accessi ai mezzi pesanti secondo la normativa stradale
85.	Confagricoltura Brescia - Unione Provinciale Agricoltori Intera tratta 05/11/2014 DVA-2014-0036535	*La pubblicazione dell'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità* *La realizzazione di un'opera così invasiva in un territorio caratterizzato da un insieme di fattori e condizioni tra loro fortemente collegati, sicuramente determinerà fenomeni di pesante squilibrio dal punta di vista economico, ambientale e di fruizione turistica.* *L'attuale tracciato mette a rischio l'area archeologica del Lavagnone ,sito riconosciuto dall'Unesco, modifica l'assetto idrogeologico e la rete idrica minore del bacino gardesano , riduce significativamente le superfici vitate a Lugana Doc, stravolge completamente la viabilità di una zona a forte vocazione turistica.* *L'opera in questione in termini di programmazione progettuale risale al 1992 , il successivo progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale sono stati eseguiti nel 2003 .* *Ad 11 anni di distanza si vuole dare attuazione al progetto definitivo senza procedere ad una revisione delle Studio di impatto ambientale in un territorio che in un lasso di tempo così ampio ha subito notevoli trasformazioni sotto il profilo urbanistico, paesaggistico, produttivo ed economico.* *Per tali ragioni l'Unione Provinciale Agricoltori esprime assoluta contrarietà alla realizzazione del tracciato nell'area gardesana per come individuato nel progetto in itinere e sollecita una costruttiva riflessione volta a considerare l'i-*	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sull'intero tracciato e sull'opera in sé in quanto il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, si segnala che il progetto ha già previsto idonei interventi di mitigazione ambientale per compatibilizzare l'opera con le zone tutelate. Va inoltre precisato che sin dal 2003 il CIPE aveva posto lungo tutto il tracciato il vincolo di fascia preordinata all'esproprio, vincolo che è stato poi regolarmente reiterato ed è tutt'oggi in vigore.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		potesi già valutata da CEPAV DUE che prevede l'utilizzo della linea storica esistente debitamente potenziata.	
86.	Comune di Lonato del Garda 28412 5/11/2014 DVA-2014-0036553	*Traffico veicolare frazione Campagna* *La cantierizzazione prevede di collegare la zona di ingresso della galleria naturale a Lonato (zona Salera) con la zona di uscita nel comune di Desenzano (loc. Serraglio).* *Tale collegamento rappresentato con una linea di colore viola nell'allegata planimetria, prevede lo scavalcamento dell'autostrada A4 Tale sistema presenta molti punti critici :* *-il nucleo storico di Campagna presenta una notevole strettoia e rende impossibile il passaggio, se non a senso alternato, di tutti i generi di veicolo;* *-la frazione di Campagna non può sopportare il nuovo traffico indotto dai nuovi cantieri ;* *-il passaggio in zona Rassica andrebbe ad incrociare la strada provinciale per Castiglione delle Stiviere, già appesantita dal traffico esistente e proveniente dalla tangenziale di Castiglione* *- lo stesso dicasi dell'attraversamento con via Pré,* *- Infine il nuovo percorso, aggiungerebbe tutto il carico cantieristico alla strada per il "Tiracollo",* *già molto trafficata per la presenza a valle del Centro Commerciale "IL LEONE" e delle varie zone industriali di Lonato e Desenzano, Si propone di portare la maggior parte del traffico di cantiere sulla tangenziale esistente a nord del centro di Lonato (A 11) eliminando interamente il percorso in precedenza descritto (in colore viola sull'allegata planimetria). Questo comporterebbe:* *-la realizzazione (in color arancione sulla planimetria) del tratto di collegamento tra la rotonda dell'attuale zona artigianale e l'accesso alla galleria della tangenziale ;* *-L' utilizzo della galleria e della tangenziale : A 11 di Lonato (in colore blu);* *-L'uscita dalla suddetta tangenziale in loc. Grezze di Desenzano, e previo adeguamento della strada comunale di Desenzano-San Pietro (in colore verde), l'utilizzo della viabilità esistente per raggiungere la località "Serraglio" (in colore azzurro), lasciando impregiudicato il tracciato per raggiungere eventualmente la zona cave (in colore azzurro).*	Il progetto di cantierizzazione prevede una viabilità che sarà percorsa prevalentemente dallo svincolo autostradale di Desenzano attraverso la SP ex 567 per arrivare all'imbocco orientale della galleria di Lonato . Pertanto le viabilità indicate quale strettoia Campagna e che arrivano percorrendo via Tiracollo saranno interessate solo limitatamente da alcune lavorazioni locali sulla GN Lonato. Per quanto sopra non si ritiene necessaria la proposta dell' Amministrazione sia perché comporterebbe un'inutile occupazione di suolo sia perchè non garantirebbe gli accessi intermedi per la realizzazione di opere accessorie.
		-Per il traffico con Montichiari, per ovviare alla strettoia di Campagna si propone di realizzare il nuovo cavalcavia a est di quello esistente e quindi di collegarsi alla strada esistente in un punto posto oltre il nucleo storico (sempre in color arancione) ; il tutto mantenendo la realizzazione della rotonda già prevista nel punto di innesto sulla provinciale per Montichiari per migliorare e rendere sicuro l'accesso. *Il cavalcavia dovrà essere realizzato prima della demolizione di quello esistente.*	La soluzione proposta dal Comune non risulta attuabile in quanto le nuove opere da realizzare risultano esterne alla fascia di territorio con vincolo preordinato agli espropri, tale circostanza richiederebbe una ulteriore fase approvativa non compatibile con la tempistica prevista per l'esecuzione del progetto.
		Cantiere località Salera *A fronte dell' installazione del cantiere, si propone che venga sottoscritto un accordo di programma o altro documento tra RFI, Comune di Lonato, e proprietari delle aree su cui sorgerà il cantiere.* *Il tutto redatto sulla base del PII adottato, affinché a fronte delle indennità di occupazione e di esproprio corrisposte ai proprietari, sia prevista, da parte degli stessi, entro due anni dall'inizio dei lavori (con garanzia fideiussoria bancaria) la corresponsione dell'importo di€ 3.200.000,00 all'Ente Comunale, per la realizzazione di almeno parte del centro sportivo. Fermo restando che le ulteriori somme stabilite a suo tempo in convenzione verranno rideterminate e versate* *secondo modalità da pattuire al memento in cui verrà approvata in via definitiva il piano di lottizzazione.* *L'impegno di RFI sarà, qualora si rendesse necessario, di utilizzare le aree come cantiere, anche abbassando la quota dell'area mediante escavazione e utilizzo del materiale sino a una profondità max. di ml. 3,50 e non oltre, e di ripristinare le stesse, al termine, ai soli fini edificatori con esclusione di altri riempimenti, ad una quota di profondità di ml. 2,50 in modo che il future insediamento risulti di minor impatto visive rispetto al centro storico della citta.* *Le operazioni di movimento terra saranno soggette ad un contributo economico al metro cubo scavato e riportato, da stabilire, per entità e modalità di versamento, nel suddetto accordo tra le parti e da corrispondere a favore del Comune di Lonato.* *A compensazione si dovrà erogare una somma di €200.000,00 ai cittadini per i danni/disagi.*	Vedere Osservazione n° 10
		Galleria Artificiale Lonato	La fasizzazione della cantierizzazione srarà studiata in modo da limitare al minimo le interferenze con il piazzale e sarà garantita

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		La galleria artificiale interessa la zona industriale di Lonato dalla ditta Feralpi alla Salera. *In particolare saranno scavati e ripristinati i piazzali di manovra e carico-scarico delle ditte interessate dal tracciato ferroviario con tutte le conseguenti problematiche nel corso dei lavori.* *Si chiede pertanto che si proceda quanto prima al ripristino di detti piazzali e che il solaio di copertura della galleria artificiale sia idoneo a sopportare ii traffico veicolare pesante, al fine di permettere le manovre e la sosta di tutti gli eventuali autoarticolati sulle aree occupate dal solaio.* *Si precisa che l'autorizzazione alle suddette manovre e alla sosta, non precluderà la proprietà di RFI e quindi l'accesso all'opera sottostante, che potrà avvenire in qualsiasi memento e per ii tempo necessario.*	l'operatività della ditta Feralpi. Per quanto riguarda l'utilizzo delle aree sopra la galleria artificiale, a fine lavori, si rimanda a deroga a cura di RFI.
		Cascina Faccendino (in parte collocata sul territorio del Comune di Calcinato) *A titolo di compensazioni il Proprietario sig. Roberti richiede:* *- che siano poste idonee barriere antipolvere durante i lavori e che le strade di accesso al cantiere siano limitate alla zona in prossimità della linea per minimizzare l'impatto sull'azienda e sulla residenza;* *- che al termine dei lavori sia realizzata un' idonea barriera antirumore e visiva verso la linea ferroviaria, costituita da una fascia alberata dislocata nei pressi degli edifici esistenti;*	Le mitigazioni ambientali per le fasi costruzione e di esercizio saranno poste "come indicato in progetto" nelle situazioni critiche al fine di rispettare i limiti previsti dalla normativa vigenti. Si precisa che per la mitigazione del rumore non si ritiene idonea l'adozione di fasce alberate.
		- che venga sin da ora concessa una deroga (da concordare) rispetto alla fascia di rispetto per eventuale ampliamento dell'azienda;	-per quanto riguarda la deroga si rimanda ad RFI
		- che in fase di calcolo d'indennità di esproprio sia tenuto in debito canto anche il danno aziendale che si verrà a subire per la riduzione dell'entità aziendale e quindi della redditività, e in particolare che siano inseriti anche tutti i reliquati che diverranno inutilizzabili e irraggiungibili dai mezzi (ad esempio la fascia tra la linea AV/AC e l'autostrada A4)	Gli indennizzi saranno in linea con quanto previsto dalla normativa vigente.
		Viabilità zona Feralpi *Al termine della tratta fuori terra, nei pressi della proprietà FERALPI, la linea entra in trincea per poi imboccare la galleria artificiale.* *Nei pressi della trincea e previsto un cantiere e un'ampia zona di stoccaggio ai quali si accede dal sottopasso Feralpi e dalle attuali strade che ora sono al servizio principalmente dell'acciaieria (in giallo sull'allegata planimetria generale).* *Questa viabilità transita dalla zona artigianale di Lonato, già appesantita dal traffico veicolare della zona produttiva in generale della FERALPI stessa , oltre al fatto che ii sottopasso e praticabile da un solo automezzo e che lo sbocco sulla strada principale, al termine della zona artigianale, e sprovvisto di rotonda per lo smaltimento del traffico.* *Tutto questo rende altamente trafficata e quindi pericolosa tutta la zona, per cui si chiede di verificare la possibilità di utilizzare strade alternative (in azzurro) anche mediante adeguamento delle stesse.*	Si precisa che i mezzi di cantiere utilizzeranno principalmente le piste lungo la galleria artificiale a cui giungeranno principalmente lungo la strada Via Campagna Sopra. La viabilità indicata di accesso alla Feralpi sarà utilizzata solo saltuariamente.
		Zona Rassica (Valerio Antonini proprietario immobile di cui al Foglio 75 Mappale 174; Elidio Canalie proprietario dell'immobile di cui al Foglio 35 Mappali 172 e 259; Luigi Locatelli proprietario immobile di cui al Foglio 35 mappale 357; Celeste Federici proprietario immobile di cui al Foglio 35 Mappale 20). *I proprietari, preoccupati per le lesioni che potrebbero essere arrecate ai loro immobili e per tutte le eventuali interruzioni delle loro attività dovute ai suddetti interventi, chiedono un idoneo tavolo di discussione, alla presenza di persone titolate a prendere tutte le decisioni del caso, che affronti con anticipo rispetto ai lavori, tutte le problematiche sopra descritte.*	Per la remunerazione degli espropri che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le stesse procedure già adottate per la linea Treviglio-Brescia, basate cioè sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma nello specifico che tutti gli eventuali danni che dovessero essere accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo previa redazione dei testimoniali di stato
		Cantiere Desenzano località Serraglio *In località Serraglio e prevista l'uscita della galleria nel Comune di Desenzano del Garda.* *In tale zona e previsto un cantiere e una grande area di stoccaggio che giunge sino ai limiti della zona archeologica del "Lavagnone" dichiarata sito UNESCO e ubicato in gran parte anche sul territorio di Lonato.*	Al fine di minimizzare l'impatto nell'area è stata studiata un'alternativa che prevede lo spostamento dei cantieri L4O2 e L4/5B1 in un'area a Sud-Ovest rispetto alla posizione di progetto, allontanandosi significativamente dal sito archeologico del lavagnone. Dovrà necessariamente essere mantenuta un'area tecnica in corrispondenza della porzione Nord-Ovest del cantiere L4O2 in corrispondenza dell'imbocco della galleria naturale di Lonato.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Al fine di ridurre l'incombenza sul sito e limitare l'occupazione dei suoli agricoli in zona Serraglio, in pieno spirito collaborativo, l'Amministrazione è disponibile, previo convenzionamento e verifica ambientale, a favorire l'utilizzo della zona cave come area di deposito e destinazione delle terre e rocce da scavo provenienti dal cantiere AV/AC, gestite ai sensi del D.Lgs.152/2006 e s.m.i .	Vedi la controdeduzione del punto precedente LN10.
		Ricadute occupazionali e sociali *L'augurio e che vi sia apertura nei confronti dei lavoratori disoccupati e delle imprese locali e del circondario affinché gli inevitabili disagi recati da un'opera pubblica di tanto rilievo siano almeno in parte compensati da una buona ricaduta economica sul territorio.* *Alla stesso modo, lungo tutta la durata dei lavori , si chiede che siano messi a disposizione, da parte di RFI e chi per loro, idonei interlocutori con i quali l'Amministrazione possa affrontare e risolvere tutte quelle inevitabili problematiche che sorgeranno durante l'esecuzione dell' opera.*	La realizzazione dell'opera avrà ricadute occupazionali, sia in forma diretta che indiretta, sul territorio. RFI ed il Consorzio Cepav due saranno costantemente disponibili a confronti per la risoluzione di tutte le problematiche, sia in sede di atto convenzionale che sarà da stipularsi con l'Ente locale, sia nella successiva fase realizzativa.
87.	Legambiente Lombardia - Onlus Intera tratta 04/11/2014 DVA-2014-0036576	*ad essere privo di una prospettiva nel trasporto passeggeri, è proprio lo scalo aeroportuale di Montichiari, che attualmente sopravvive con volumi di traffico semplicemente inconsistenti (nell'ordine dei 10.000 passeggeri annui) ma la cui vocazione principale è chiaramente quello di scalo per il decongestionamento del traffico cargo, al fine di alleggerire da questa quota di traffico le vicine aerostazioni di Linate e Orio al Serio. Anche l'apertura verso il Nord-Est appare poco plausibile, considerato il miglior posizionamento dell'aeroporto di Verona a tale scopo. La stazione AV di Montichiari rappresenta quindi anche in prospettiva una cattedrale nel deserto.* *Pertanto siamo a proporre di soprassedere alla previsione di variante di Montichiari, e di prevedere la realizzazione della nuova linea in affiancamento alla linea esistente anche nella tratta gardesana, da Lonato a Peschiera D. G., scelta che consentirebbe di conseguire forti risparmi, di intercettare traffico dal capoluogo bresciano, di limitare gli esborsi per espropri e contenziosi, nonché di minimizzare gli interventi compensativi, risultando un potenziamento di corridoio infrastrutturale esistente, non intaccando territori agricoli di grande pregio (pianura irrigua bresciana, area vinicola del Lugana) e valore delle produzioni.* *Per quanta sinora esposto, si auspica la revisione del progetto [.....]*	1) Con riferimento alla richiesta di non prevedere il progetto del tracciato della variante di Montichiari, sulla base delle mancanza di prospettive di sviluppo per l'aereoporto di Montichiari, si segnala quanto segue: - Il collegamento AV/AC con l'aeroporto di Montichiari tra le progressive km 87+080 e km 101+327 viene indicato nell'allegato A della Deliberazione n.120 del 5 dicembre 2003 del CIPE (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 132 dell'8 giugno 2004), come prescrizione imposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale prescrizione è determinata dall'importanza che è destinato ad avere, a livello nazionale, lo sviluppo dell'aeroporto di Montichiari, al cui servizio è prevista la stazione ferroviaria AV. - lo sviluppo dell'aeroporto di Montichiari è previsto dagli strumenti di pianificazione territoriale vigenti (PTR, PTCP della Provincia di Brescia), come meglio descritto nella relazione generale di variante (IN0500DE2RGSA0000001). 2) In merito invece alla richiesta di potenziamento della linea storica esistente al posto dell'intero tracciato in progetto si fa presente che la richiesta non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA: la presente fase, infatti, non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé in quanto il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003.
		Per quanta sinora esposto, si auspica la revisione del progetto soprassedendo e stralciando la realizzazione delle cave di prestito previste e privilegiando in ogni caso il ricorso a materiali derivanti da selezione, lavorazione e riciclo di inerti e macerie.	Vedere Osservazione n° 10
88.	Comune di Capriano del Colle 11312 06/11/2014 DVA-2014-0036596	*OSSERVAZIONE di carattere generale* *Poiché non si può non riconsiderare lo scenario insediativo-territoriale, sociale e trasportistico, in quanto quello assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) è certamente obsoleto, non pare logico affrontare un investimento di tale portata tenendo buone le risultanze della VIA del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed Internazionale, oltre che coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate. Si chiede pertanto il rifacimento completo della procedura di VIA sull'intero lotto funzionale oltre che la riverifica sull'intero piano d'area vasta che potrebbe portare ad una più corretta localizzazione dell'opera, in altro sito lontano dal territorio comunale.* *Sempre a carattere generale, ed a supporto della tesi sopraesposta, si osserva inoltre che:* - *Le descrizioni delle aree di intervento risultano burocraticamente sommarie e di poca utilità al riconoscimento dei*	Si nota che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, e che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interesssta dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio. Ad integrazione di quanto già detto al punto precedente, si precisa che: - l'ubicazione delle aree di cantiere , aree tecniche e di stoc-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		caratteri, dei valori e dei disvalori. - *Non risulta, perche non viene data una descrizione neppure sommaria, che siano state valutate alternative alle localizzazioni proposte per le varie tipologie di insediamento come risulta previsto dall'art. 27, co. 5, let. d) del Dlgs. 152/2006.* - *Non si è tenuto in alcun conto il tema del consumo di suolo che, anche se considerate 'temporaneo' e al di là degli indennizzi monetari, costituisce pur sempre un elemento di forte impatto ambientale per la modificazione degli equilibri ecologici, per l'impoverimento del sistema agricolo e per la riduzione di produttività del suolo ripristinato.* - *E' sorprendente che il tema dell'impatto paesaggistico venga affrontato semplicemente come occultamento degli elementi distonici e contrastanti come quelli introdotti dalle aree di cantiere. A pag. 21 della Relazione dello Studio di Impatto Ambientale si legge "dove sono previste dune perimetrali realizzate con il terreno di scotico.[...]costituirà,[...]un elemento di attenuazione dell'impatto paesaggistico Tale affermazione sembra non considerare il carattere distintivo del paesaggio agrario attraversato dal tracciato che, almeno fino a Montichiari, e completamente pianeggiante e privo di 'dune' che costituiranno una anomalia morfologica e pertanto una evidente intrusione paesaggistica.* - *Lo Studio di Impatto Ambientale prende in considerazione quali aree di potenziale criticità paesaggistica situate nella provincia di Brescia solo l'imbocco est galleria Lonato - progressiva km.110, il sistema Frassino - Baccolto - Mincio, dalla progressiva km.122,3 alla progressiva km.125,2. Dimentica però di evidenziare e pertanto di valutare tutta la fascia ai piedi del Monte Netto attraversata dall'infrastruttura e sede di diverse aree di cantiere. Si ricorda al riguardo che il Monte Netto è Parco Regionale ed è classificato dal PPR fra gli elementi identificativi del paesaggio regionale.* - *Lo Studio di Impatto Ambientale non effettua alcuna valutazione in relazione all'andamento altimetrico della TAV/TAC in relazione a quello della già realizzata SP19. Al riguardo, parrebbe (non esistono sezioni o profili che contemplino entrambe le infrastrutture) che il profilo altimetrico della TAV/AC non coincida con quello della SP19 ma si posizioni ad una quota superiore aumentando l'interferenza/occlusione visiva da nord verso sud proprio in direzione del Monte Netto e che al riguardo non siano descritti gli interventi di mitigazione impiegati.* - *Non è previsto alcun progetto di ripristino delle aree utilizzate per la cantierizzazione, una volta esaurita la loro funzione, che consenta una qualsiasi valutazione.* - *Non sono disponibili elaborati necessari per un approfondito esame tecnico delle soluzioni proposte dal punto di vista irriguo-idraulico che garantiscano la continuazione delle attività agricole durante le fasi dei lavori e successive, l'invarianza idraulica, lo smaltimento adeguato delle acque di prima pioggia e la sicurezza dal punta di vista idrogeologico.* - *Si tenga conto che un'opera di questo impatto, che prevede l'abbattimento di alcuni capannoni, comporterà la perdita di posti di lavoro in un'economia territoriale già fragile con tutti i risvolti sindacali del caso, inoltre la riduzione degli insediamenti produttivi comporterà un minor gettito per le casse comunali con ripercussioni sulle già esigue risorse destinate al sostegno, in campo socio assistenziale, della comunità.* - *Si rimarca anche l'attenzione al cronoprogramma degli interventi mitigativi e delle opere accessorie alla cantierizzazione, con l'indispensabilità dell'adeguamento delle sedi viarie utilizzate per i cantieri, per evitare l'utilizzo di tracciati alternativi, anche temporaneamente.* - *il ripristino dei luoghi e di recupero ambientale a fine cantiere con le garanzie adeguate in termini fidejussori;* - *Il ripristino ambientale delle aree dedicate alle piste di cantiere;* - *la realizzazione di adeguate opere mitigative lungo il tratto ferroviario la cui altezza superi di 0,50 ml. il piano di campagna.*	caggio ha tenuto conto della qualità dei suoli minimizzando l'impatto compatibilmente con le esigenze tecniche. - si rimanda inoltre alla controdeduzione al punto N° 88. Premesso che il territorio del comune di Capriano del Colle è interessato solamente da un'area di stoccaggio di poco meno di un ettaro, si evidenzia come le caratteristiche dell'area interessata sono quelle di area artigianale - industriale. Inoltre l'area si troverà a ridosso dell'infrastruttura stradale in esercizio (SP19) e del costruendo viadotto Mella. Si ritiene, pertanto, appropriata l'adozione di dune che limitino la visione delle attività lavorative. L'approfondimento della valutazione delle interferenze della cantierizzazione con il Parco del Monte Netto sono oggetto di integrazioni alla documentazione ambientale così come richiesto dal MATTM. Il profilo altimetrico della linea ferroviaria è il minore possibile tenendo conto dei vincoli territoriali e di progetto (specifici per le infrastrutture ferroviarie ad alta velocità). Gli interventi di mitigazione ambientale previsti sono riportati negli elaborati contenuti nella parte 18 del progetto definitivo. Le aree occupate temporaneamente nella fase di cantierizzazione saranno ripristinate allo stato originario. Il progetto definitivo prevede già quanto qui richiesto. Una migliore definizione sarà fornita in fase di PE. Il tracciato dell'opera, per il 100% in stretto affiancameto con altre infrastrutture, ha avuto tra gli obiettivi primari quelli di ridurre l'impatto sul territorio e sulle attività residenziali e produttive presenti; il numero di edifici produttivi impattati è pertanto minimo, ancorchè in una realtà urbanizzata come la pianura padana è praticamente impossibile poter individuare un tracciato senza alcuna demolizione. Si tenga presente peraltro che l'ipotesi di potenziamento (quadruplicamento) della linea ferroviaria esistente comporterebbe un impatto socio-territoriale ben maggiore; la attuale linea è stata infatti realizzata tra il 1840 e il 1870; da quell'epoca il territorio circostante la linea ha subito un'estesa urbanizzazione, così che oggi il raddoppio della linea andrebbe ad interessare centri abitati consolidati (in particolare, Brescia, Desenzano, Peschiera) dove sarebbe necessario demolire centinaia di abitazioni e fabbricati produttivi. La maggior parte della viabilità utilizzata dai mezzi di cantiere sarà costituita da piste limitrofe alle aree di lavoro dedicate ai soli lavori di costruzione. La viabilità pubblica sarà impegnata dunque nelle situazioni strettamente necessarie. I percorsi potranno essere concordati con le Amministrazioni locali e gli eventuali ammaloramenti saranno oggetto di ripristino. Le aree occupate temporaneamente nella fase di cantierizzazione saranno ripristinate allo stato originario. Le attività, a carico di Cepav uno, sono garantite contrattualmente verso RFI.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			La realizzazione delle opere mitigative lungo il tratto ferroviario sono illustrate nella parte 18 del progetto definitivo.
		1. OSSERVAZIONE *L'area di stoccaggio L.2.S.T.22 a causa dell'utilizzo di una cartografia obsoleta ricade quasi interamente su un complesso residenziale di recente ultimazione di circa 92 unità abitative (Cascina S. Giorgio). Si chiede pertanto che l'area di stoccaggio L.2.S.T.22 venga trasferita altrove, valutando correttamente gli impatti di alternative localizzative, dato che le dimensioni disponibili tra l'area residenziale ed il fiume Mella sono esigue e non raggiungono i circa 58.000 m2 previsti per l'area di stoccaggio. Si prediligano alternative localizzative su aree intercluse o dismesse, che non comportino consumo di nuovo suolo (Figura 1).* *Si segnala che nel documento sono riportati gli impatti dell'osservazione sulle componenti ambientali.*	L'area di stoccaggio verrà ricollocata in fase di progettazione esecutiva cercando di sposare le esigenze produttive e le esigenze manifestate dall'Amministrazione.
		2. OSSERVAZIONE *Il progetto della linea prevede la realizzazione di un viadotto sul fiume Mella. Si segnala che la zona a sud del viadotto previsto e dell'esistente viadotto del "Raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casella di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari" e soggetta ad esondazione (Figura 2). Si fa notare inoltre che dai documenti dello SIA non è ancora stata svolta la verifica idraulica, ma essa non può essere un contenuto rinviabile al progetto esecutivo, in quanto comporta la necessità di valutare ora gli impatti di eventuali modifiche alle soluzioni progettuali.* *Si segnala che nel documento sono riportati gli impatti dell'osservazione sulle componenti ambientali.*	La verifica idraulica del fiume Mella fa già parte del Progetto Definitivo. È stata inserita nella Parte 4: RELAZIONI IDROLOGICHE E IDRAULICHE e non nel SIA .
		2. OSSERVAZIONE *Il progetto della linea prevede la realizzazione di un viadotto sul fiume Mella. Si segnala che la zona a sud del viadotto previsto e dell'esistente viadotto del "Raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casella di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari" e soggetta ad esondazione (Figura 2). Si ritiene che il posizionamento di ulteriori pile per la realizzazione del secondo viadotto crei un impatto significativo per quanta riguarda la gestione delle acque superficiali di un fiume del reticolo idrico primario. Si chiede quindi una soluzione alterativa da concordare con l'amministrazione comunale, come ad esempio l'allargamento del letto del fiume, sempre fatti salvi gli impatti derivanti che andranno compiutamente valutati. Si dovranno anche valutare le modifiche alle fasce fluviali derivanti dagli interventi in alveo, concordando con l'autorità di bacino competente ogni opera, avendo la massima attenzione al dissesto idrogeologico. Si segnala inoltre che l'intervento sarà impattante anche sulla Rete Ecologica Regionale, il quale costituisce elemento primario nella progettazione urbanistica da recepire obbligatoriamente negli strumenti di governo del territorio.* *Si segnala che nel documento sono riportati gli impatti dell'osservazione sulle componenti ambientali.*	Non si ritengono perseguibili tecnicamente le proposte del Comune. In PD sono state eseguite le dovute verifiche idrauliche con riferimento al viadotto sul Fiume Mella nella specifica relazione idraulica inserita nella Parte 4 (RELAZIONI IDROLOGICHE E IDRAULICHE). Si tenga conto, peraltro, che la competenza sul corso d'acqua in questione è relativa all'AIPO.
		3. OSSERVAZIONE *Un altro aspetto problematico risulta essere quello della restituzione dei terreni agricoli e delle strade utilizzate durante la cantierizzazione alle condizioni ante-operam, Si sollevano perplessità sul fatto che lo scotico di 40 cm effettuato nelle aree e lungo le piste di cantiere - e poi restituito a fine lavori - sia sufficiente a garantire una produttività agricola paragonabile a quella esistente. Si chiede pertanto che le aree agricole interessate da cantieri, aree di stoccaggio e dalla relativa viabilità vengano restituite con condizioni di produttività paragonabili a quelle ante-operam. Si chiede inoltre che venga prevista una polizza fideiussoria legata al ripristino.*	Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una piena funzionalità all'uso agricolo, paragonabile a quella precedente l'intervento.
		Non si è tenuto conto della presenza di PCB rilevato dall'ARPA di Brescia e pertanto della necessità di BONIFICA dell'area con particolare riferimento allo strato di suolo che, secondo il progetto, sarebbe asportato ed accatastato in cantiere (previsione impossibile nel caso di materiale inquinato). Inoltre il passaggio di mezzi pesanti in transito sulle sede stradali, non bitumate, muoverebbe polveri inquinate da PCB e metalli pesanti come rilevato da ARPA Brescia; sull'argomento sono in essere opportune "ORDINANZE" sindacali. *Si segnala che nel documento sono riportati gli impatti dell'osservazione sulle componenti ambientali.*	Con riferimento agli inquinanti segnalati si precisa che i materiali saranno caratterizzati secondo quanto Previsto dalla normativa vigente
		4. OSSERVAZIONE *Lo stato attuale della rete stradale utilizzata per la viabilità di cantiere deve essere completamente ripristinato, con la ri-asfaltatura per restituire la rete stradale in condizioni paragonabili a quelle ante cantierizzazione; VA DA SE CHE LA STESSA ANDRA' MANUTENUTA E MONITORATA in maniera "COSTANTE", durante tutto il periodo*	La viabilità interessata da mezzi di cantiere verrà monitorata ed alla fine delle attività di costruzione si verificherà se saranno sopraggiunti ammaloramenti del manto stradale; il Consorzio provvederà pertanto all'adeguato ripristino per gli ammaloramenti ri-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		previsto per la cantierizzazione, ai fini del continuo utilizzo da parte degli utenti fruitori;	conducibili al transito dei propri mezzi.
		4. OSSERVAZIONE *per tale richiesta, a garanzia del corretto mantenimento stradale, dovrà depositarsi opportuna polizza fideiussoria Bancaria da quantificarsi successivamente;*	Non si ritiene necessaria la polizza fidejussoria.
		5. OSSERVAZIONE *Si evidenzia la potenziale problematicità derivante agli edifici prossimi al viadotto ferroviario (cascine storiche risalenti al 1600 soggette a vincolo di tutela ambientale e monumentale) per quanto riguarda le vibrazioni prodotte dal passaggio dei convogli ferroviari. Tale problema si manifesta anche nei confronti delle attività produttive nella zona industriale. Inoltre anche lo studio degli effetti derivanti dall'inquinamento acustico non sembra adeguatamente approfondito considerando che a ridosso dell'infrastruttura risiedono circa 100 (cento) famiglie oltre alle centinaia di lavoratori insediati nella zona produttiva. Non paiono compiutamente analizzati tali impatti ambientali che dovranno obbligatoriamente essere presi in considerazione in sede di VIA, con dimostrazione delle vibrazioni prevedibili e proposta di mitigazioni.*	La problematicità delle vibrazioni è riconducibile ai tratti di linea in rilevato ed in galleria. Fortunatamente nei tratti in viadotto, come quello in oggetto, in relazione alle carttteristiche strutturali dei viadotti la propagazione delle vibrazioni è già trascurabile nei pressi dell'opera ferroviaria, così come peraltro confermato dai rilievi condotti presso le infrastrutture ad Alta Velocità attualmente in esercizio. Per quanto riguarda il rumore, il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.
		6. OSSERVAZIONE *Si evidenzia la potenziale problematicità derivante agli edifici prossimi al viadotto ferroviario ed alla linea in generale per quanta riguarda l'Impatto elettromagnetico prodotto dall'elettrificazione della linea. Non paiono compiutamente analizzati tali impatti ambientali che dovranno obbligatoriamente essere presi in considerazione in sede di VIA, con dimostrazione dei campi magnetici prevedibili e proposta di mitigazioni.*	Il progetto preliminare è già stato approvato e dichiarato compatibile dal punto di vista ambientale con prescrizioni con la Delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003. E' attualmente all'esame del MATTM la verifica di ottemperanza del progetto definitivo alle suddette prescrizioni. Nel merito Gli impatti dovuti all'elettromagnetismo sono stati compiutamente affrontati e tutti gli edifici maggiormente esposti saranno oggetto di monitoraggio ambientale finalizzato alla verifica del rispetto degli inderogabili limiti normativi. Si fa comunque presente che i limiti espositivi all'inquinamento elettromagnetico sono già rispettati a pochi metri dalla linea.
		OPERE COMPENSATIVE RICHIESTE *Le opere compensative richieste riguardano principalmente la viabilità e possono essere sintetizzate come segue:* - *Collegamento attraverso al rete degli autobus urbani tra la città di Brescia ed il comune di Capriano del Colle. L'accordo tra il gestore del servizio (Brescia Trasporti) e l'amministrazione comunale è già stato discusso e prevede il prolungamento della linea 17 degli autobus urbani;* - *Riqualificazione di via Trento tramite ri-asfaltatura ed in particolare con il rifacimento dei marciapiedi e l'inserimento di attraversamenti pedonali più sicuri;* - *Realizzazione di un rotatoria all'incrocio tra via Trento, via Chiesae via del Molino;* - *Riqualificazione del percorso ciclopedonale lungo il fiume Mella;* - *Ultimazione del collegamento tra la rotatoria di ingesso/uscita al "Raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari" sita in comune di Flero e la zona industriale di Flero e Fenili Belasi in località Zerbino (Figura3)* - *Trasferimento delle attività ora presenti nell'area d'interesse collettivo localizzata sul fondo cieco di-via Industriale, che verrà utilizzata come accesso al cantiere L.2.O.4. (attività ludico-sportive quali piste per modellismo e cicli-*	- Esula dalle competenze del Proponente - L'intervento richiesto dal Comune è tecnicamente fattibile. In particolare si prevede l'asfaltatura di via Trento per un tratto di 2500 m dalla rotonda a Ovest del fiume Mella fino all'incrocio con via Majorana a Nord dell'AV. - L'intervento richiesto dal Comune è tecnicamente fattibile. - L'intervento richiesto dal Comune è tecnicamente fattibile per un tratto di circa 2.500 metri a Sud della AV fino al ponte di Via Trento. - L'intervento richiesto risulta esterno al territorio del comune di Capriano del Colle. - L'intervento richiesto dal Comune è tecnicamente fattibile. In

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		smo, pista per educazione stradale per le scuole primarie e secondarie ecc..), al di sotto del viadotto della linea A.C./A.V. affiancato alla SP19, con una riqualificazione dell'intera area attraverso illuminazione, rifacimento della pavimentazione con parcheggi ed aree verdi in modo da rendere il luogo fruibile dai cittadini e scongiurare la presenza di attività illegali (Figura 4).	particolare l'intervento compensativo interessa un'area di 50 m x 300 m in larghezza.
89.	Comune di Mazzano 20910 06/11/2014 DVA-2014-0036610	*OSSERVAZIONE di carattere generale e strategico* *L'art, 1, comma 76, della L. 147/2013 (Legge di stabilità 2014) Il CIPE può approvare i progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10% del costo complessivo delle opere". Il successivo decreto sblocca Italia (D.L. n. 133 del 2014) ha disposto all'art. 1, comma 10 e in deroga a quanto previsto dalla legge n. 238 del 1993, l'approvazione del Contratto programma 2012-2016 (Parte Investimenti) stipulato tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 8 agosto 2014, con il quale l'AV Brescia-Verona e stata finanziata per € 768 mln. Il finanziamento riguarda dunque solo un primo stralcio lavori e non interessa l'interconnessione Brescia Est, con le relative conseguenti incertezze circa il definitivo e completo finanziamento dell'opera. Ciò detto, non si può mancare di osservare che le ripercussioni sui territorio comunale di Mazzano siano conseguenza degli scenari futuri prospettati dal nuovo assetto infrastrutturale, dall'accessibilità alla città di Brescia e dalla conseguente organizzazione dei trasporti, con ricadute sul modello di esercizio di tutta la tratta, se non anche dell'intero progetto AV/AC nel corridoio media padano. Si impone quindi una riconsiderazione di carattere pianificatorio e strategico resa oltretutto possibile senza che da ciò si generino ritardi, per via del fatto che l'interconnessione Brescia Est fa parte del secondo lotto costruttivo.* *OSSERVAZIONE di carattere generale e strategico* *Non si può quindi non riconsiderare lo scenario insediativo-territoriale, sociale e trasportistico, atteso che quello assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) è certamente obsoleto. Per questo motivo non pare logico, e anzi sarebbe un grave errore strategico, affrontare un investimento di tale portata senza riflettere sull'attualità o meno delle risultanze della VIA del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed internazionale, oltre che la coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate.* *OSSERVAZIONE di carattere generale e strategico* *Sono riportate considerazioni su dati di traffico treni e tempi di percorrenza.* *Nell'ambito dell'investimento per la linea AV/AC non è peraltro considerata alcuna connessione possibile tra l'aeroporto di Montichiari e la stazione di Brescia, forse per la permanente incertezza rispetto alle potenzialità reali di sviluppo dell'Aeroporto stesso per il traffico passeggeri. La Provincia di Brescia, con DGP n. 221/2008, ha gia sviluppato un'ipotesi di collegamento ferroviario tra la stazione di Brescia e l'aeroporto di Montichiari - anche quale possibile alternativa all'interconnessione est di Brescia - attraverso la riqualificazione della linea storica Brescia-Parma e contestuale raddoppio del tratto Brescia-San Zeno, che già offre apposite sedime trattandosi di linea originariamente a doppio binario. Tale scenario, che si condivide e che qui si ripropone e si sostiene quale osservazione di carattere generale, consentirebbe di:* *- riutilizzare un sedime ferroviario esistente con i conseguenti minori impatti ambientali;* *- ridurre il consumo complessivo di suolo agricolo;* *- potenziare i servizi regionali per l'accesso alla stazione di Brescia da sud;* *- costituire la connessione tra la stazione di Brescia e l'aeroporto di Montichiari e viceversa (e relativa fermata AV) attraverso la realizzazione di un breve binario di raccordo, per il re-istradamento del traffico AV;* *- eliminare l'Interconnessione Brescia Est, che fra l'altro interferisce completamente con il vincolo paesaggistico (Terrazzi naturali). Tale limitazione è riportata nella tavola "Vincoli e Limitazioni" del Documento di Piano (Variante 2012 con adeguamento al P.T.R.) del Piano di Governo del Territorio approvato dal Comune di Mazzano con delibera C.C. n. 37 del 9 Luglio 2008 (come da figura in calce);* *- eliminare la realizzazione di un lungo tratto di shunt a sud di Brescia, con conseguenti ingenti risparmi.*	A cura RFI Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, la procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata. Va inoltre precisato che sin dal 2003 il CIPE aveva posto lungo tutto il tracciato il vincolo di fascia preordinata all'esproprio, vincolo che è stato poi regolarmente reiterato ed è tutt'oggi in vigore. A cura RFI
90.	Comune di Mazzano 20910 06/11/2014	*1. OSSERVAZIONE: il viadotto di progetto* *L'esigenza di collegare la linea storica con la nuova linea AV/AC renderebbe necessaria, secondo la soluzione progettuale, la realizzazione di un viadotto dal Km 4+302.000 al Km 4+702.300 la cui altezza (comprensiva di barriere fonoassorbenti) supererà i 15 metri. Tale viadotto si trova in prossimità della frazione di Ciliverghe, frazione*	1- Per la mitigazione dell'impatto visivo delle opere è stata studiata un'alternativa progettuale come indicato al punto MA07. 2- Risulta fattibile sostituire il sottopasso carrabile di progetto con sottopasso ciclopedonale nella stessa sede ma con se-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	DVA-2014-0036610	*del comune di Mazzano. L'intervento avrebbe conseguentemente l'effetto di creare una barriera dall'insostenibile impatto visivo. Nella denegata ipotesi in cui si ritenesse indispensabile la realizzazione di tale opera, si propone e si richiede quindi di introdurre ogni possibile soluzione di mitigazione dell'impatto visivo e dell'impatto acustico (barriere fonoassorbenti, alberature con alberi ad alto fusto), anche in ragione del fatto che la maggiore velocità dei convogli che transiterebbero ben al di sopra del piano campagna potrebbe procurare l'effetto di aggravare il rumore già ora avvertito dai residenti.* *2. OSSERVAZIONE: il sottopasso carrabile e la viabilità ad esso asservita* *scelta comunale di creare, a sud del tracciato, un'area verde attrezzata per la fruibilità pubblica di ca. 60.000 mq. si chiede di evitare la realizzazione del sottopasso carrabile denominato "sottopasso IC Brescia est" previsto al Km 4.774.71 e limitrofo all'attuale sede degli Alpini. Si segnala infatti che tale sottopasso carrabile non migliorerebbe la situazione viabilistica comunale complessivamente intesa, mettendo invece in discussione le caratteristiche e le prerogative dell'area verde, nata e voluta come parco agricolo. In alternativa alla soluzione progettuale oggi prevista, si propone quindi:* *- di evitare la realizzazione del previsto sottopasso carrabile denominato "sottopassi IC Brescia Est"* *- di realizzare, in alternativa ad esse, un sottopasso ciclopedonale.* *Tale soluzione avrebbe altresì il vantaggioso effetto di evitare la realizzazione di una rotatoria e di ulteriore viabilità stradale e di ridurre drasticamente, se non addirittura di azzerare, la vasta area di cantiere prevista. In ogni caso si chiede di eliminare la citata rotatoria in lato NORD, siccome ampiamente invasiva del territorio agricolo e del paesaggio, mediante una soluzione progettuale tale da abbreviare il più possibile il percorso di accesso al sottopasso.* *4. OSSERVAZIONE: altra ipotesi progettuale* *Ad ogni modo, si precisa che la soluzione della realizzazione del sottopasso carrabile viene proposta in via subordinata rispetto alla soluzione che prevede il sottopasso ciclopedonale* *3. OSSERVAZIONE: interconnessione a raso* *Il viadotto del salto di montone creerà un'interferenza con la viabilità comunale in corrispondenza del vecchio sovrappasso che conduce alla cascina S. Valentino (Figura in calce), interferendo anche con il collegamento tra il comune di Mazzano, il comune di Calcinato ed il comune di Castenedolo. L'attuale ponte di ridotte dimensioni (utilizzato quasi esclusivamente da mobilità dolce) funge da collegamento con la cascina San Valentino e con i terreni ad essa attigui. agricoltori necessitano di accedere al reticolo idrico posta a Nord del tracciato Il collegamento esistente verrebbe sostituito, secondo l'ipotesi progettuale, da un sottopasso carraio (osservazione 2), che però non avrebbe gli stessi vantaggi dell'attuale collegamento. Per ovviare a tale problema si chiede, in ordine di priorità:* *- di evitare il salto del montone, che crea notevoli problematiche realizzando al suo posto una interconnessione a raso;* *- di creare un sottopasso a confine con il Comune di Calcinato, sfruttando l'esistenza di una piccola strada ad uso agricolo, posta a ridosso della cabina elettrica di proprietà F.S (Figura in calce), realizzandolo per il solo transito ciclo-pedonale e dei mezzi agricoli.* *Ad ogni modo, si precisa che la soluzione della realizzazione del sottopasso carrabile viene proposta in via subordinata rispetto alla soluzione che prevede il sottopasso ciclopedonale* *4. OSSERVAZIONE: altra ipotesi progettuale* *si ritiene opportuno suggerire una diversa modalità realizzativa del cosiddetto "Salto di Montone". Si propone di realizzare gli innesti dei nuovi binari di AV sulla linea storica in modo da evitare la realizzazione di gravissime opere di scavo in corrispondenza della collina denominata "Monte Spazzini" caratterizzata da elevato valore paesaggistico e ambientale si propone di realizzare l'innesto del binario sud ("BP") sulla linea storica evitando di staccarsi da questa prima della galleria artificiale, ma entrando anch'esso nella medesima e uscendo dopo il superamento della collina, evitando così la necessità di procedere allo sbancamento dell'intera collina superiore, oltre a consentire il ritombamento di terreno sul fianco sud della galleria e ottenere di fatto una sistemazione finale decisamente di minore impatto visivo e materiale. Tale Soluzione , dovrebbe comportare la realizzazione di una galleria artificiale più lunga e conformata in modo da far uscire il binario di AV citato indipendentemente dai binari ferroviari della*	zione ridotta. Inoltre si prevede l'eliminazione della viabilità stradale prevista in progetto a Nord e a Sud della linea ferroviaria compresa la rotatoria. In sua vece si realizzeranno i collegamenti del sottopasso con la viabilità esistente a Nord e a Sud nell'ambito della fascia di vincolo preordinato all'esproprio per una lunghezza complessiva di circa 300 metri. 3- Risulta fattibile realizzare un nuovo sottopasso poderale in corrispondenza del confine con il Comune di Calcinato che include anche la realizzazione di un sottopasso poderale a spinta sulla linea ferroviaria esistente. Inoltre verrà realizzata viabilità poderale di ricucitura con la viabilità esistente parallela all'opera ferroviaria (a Nord e a Sud) per una lunghezza complessiva di circa 900 metri a Sud e 700 metri a Nord. 4- A seguito di incontri con il Comune si è chiarito che la richiesta dell' Amministrazione consiste nello studiare una soluzione planimetrica alternativa che possa mitigare gli effetti dovuti all' attraversamento della linea nel territorio. In particolare il tratto in questione è limitato tra le progressive Km 4+200 e Km 4+700. L'elemento meno gradito dall'Amministrazione Comunale è costituito dai due viadotti di imbocco e sbocco della galleria a salto di montone del binario dispari dell' Interconnessione, in quanto invasivi e visivamente impattanti. Attualmente l' area è attraversata in trincea dalla ferrovia storica Milano-Venezia, per cui la proposta è di avvicinare il binario pari dell' Interconnessione ad essa, rendendolo il più possibile parallelo ed inserirlo all' interno di una galleria artificiale scatolare nel tratto impattante. In tal modo un rimodellamento del terreno maschererebbe la nuova opera. Per quanto riguarda il binario dispari dell'Interconnessione, si propone di spostare totalmente i due viadotti e la galleria a salto di montone di ca. 700 m in direzione Brescia, in modo che tali opere non interferiscano con il parco. Il nuovo tracciato passerebbe in trincea all' interno dell' area parco, anch'esso parallelamente alla linea storica, minimizzando in tal modo l' impatto visivo . Alla luce di ciò si è studiato un tracciato alternativo per i due binari dell' Interconnessione, modificandone leggermente i raggi planimetrici ed i profili longitudinali. 5- Premesso che l'area di stoccaggio saranno ripristinate nelle condizioni ante-operam tali aree saranno limitate al minimo necessario ed eventualmente ricolocate in aree limitrofe alle opere in accordo con le indicazioni degli Enti Locali 6- I locali tecnici sono posti a sud della ferrovia esistente e quindi dal lato opposto rispetto alla villa storica Mazzucchelli inoltre non è possibile una rilocazione in quanto funzionali alle manovre degli scambi posti proprio in quella zona. 7- Premesso che l'impatto sarebbe comunque ridotto trattandosi

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		linea storica. La soluzione porterebbe ad ulteriori benefici sull'impatto generale dell'opera: *- Possibilità di ritombare lateralmente e superiormente anche il versante nord della collina, ripristinando così in buona parte l'andamento orografico originario;* *- Possibilità di realizzare l'attraversamento sopraelevato del binario nord di AV ("BD") con un ridotto angolo di incidenza planimetrico rispetto alla linea storica inferiore (ciò è ottenuto grazie alla maggiore lunghezza della galleria): portando così alla possibilità di un minor spostamento di questa sui due lati estremi dei rilevati, e conseguente allontanamento dagli abitati presenti sui finire della via Mazzucchelli, altrimenti coinvolti dall'intervento.* *Il realizzazione invece dell'innesto del binario sud di AV al di fuori della galleria, e quindi a cielo aperto, e ad una quota pari a quella della linea storica comporta la creazione di una voragine che sostanzialmente elimina la collina esistente a delimitazione e a sfondo naturale e paesaggistico del parco.* *5. OSSERVAZIONE: ricollocazione delle aree di stoccaggio* *Le aree di stoccaggio di notevoli dimensioni, localizzate nel previsto svincolo stradale a ridosso delle abitazioni di via Mazzucchelli, via Albini e via Spazzini, nucleo storico identificato dal PGT, (Figura in calce) provocheranno gravi interferenze e problemi agli abitanti di tali zone residenziali. Considerando che a poca distanza dalla zona dove verrà realizzato il salto del montone, ma meno vicina all'abitato, è presente una vecchia cava di prestito ora in disuso, in parte di proprietà comunale e peraltro ben servita dalla viabilità che il progetto complessivo intenderebbe riqualificare e sviluppare si propone di utilizzare tale sito quale area di stoccaggio, in alternativa all'ampia area identificata nello svincolo stradale (di cui all'osservazione 2) che si propone contestualmente di non realizzare Si consideri altresì che l'alternativa progettuale in parola valorizzerebbe gran parte della viabilità preesistente (strada che conduce all'attuale cabina elettrica), e si evidenzia come idonea anche quale zona di stoccaggio per cantieri limitrofi, allo stato previsti in Comune di Calcinato.* *6. OSSERVAZIONE: riduzione e riposizionamento dei locali tecnici* *I locali tecnici di notevoli dimensioni identificati dal nominative CAB. ENEL MT/BT al km 5+364.500 P e PJ2 BRESCIA EST al km 5+300 P sana molto vicini alle abitazioni, fra cui anche la villa di importanza storica Mazzucchelli. Si propone quindi di valutare una riduzione della loro dimensione ed una ricollocazione in altra più idonea sede, tenuto anche conto del fatto che l'accesso a tale edificio sarebbe assicurato tramite una strada privata.* *7. OSSERVAZIONE: viabilità di cantiere e vincolo paesaggistico* *Il progetto, la cantieristica e la viabilità relativa interferiscono con il vincolo paesaggistico della Villa Mazzucchelli, che insiste sull'edificio e sul parco del museo. La viabilità di cantiere a nord della linea ricade, infatti, proprio all'interno di tale vincolo paesaggistico. Si propone quindi di eliminare la viabilità di cantiere ricadente all'interno del vincolo paesaggistico, rivedendo l'organizzazione delle aree di cantiere stesse ed eventualmente il punta di spiccato del tracciato ferroviario di interconnessione.* *8. OSSERVAZIONE: avvicinamento della linea alle abitazioni* *Il notevole impatto ambientale dell'opera sull'abitato di Via Mazzucchelli e via Albini, derivante dall'innalzamento del binario per poter sovrappassare la linea storica, produrrà anche un avvicinamento della linea stessa alle abitazioni passando dagli attuali 100 m a 40 - 50 m, oltre che avere come conseguenza numerosi espropri di aree di proprietà di cittadini residenti in zona. Da sottolineare inoltre che l'edilizia di tale zona rientra fra quella classificata come "nuclei di antica formazione", come riporta la tavola "Vincoli e Limitazioni" del Documento di Piano (Variante 2012 con adeguamento al P.T.R.) del Piano di Governo del Territorio del Comune di Mazzano approvato con delibera C. C. n. 37 del 9 Luglio 2008 e, pertanto, caratterizzati da notevole interesse storico e paesistico (Figura in calce).* *9. OSSERVAZIONE: dimensioni della viabilità di cantiere* *La viabilità asfaltata di cantiere, prevista parallelamente alla linea ferroviaria, è di notevoli dimensioni ed inadeguata agli spazi reali. Si propone di limitare l'estensione della viabilità di cantiere e di prevedere il ripristino a fine lavori.*	di una tratta finale di poche centinaia di metri, e per un tempo limitato alla costruzione, la viabilità per quanto possibile resterà nell'impronta dell'esproprio. Per la rotonda finale (necessaria in quanto si termina in corrispondenza della rampa di un sottopasso) in fase di verifica esecutiva sarà approfondita la possibilità di arretrarla ad ovest od ad est della zona di vincolo. 8- Si prende atto e si segnala che in progetto sono già previste le opportune mitigazioni ambientali. 9- La viabilità di cantiere sarà limitata al minimo indispensabile e le aree occupate temporaneamente saranno ripristinate all'uso originario a fine lavori.
		COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI *1. Realizzazione o comunque compartecipazione ai lavori di riqualificazione della cessata discarica di Ciliverghe* *A pochissima distanza dal tracciato dell'interconnessione insiste una cessata discarica di RSU, che l'Amministrazione Comunale di Mazzano, in accordo con gli enti competenti, in primis con Regione Lombardia, ha in animo di*	*COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI* 1- La richiesta non rientra nelle competenze del Proponente. 2- Tenendo conto anche delle richieste del comune di eliminare la rotatoria dell'osservazione MA05, definita la soluzione via-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		riqualificare. Considerato che parte dell'abitato della frazione di Ciliverghe, ossia la via Albini, si colloca fisicamente proprio tra il tracciato ed il corpo discarica, si chiede che dei lavori di riqualificazione si faccia carico il general contractor, ovvero comunque che sia assicurata una compartecipazione finanziaria alla relativa realizzazione. *2. Risoluzione delle problematiche legate al dilavamento della collina prospiciente alla via Mazzucchelli* *Nel luogo in cui dovrebbe essere realizzata la nuova viabilità, con relativa rotatoria, asservita al previsto sottopassaggio carraio, soprattutto nel caso di forti piogge si manifesta un fenomeno di dilavamento, in forza del quale fango e ghiaia vengono trasportati dalla prospiciente collina sul sedime stradale. Si chiede pertanto che tale inconveniente sia risolto con la previsione, progettazione e realizzazione di un idoneo canale adiacente la viabilità esistente o realizzanda.* *3. Spostamento del depuratore attualmente adiacente alla via Albini* *In tale contesto territoriale, a poca distanza dalle abitazioni, trovasi inoltre un depuratore (figura in calce), peraltro da tempo in sofferenza. Si chiede pertanto che il general contractor si faccia carico dello spostamento del medesimo, peraltro destinato a divenire nel prossimo futuro mera centrale di pompaggio, in modo da allontanarlo dalle abitazioni.* *4. Alberature e barriere fonoassorbenti* *Per quanto già non previsto in sede progettuale, si raccomanda la realizzazione di adeguate piantumazioni con alberi d'alto fusto e realizzazione di barriere fonoassorbenti, a tutela dei residenti in luogo prossimo al tracciato.* *5. Eventuale realizzazione del sottopassaggio* *Nella denegata ipotesi in cui il sottopassaggio carraio, in luogo di quello solamente ciclopedonale, in prossimità del "salto del montone" venga comunque realizzato, si chiede di contenere al massimo lo spazio di cantiere ed il nuovo tracciato viabilistico, in modo da ridurre al mimino il consumo di suolo.* *6. Parcheggio asservito al Parco extraurbano* *Si chiede la realizzazione di un parcheggio asservito al parco extraurbano, da fruire a cura della popolazione che intenderà recarsi al parco stesso in automobile, percorrendo Via Albini, posto che chi si recherà al parco in bicicletta potrà, in alternativa, sfruttare il sottopassaggio ciclopedonale protetto di cui si è richiesta la realizzazione.* *7. Valorizzazione del Parco extraurbano* *si chiede di contribuire alla sua valorizzazione mediante compartecipazione al relativo costo, includendo la riqualificazione e miglioramento dei laghetti esistenti e la dotazione di strutture adeguate (zone picnic, cestini rifiuti, area gioco per bambini, nonché asfaltatura del vialetto di ingresso della sede degli Alpini stessa).* *8. Riqualificazione Via Spazzini e Via Conciliazione* *Le Vie Spazzini e Conciliazione si collocano in prossimità della Via Mazzucchelli e nelle immediate vicinanze dell'area sottoposta ad intervento. Si chiede pertanto che il tratto di Via Spazzini - Via Conciliazione di cui all'allegata figura sia riqualificato mediante asfaltatura del sedime stradale, rifacimento dei marciapiedi e posizionamento di illuminazione pubblica laddove mancante.* *9. Riqualificazione Via Mazzucchelli* *Si chiede, in aderenza a varie richieste pervenute da cittadini residenti, la realizzazione di dossi per la limitazione della velocità, tenuto conto in particolare del fatto che la viabilità ipotizzata in sede progettuale avrebbe l'effetto di un incremento del traffico in zona.*	bilistica, il progetto terrà conto di ogni aspetto relativo alla problematica qui citata. 3- La richiesta non rientra nelle competenze del Proponente. 4- Per l'inserimento delle opere ferroviarie in comune di Mazzano sono previsti numerosi interventi a verde ed in particolare 6 aree a macchia boscata e una fascia boscata che interessa l'intero sviluppo della linea a Sud e buona parte dello sviluppo anche sul versante Nord. Tra le piante che saranno poste a dimora vi sono anche numerosi alberi autoctoni tra cui Populus alba, Populus nigra, Salix alba, Salix fragila, Acer campestre, Quercus robur, Fraxinus ornus, Ulmus minor, ecc.. Per quanto riguarda le barriere antirumore, come detto, queste sono il risultato dell'applicazione di un modello matematico che ha tenuto conto delle caratteristiche della sorgente e delle caratteristiche del ricettore al fine del rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. Inoltre, in fase di preesercizio ed inizio esercizio è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. 5- Osservazione superata dalla controdeduzione al punto MA05. 6- Al fine di minimizzare il consumo di suolo non si ritiene accoglibile l'osservazione. 7- La richiesta non rientra nelle competenze del Proponente. 8- Si ritiene accoglibile la richiesta del Comune. Si prevede di riqualificare Via Spazzini e Via Conciliazione mediante asfaltatura del sedime stradale, rifacimento dei marciapiedi e posizionamento di illuminazione pubblica per una lunghezza complessiva di circa 1.450 metri. 9- Si accoglie la richiesta del Comune prevedendo la realizzazione di 16 dossi.
91.	Comune di Peschiera 210 03/11/2014 DVA-2014-0036616	*1-INADEMPIENZA PROCEDURALE VIA (TRACCIATO AV/AC)* *La prima osservazione riguarda una inadempienza procedurale rispetto a un importante direttiva comunitaria, la numero 42/CE istitutiva della "valutazione ambientale strategica" che costituisce lo strumento per una sostenibilità ambientale, particolarmente utile in aree vaste di territorio con elevate densità. Con Decreto del Presidente della Repubblica, datato 14 marza 2001, è stato approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, allegata come documento tecnico al D.P.R. Il decreto contiene un riferimento specifico alla Valutazione Ambientale Strategica: infatti, nel richiamare lo schema di PGTL, ribadisce che "nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica" Inoltre nel paragrafo relativo alle condizioni per la realizzazione degli interventi, viene riportato che i risultati di tale VAS dovranno essere assunti come dati non modificabili nei passaggi decisionali e progettuali successivi". La VAS rappresenta una procedura amportante per la razionalità del processo decisionale e per il suo orientamento verso la*	1- Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. 2- Si ribadisce la controdeduzione al punto 1. 3- Si ribadisce la controdeduzione al punto 1. 4- Le simulazioni acustiche e la conseguente definizione delle barriere antirumore e degli interventi sugli infissi sono stati effettuati in conformità con la vigente normativa sul rumore fer-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		sostenibilità. Relativamente alla relazione tra VAS e VIA la normativa vigente all'art 11 comma 5 del Titolo II D.Lgs 152/2006 stabilisce che "i provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sona annullabili per violazione di legge". *2- MANCANZA IMPATTO CUMULATIVO (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)* *Il secondo elemento di difformità procedurale che genera effetti rilevanti sulla compatibilità ambientale dell'opera è la mancata valutazione degli effetti cumulati e sinergici. L'impatto cumulativo è l'impatto sull'ambiente, che risulta dall'impatto incrementale dell'azione, quando essa si aggiunge ad altre passate, presenti e ragionevolmente prevedibili azioni future. Gli impatti cumulativi possono risultare da azioni singolarmente di minore importanza, ma significative nel loro insieme, che hanno luogo in un determinato periodo di tempo. Ogni impatto preso singolarmente, resta al di sotto del valore di soglia, ma impatti della stessa natura, che colpiscono le medesime componenti ambientali possono sommarsi e concorrere a superare il valore di soglia. La norma riguardante tale tipologia d'impatto è in calce al punto 4, dell'allegato IV della direttiva 85/337/CE come modificata dalla direttiva 97/11, ma anche recepita chiaramente nell'allegato VII "contenuti dello Studio di Impatto Ambientale" del D.Lgs 152/2006, infine oggetto della circolare del Ministero dell'Ambiente GB/96/15326. La Corte di Giustizia dell'UE, sulla valutazione degli effetti cumulati così si esprime nella sentenza C 404/09 del 2011, in sede di VIA, si deve obbligatoriamente "anche includere un'analisi degli effetti cumulativi Sull'ambiente che tale progetto può produrre se viene considerato congiuntamente ad altri progetti" giacché una tale analisi "è necessaria per garantire che la valutazione comprenda l'esame di tutti gli effetti notevoli sull'ambiente". Senza la valutazione cumulata degli effetti prodotti da infrastrutture di trasporto e da impianti presenti nell'area contigua al tracciato (linea ferroviaria storica-autostrada A4-Strada Regionale n. 11), non si puo' concludere con un giudizio di compatibilità ambientale, in quanto non è stato osservato quanto disposto dal punto 4) dell'allegato VII del Codice dell'Ambiente.* *3- MANCATA VERIFICA "DO NOTHING" (TRACCIATO AV/AC)* *Il terzo elemento di difformità procedurale è relativo alla mancata verifica di uno dei parametri fondamentali della Via quello del "do nothing", del non fare. L' "alternativa zero" e disciplinata all'interno del procedimento di Via dalla vigente normativa ovvero l'art, 21, comma 2, lett. b, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152. Tale articolo pretende che siana identificate e valutate le possibili alternative al progetto, compressa la sua non realizzazione, con l'indicazione delle principali ragioni della scelta effettuata, al fine di rendere trasparente la scelta sotto il profilo dell'impatto ambientale e allo scopo di evitare interventi che causino sacrifici ambientali superiori a quelli necessari al soddisfacimento dell'Interesse sotteso all'iniziativa. Nel caso in esame rispetto a quanto prescritto dalle norme citate gli elementi prodotti nel SIA dal proponente, non consentono di pervenire a un giudizio completo di compatibilità ambientale.* *4- IMPATTO DA RUMORE (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)* *Riporta nella prima parte informazioni tecniche sul rumore* *Risulta evidente che in tale procedere tutte le "informazioni" dovute al non uniforme andamento del rumore nel tempo e in particolare quelle legate ai PICCHI vengono totalmente perse. Evidente che è il picco del rumore a generare il disturbo e la perdita di valore patrimoniale dei beni immobili e non certamente la media energetica distribuita su 16 ore di giorno e otto di notte. I modelli di acustica predittiva sui quali si basano i gestori e i costruttori d'infrastrutture nel riconoscere i danni da esercizio e da cantiere presentano due limitazioni: l'attenuazione dei livelli sonori dovuta al suolo e alle condizioni dinamiche e termodinamiche dell'atmosfera. In pianura l'attenuazione da parte del suolo è classificata di "interferenza distruttiva". A causa di questi motivi i modelli forniti dalla norma ISO/DIS 9613-2 sono da ritenersi validi solo nel caso in cui la propagazione avvenga su terreno pressoché pianeggiante e in assenza di forti venti e di marcate stratificazioni termiche dell'atmosfera.* *Riporta studi e ricerche effettuate sul rumore* *Un incremento di barriere, sia in altezza, sia lungo il tracciato, tenendo conto di tutte le variabili e le osservazioni espresse è necessario e protettivo verso la mitigazione degli impatti. Per quanto concerne la cantierizzazione si ritiene insufficiente la previsione di progetto di barriere antirumore in prossimità del Santuario del Frassino, in quanto risulta completamente scoperta la località Broglie. Particolare attenzione dovrà essere data al cantiere operativo L5O1, in quanto completamente collocato nell'ambito di produzione del vino "Lugana Doc" ed a breve distanza da piccoli insediamenti abitativi (Loc. Rondinelli, Loc. Massoni). Dovranno essere assunti tutti gli accorgimenti neces-*	roviario (DPR 459/98) adottando i criteri comunemente adottati per i progetti di infrastrutture ferroviarie. Diversamente da quanto indicato sul progetto le barriere antirumore su rilevato hanno un'altezza media di quasi 6 metri e dunque in accordo con la richiesta di prevedere BA alte. E' importante segnalare che, a garanzia della corretta progettazione, in fase di preesercizio ed inizio esercizio è previsto il monitoraggio ambientale del rumore proprio al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti acustici. In tutti i casi in cui ciò non dovesse avvenire verranno adottate misure di mitigazione integrative. Per quanto riguarda la fase di costruzione è prevista la realizzazione di dune intorno al perimetro del cantiere L5O1, inoltre nelle situazioni di maggior criticità è prevista la posa di barriere mobili. 5- La citata complessità dei fenomeni di propagazione delle vibrazioni hanno guidato l'approccio progettuale finalizzata a garantire il rispetto dei limiti vibrazionali. Il progetto contiene una analisi delle vibrazioni indotte dal transito ferroviario, mediante l'uso di modelli matematici, con l'identificazione degli edifici critici per i quali potrebbe rendersi necessaria l'adozione del sistema di mitigazione già definito. Poiché però come detto l'analisi della propagazione delle vibrazioni dipende da numerosi fattori specifici e che in parte cambiano da punto a punto del territorio attraversato (come caratteristiche del manufatto su cui transita il convoglio, caratteristiche del sottosuolo, caratteristiche delle fondazioni e della struttura dell'edificio) la soluzione che si prevede di adottare (già sperimentata con successo su altre linee ferroviarie) è quella di effettuare puntuali misure in occasione dei primi transiti ferroviari (preesercizio) al fine di identificare quali ricettori effettivamente siano da mitigare e fornire i necessari elementi per il dimensionamento dei setti antivibranti. Ulteriori misure di vibrazioni sono effettuate dopo l'esecuzione dell'intervento di mitigazione per verificarne l'efficacia. Diversamente da quanto indicato, non è prevista l'adozione di stuoie antivibranti. L'intervento di mitigazione previsto consiste nella creazione di setti verticali al piede del rilevato ferroviario od in fianco alle gallerie artificiali. In fase definitiva sono previsti dei sifoni per risolvere l'interferenza con i corsi d'acqua citati. In fase di PE l'intervento sarà dettagliato al fine di garantire la continuità degli stessi.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		sari per ridurre notevolmente gli impatti dovuti al rumore. *5- VIBRAZIONI (TRACCIATO AV/AC E CANITERIZZAZIONE)* *Riporta nella prima parte informazioni sulle vibrazioni, parere di esperti e SIA Cepav e Ircav* *appare la trattazione delle vibrazioni insufficiente, di fronte alla pesantezza del problema vibrazioni. Sarebbe opportuna una certificazione dello spettro di frequenza di vibrazione prodotto dall'AV/AC per poter procedere alla verifica su eventuali risonanze nelle strutture e macchinari di eventuali imprese allocate in una fascia di 100metri dall'asse ferroviario. Sarebbe Inoltre utile la certificazione dello spettro di emissione e l'intensità, considerato che la scelta di mancato inserimento, i smorzatori vibrazionali potrebbe comportare l'attivazione di fenomeni di risonanza in macchinari (lungo il tracciato a distanza inferiore di 50 metri, sono presenti attività artigianali che ospitano macchinari ad altra precisione) e strutture (Santuario del Frassino). 22,7km di stuoie antivibranti sono insufficienti A generare ulteriori perplessità e poi intervenuto la modifica dell'art 165 riduce dal 5% al 2% del costo dell'opera, gli interventi per la mitigazione e la compensazione degli impatti ambientali. Non si può non rilevare la mancata discriminazione per gli interventi di mitigazione ambientale rispetto alle tratte Milano-Bologna e Bologna-Firenze. Una particolare attenzione necessita il Santuario della Madonna del Frassino verso il quale l'interferenza vibrazionale assume particolare intensità a causa della vicinanza alla linea (124 metri). Considerato la posa delle stuoie antivibranti risultano insufficienti, si propone di mettere in atto soluzioni altenative ed integrative quali armamenti ferroviari antivibranti (treversine isolate con molle, montabili anche in galleria). A garanzia di una maggiore salvaguardia dell'ente locale si ritiene fondamentale che i modelli di previsione teorica dei livelli di vibrazioni per le fasi di costruzione ed esercizio vengano predisposti e certificati in contradditorio con enti terzi (Arpav) e che i dati dei previsti monitoraggi dell'opera per la messa in esercizio vengano anch'essi esaminati da Arpav e resi pubblici. Ulteriori considerazioni ma di natura simile vanno fatte verso l'impatto vibrazionale prodotto dai cantieri.*	
		6- LAGHETTO DEL FRASSINO (TRACCIATO AV/AC) *2) Trattandosi di sito d'interesse comunitario (SIC) e zona di protezione speciale (ZPS) si richiede una maggiore verifica di compatibilità applicando rigorosamente le norme di tutela del sito. A tale riguardo appaiono rilevanti sul piano della coerenza alla vigente normativa alcuni elementi. Con riferimento alla Direttiva 92/43/CEE manca ogni descrizione dell' "Opzione zero"anche se è stato approvato il preliminare, essendo l'opera compresa nella delibera CIPE 121 del 2001.* *Relativamente ai DPR 357/97 e 120/03. non appare alcuna discussione su:* *- usa delle risorse naturali;* *- rischio di incidenti per quanto riguarda le sostanze e le tecnologie utilizzate;* *- l'inquinamento e i disturbi ambientali;* *- componenti abiotiche e biotiche;* *- connessioni ecologiche".* *Nella scheda "relazione di incidenza" Tale valutazione dovrebbe essere conseguente all'acquisizione delle informazioni definite da regole elaborate dal soggetto istituzionale competente. Nel caso di specie il riferimento alla D.G.R. della Regione Veneto n3173 del 10/10/06 sembra non essere completamente applicata. Infatti nella fase di screening si prescrive che sono da evidenziare gli elementi che possono produrre incidenze sia isolatamente sia in congiunzione con altri piani, progetti o interventi. L'elencazione prevista dalla normativa regionale è: a) aree interessate e caratteristiche dimensionali; b) durata dell'attuazione e cronoprogramma (adoziane, approvazione, costruzione, funzionamento, dismissione, recupero); c) distanza dai siti della rete Natura 2000 e dagli elementi chiave di questi; d) indicazioni derivanti dagli strumenti di pianificazione; e) utilizzo delle risorse; f) fabbisogno nel campo dei trasporti, della viabilità e delle reti infrastrutturali; g) emissioni, scarichi, rifiuti, rumori, inquinamento luminoso; h) alterazioni dirette e indirette sulle componenti ambientali aria, acqua, suola; Alcuni punti risultano non trattati e si ritiene che questa possa comportare una valutazione parziale dell'esito della verifica che Cepav Due conclude affermandonon comporta, in effetti, alcuna incidenza significativa a carico dei Siti della Rete Natura 2000 I punti sopra citati dovrebbero essere analizzati all'interno della Relazione per la Valutazione d'incidenza anche nel caso in cui si consideri l'incidenza bassa o addirittura nulla. La Relazione dovrebbe esaurire tutti i contenuti previsti dagli allegati della legislazione vigente. Obbligo che non dovrebbe apparire come semplice adempimento formale. L'assenza o l'insufficienza di uno o più punti richiesti dalla normativa rende parziale l'espressione della valutazione,*	6- Osservazione non pertinente con le procedure in oggetto. Il progetto preliminare dell'opera è stato dichiarato compatibile dal punto di vista ambientale con prescrizioni dal CIPE con la Delibera n. 120 del 2003. Il progetto ha già ricevuto approvazione con prescrizioni e raccomandazioni a livello di Progetto Preliminare (con una VIA che analizzava le diverse componenti ambientali). Pertanto l'opera è già stata recepita dai diversi strumenti Pianificatori (PTR, PTCP e PGT/PATI) sopravvenuti ai diversi livelli di governo del territorio, strumenti a loro volta dotati delle necessarie e relative procedure di VAS e VINCA. Tali procedure non hanno evidenziato elementi ostativi all'opera in oggetto e segnatamente al SIC/ZPS menzionato (tant'è che l'opera compare in tutti gli strumenti pianificatori sopra riportati). Lo screening di VIA è stato eseguito in via cautelativa, per verificare se nel passaggio dalla progettazione preliminare a quella definitiva fossero state introdotte delle modifiche (progettuali e/o di tracciato) non valutate precedentemente e se fossero state recepite tutte le prescrizioni CIPE. Vedi osservazione N° 91.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		proprio perché non consente di analizzare nel dettaglio i possibili impatti dell'opera o del progetto. Va ricordato a tal proposito che le Direttive europee hanno introdotto il "principio di precauzione": nel dubbio che l'opera prevista possa avere incidenze negative, essa non dovrebbe essere autorizzata (art.6 Direttiva 92/43/CEE).	
		7- BASE CARTOGRAFICA (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE) *La base cartografica utilizzata per la stesura del progetto definitivo, non risulta aggiornata, in particolare non è inserita la nuova SR 11 tratto casello di Peschiera del Garda - rotatoria di Cavalcaselle con innesto su SS 450 di Affi. Inoltre non sono stati inseriti i nuovi svincoli oggetto dell'intervento di riqualificazione ed ammodernamento della SR 11 da parte di veneto Strade (svincolo SP 28 e svincolo di Porto Vecchio) Per ridurre eventuali ed inutili Impatti sulla viabilità esistente si rende necessario rivedere la viabilità per la cantierizzazione prevista per la direzione Castelnuovo del Garda, utilizzando la nuova tangenziale SR11;* *8- INTERFERENZE ACQUEDOTTO (CANTIERIZZAZIONE)* *Si osserva che il pozzo previsto nell'ambito del cantiere operativo L.5.O.1, nonché il cantiere stesso (ca. 65.000 mq) e di due aree dl stoccaggio materiali (ca. 15.500 mq complessivi), si trovano ad una distanza inferiore ai 200 m dai due più importanti pozzi di approvvigionamento idrico dell'acquedotto comunale di Peschiera (località Berra Vecchia, Berra 1 e Berra 2), o comunque in aree a ridosso degli stessi. Ciò, anche a fronte dei cicli di lavorazioni previsti nel cantiere, della presenza di macchinari e mezzi pesanti, di acque reflue e rifiuti stoccati all'interna del cantiere, può compartare un possibile nocumento della falda acquifera e pertanto un altissimo rischio per la salute pubblica. Si chiede pertanto di spostare il cantiere operative L.5.O.1, le aree di stoccaggio e il nuovo pozzo di cantiere, individuando una o più aree alternative e se necessario di ridotte dimensioni poste ad una distanza maggiore rispetto agli attuali pozzi dell'acquedotto comunale, per evitare possibili interferenze con la falda. Tale dovuto spostamento certamente non dovrà prioritariamente arrecare danno alle colture pregiate del "Lugana Doc", prediligendo aree coltivate a cereali e colture di minor pregio Per le aree stoccaggio sarebbe forse possibile ampliare quella a sud del cantiere logistico, denominata L.5.S.T.20* *9- APPROVVIGIONAMENTO IDRICO (CANTIERIZZAZIONE)* *Per il cantiere logistico L.5.L.1., essendo previsto l'alloggio dl 400 operai e non essendoci la sufficiente portata d'acqua dell'acquedotto comunale, dovrà essere potenziata la rete idrica per l'approvvigionamento, secondo le precise indicazioni e modalità dell'ente gestore del ciclo integrato dell'acqua, Azienda Gardesana servizi spa, avente sede in Peschiera del Garda;* *10- SMAL TIMENTO REFLUI DOMESTICI (CANTIERIZZAZIONE)* *Per il cantiere operativo L.5.0.1, vista la vicinanza dei due pozzi di approvvigionamento dell'acqua potabile "Berra 1" e "Berra 2" si esprime parere contrario alla realizzazione di vasche imhoff per lo smaltimento de reflui domestici. Dovrà essere previsto un nuovo allaccio alla più vicina rete di smaltimento delle acque nere;* *11- SMALTIMENTO REFLUI DOMESTICI (CANTIERIZZAZIONE)* *Per il cantiere logistico L.5.L.1 essendo previsti alloggi per 400 operai di esprime parere contrario alla realizzazione di impianto imhoff. Dato il notevole carico antropico dovrà essere previsto nuovo: allaccio alla più vicina rete di fognatura acque nere. Si precisa altresì che in un eventuale impianto imhoff le acque chiarificate e non depurate hanna ricettore il laghetto del Frassino, sito di interesse comunitario, percorrendo il Rio Paulmano;* *12- SMALTIMENTO REFLUI DOMESTICI (CANTIERIZZAZIONE)* *Per il cantiere operative L.5.0.2 si esprime parere contrario alla realizzazione di sistema di smaltimento delle acque reflue domestiche con imhoff in quanto le acque chiarificate e non depurate, hanna come ricettore, posto nelle immediate vicinanze il fiume Mincio, percorrendo il Fosso Dogale. In luogo della imhoff dovrà essere eseguito opportuno allaccio alla rete fognaria comunale, ritenendo il necessario potenziamento della rete come opera complementare per l'abitato della zona Mano di Ferro e Zanina;* *13- INTERFERENZE RETE ACQUE BIANCHE, NERE, ACQUEDOTTO (TRACCIATO AV/AC)* *Non essendo stato interessato l'ente gestore del ciclo integrato dell'acqua, Azienda Gardesana Servizi spa, non sono state prese in considerazione tutte le interferenze della rete delle acque bianche, nere e dell'acquedotto, con il tracciato TAV/TAC;* *14- INTERFERENZA DEPURATORE CONSORTILE (TRACCIATO AV/AC CANTIERIZZAZIONE)* *Il cantiere di realizzazione del ponte sul fiume Mincio, interferisce con il collettore fognario principale che raccoglie*	7- Il progetto dell'opera è stato redatto sulla base di una cartografia 1:1000 restituita da un recente volo. 8- Si prende atto. Il Cantiere sarà modificato in fase di PE tenendo conto della presente osservazione. 9- Si prende atto.Si terrà conto in sede di PE. 10- Nell'ambito della redazione del P.E. si provvederà ad individuare la migliore soluzione tecnica per la realizzazione degli scarichi. 11- Nell'ambito della redazione del P.E. si provvederà ad individuare la migliore soluzione tecnica per la realizzazione degli scarichi. 12- L'osservazione risulta superata a seguito dell'eliminazione del cantiere. 13- Il Proponente ha già avviato i contatti con gli Enti 14- Il Proponente ha già avviato i contatti con gli Enti . In sede di PE si individuerà la migliore soluzione tecnica alla problematica qui segnalata. 15- In sede di PE si adotteranno tutte le necessarie misure tecniche al fine di rispettare le indicazioni ricevute. 16- Si prende atto. In sede di PE si adotteranno tutte le necessarie misure tecniche al fine di rispettare le indicazioni ricevute. Si evidenzia che in mancanza di collegamenti verso sud i mezzi dovranno tutti percorrere la strada che attraversa località Broglie. 17- Ad eccezione di brevi tratti, la viabilità di cantiere interessa un'area produttiva ed artigianale. In sede di redazione del P.E. si adotteranno tutte le necessarie misure tecniche al fine di tenere in considerazione i vincoli fisici segnalati; in tale sede si potrà valutare la possibilità di ridurre il traffico su località Broglie proseguendo lungo la pista parallela alla linea e creando un accesso su Via Pignolini a Nord di Via Marinoni, compatibile con il traffico e con le attività da svolgersi in prossimità del sottopasso all'autostrada. 18- L'elaborato grafico si riferisce alla cartografia al 1:5000 che riporta una cartografia non aggiornata. Gli elaborati 1:1000 sono corretti.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		i reflui della sponda veronese e bresciana. Pertanto particolare attenzione dovrà essere posta in fase di lavoro per garantire la condotta da eventuali danni o peggio da potenziali sversamenti nel fiume Mincio; *15- CAVALCAVIA GHIROLDA KM 120+124.60 (CANTIERIZZAZIONE)* *Importante e non di poco conto è la criticità presso la Località Massoni tra l'accesso al nuovo cavalcavia "Ghirolda", la viabilità esistente e la prevista viabilità di cantiere. Come è visibile dalle allegate planimetrie, la nuova rampa di accesso al cavalcavia lato nord (loc. Massoni) si raccorda con la viabilità esistente in corrispondenza di una stretta curva a 90°. In tale punto è previsto, inoltre, l'innesto di una strada provvisoria e di cantiere. Il raccordo tra la viabilità esistente e la "deviazione stradale provvisoria" presso la località Massoni avviene in corrispondenza della citata curve a 90° e di una piccola strada di campagna non asfaltata. In tale punta si immagina che i mezzi d'opera debbano eseguire un'inversione ad U per spostarsi, nelle fasi 1 e 2 di cantiere, dal tracciato provvisorio a quello di nuova costruzione. Il tutto a poche decine di metri dalle abitazioni, con spazi di manovra non ben definiti. Si ritiene pertanto che tale spazio di manovra non superi il limite nord della viabilità esistente (definito dalla curva a 90°) e venga comunque delimitato da adeguate recinzioni. Sarebbe inoltre auspicabile una traslazione verso sud dell'innesta tra la nuova viabilità e quella esistente, in modo da conservare una certa distanza tra le aree del cantiere e le abitazioni della località Massoni. Tale traslazione è possibile in quanto la nuova rampa di accesso al cavalcavia dal lato nord prevede una pendenza del 6,5%: Ipotizzando una pendenza del 7,5% o 8% la rampa potrebbe risultare significativamente più corta.* *16- TRAFFICO DI CANTIERE STRADA LOCALITA' PIGNO (CANTIERIZZAZIONE)* *Si osserva che la viabilità di cantiere nel percorso che collega il nuovo cavalcavia Ghiralda, in direzione sud, con la località Pigno, presumibilmente fino all'intersezione con la provinciale per Pozzolengo, e situato per il primo tratto (sino a località Rondinelli) su una strada comunale asfaltata di limitata larghezza; per il secondo tratto (sino a località Pigno) su una strada di campagna sterrata di limitatissima sezione stradale e affiancata da fossi. Per l'intero percorso non si prevede alcun adeguamento per il passaggio dei mezzi di cantiere. Si ritiene pertanto che la viabilità esistente dal nuovo cavalcavia Ghirolda a località Pigno non venga In alcun modo interessata dal traffico di cantiere, anche perché essa non sembra risultare di particolare utilità ai fini del movimenti dei mezzi d'opera e dei collegamento tra i cantieri del tracciato TAV.* *17- TRAFFICO DI CANTIERE. FRAZIONE BROGLIE (CANTIERIZZAZIONE)* *Si osserva che l'adeguamento previsto per la viabilità esistente presso la località Broglie - via Pignolini, necessario per il transito dei mezzi di cantiere (passagggio medio previsto 52 mezzi al giorno), e a documento di una zona densamente abitata, con la presenza di diverse ed importanti attività produttive e artigianali (denominata Zona Artigianale delle Broglie), ognuna delle quali apporta già ora un significativo carico di traffico pesante. L'adeguamento previsto per la sede stradale appare improponibile in quanto la stessa risulta di larghezza strettamente sufficiente per il traffico attuale e delimitata da muretti, marciapiedi e muri di sostegno e per l'intero tratto ricade all'interno alle aree abitate. Si ritiene che il traffico di cantiere non attraversi la località Broglie venga smaltito interamente sulla strada di cantiere di nuova realizzazione parallela al tracciato TAV e all'autostrada.* *18- DIFFORMITA' DELLA CARTOGRAFIA - ZONA ARTIGIANALE BROGLIE (TRACCIATO AV/AC CANTIERIZZAZIONE)* *Si osserva che l'elaborato grafico non tiene conto, all'interno della zona artigianale di località Broglie, della reale dimensione e posizione del compendio industriale Franke, che risulta più ampio e più vicino al tracciato TAV ed all'autostrada, di quanto rappresentato nelle cartografie di progetto, e delle Cantine Zenato che non compaiono sulla medesima cartografia. Si chiede la verifica della compatibilità degli edifici esistenti rispetto al tracciato TAV e alla prevista strada di cantiere parallela al tracciato stesso.*	
		19- CANTIERE LOGISTICO L.5.L.1 E VIABILITA' DI CANTIERE NEL'AREA FRASSINO - DOLCI (CANTIERIZZAZIONE) *L.5.L.1 determina un insostenibile aggravio di traffico Tale situazione potrebbe essere in parte migliorata collegando direttamente la strada di cantiere che costeggia il tracciato AV/AC e l'autostrada con la via Mantova (ex SP 56). Tale collegamento è possibile prolungando la citata strada di cantiere sino al colle Baccotto e all'intersezione con via Mantova. In tale punto l'ampiezza della sede stradale esistente consentirebbe l'inserimento di una rotatoria utile per l'uscita dei mezzi di cantiere, i quali da quel punto potrebbero facilmente raggiungere sia il cantiere opera-*	19- La realizzazione della tratta AV ha previsto una galleria naturale (Colle baccotto) proprio per evitare l'interessamento superficiale del colle. La viabilità quindi richiesta è incompatibile con tale assunto. Il collegamento diretto tra Il cantiere logistico L.5.L.1 e la località Tesole (Ponti sul Mincio) verrà eliminato e verrà creato un accesso posto sul confine Nord-Ovest.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		tivo in località Mano di Ferro sia l'area del nuovo viadotto sui fiume Mincio che, percorrendo la Regionale 11, I cantieri dislocati nel Comune di Castelnuovo del Garda. *sarebbe inoltre possibile:* *- evitare la realizzazione del collegamento diretto tra Il cantiere logistico L.5.L.1 e la località Tesole (Ponti sul Mincio), inclusa la rotonda di nuova costruzione a sud del cantiere medesimo, in quanto tale collegamento risulterebbe del tutto superfluo;* *- escludere dalla viabilità di cantiere il tratto all'interno della località Dolci, in quanto il percorso risulterebbe, come il precedente, del tutto superfluo e molto più lungo e tortuoso di quello proposto;* *- evitare la realizzazione del collegamento diretto tra il cantiere logistico L.5.L.1 e la strada di cantiere parallela al tracciato AV/AC, ottenuto tramite l'utilizzo di una piccola strada esistente tra il Santuario del Frassino e il Ristorante Frassino (capezzagna "dei Frati"), potenziata con la costruzione di due nuove rotonde.* *L'eliminazione di tale collegamento risulterebbe possibile prolungando verso nord, seguendo il naturale pendio di colle Baccotto, la prevista strada di cantiere di collegamento tra il cantiere logistico L.5.L.1 e le due aree tecniche e stoccaggio posizionate accanto alla ditta Arda.* *Si ritiene inoltre fondamentale che venga mantenuta la continuità del traffico veicolare lungo l'attuale via Frassino in corrispondenza del sottopassaggio autostradale e dell'intersezione con il tracciato AV/AC. L'interruzione del passaggio carrabile su via Frassino comporterebbe infatti gravissimi disagi alla popolazione residente in tutte le frazioni a sud dell'autostrada (località Colombara, Due Laghi, Pigno, Marinoni, Broglie, Boschetti), nonché ai visitatori del Santuario e, più in generale, a tutti i cittadini di Peschiera. Si chiede infine che venga mantenuto, anche durante il periodo di cantiere, l'accesso al Santuario del Frassino dalla pista ciclopedonale proveniente da nord con il sottopassaggio autostradale esistente.* *20- INTERFERENZA TRACCIATO E CANTIERI TAV-TAC CON ZONA DI PRODUZIONE D 'UVE PREGIATE PER IL VINO LUGANA DOC (CANTIERIZZAZIONE)* *Il valore agricolo di questo territorio ha consentito nell'arco di vari decenni il formarsi di un'enclave vinicola di importanza internazionale, per la produzione del famoso vino bianco Lugana attorno a cui ruotano numerose aziende imprenditoriali e attività lavorative.inoltre il forte inquinamento elettromagnetico causato dalla sua presenza creerebbe gravi limiti alle coltivazioni, compromettendo attività lavorative e qualità della produzione. Infatti il progetto prevede l'attraversamento della zona di produzione d'uve pregiate per il vino Lugana DOC e il collocamento all'interno della stessa zona di un grande cantiere operativo (L.5.0.1) per complessivi mq 65.315, di diverse aree di stoccaggio (L.5.S.T. 17, L.5.S.T.18, L.5.S.T.19) per complessivi mq 55.063 e di aree tecniche (L.5.A.T.7) per complessivi mq 6.000 (vedasi anche osservazione n. 10). Si specifica che il cantiere operativo e le aree tecniche e di stoccaggio sopra citate insistono su terreni con caratteristiche ampelologie e organolettiche non riscontrabili in terreni limitrofi e che la cantieristica comporterà la perdita definitiva e permanente del terreno produttivo in quanto la produzione vitivinicola non sarà più praticabile su un terreno che avrà perso le caratteristiche suddette. Questo pregiudizio permanente interesserà anche i terreni limitrofi ai cantieri stessi per inquinamenti da polveri e scarichi dei mezzi che interferiranno inevitabilmente nella produzione di beni alimentari. Si chiede pertanto di ridurre in maniera significativa o trovare collocazione alternativa per le aree a cantiere lungo il tracciato, in particolare del cantiere operativo L.5.0.1, e di spostare in altre aree tutte le aree tecniche e di stoccaggio previste all'interno della zona di produzione d'uve pregiate per il vino Lugana DOC.*	Il tratto all'interno della località Dolci verrà eliminato. Il collegamento permette l'accessibilità all'area logistica (mezzi leggeri), la deviazione di tale traffico sulla pista necessiterebbe uno sbocco all'altezza del sottopasso posto all'imbocco del piazzale del santuario (tale sbocco è stato previsto solo occasionali e normalmente chiuso). La continuità del traffico verrà mantenuta anche se nell'ambito delle attività poste in corrispondenza del sottopassaggio potrà verificarsi qualche disagio che si cercherà di ridurre al minimo possibile. Allo scopo sarà riqualificata la viabilità dell'area: - realizzazione di una rotonda sulla viabilità esistente presso l'accesso al parcheggio posto a Sud-Ovest del cimitero e mantenimento dell'accesso all'attuale sottopasso sotto A4; - mantenimento della viabilità pubblica a Est del cimitero per l'accesso al parcheggio del Santuario - riduzione ingombro della rotatoria di cantiere posta nei pressi del ristorante. Il mantenimento dell'accesso ciclopedonale proveniente da Nord che sottopassa l'A4 non è tecnicamente fattibile né in fase definitiva né durante le fasi di costruzione. Al fine di garantire gli accessi separati dalla viabilità di cantiere e minimizzare l'impatto della fase di costruzione sono state studiate le seguenti principali ottimizzazioni: a) modifica delle modalità di scavo al fine di minimizzare l'area necessaria alla esecuzione dello scavo per la galleria artificiale mediante la realizzazione di berlinesi. b) limitazione della mobilità dei mezzi di cantiere evitando commistione con i veicoli di uso pubblico; a tal fine parte delle piste sarà limitata ad una sola corsia con obbligo di retromarcia verso le aree di manovra. c) posizionamento di pannelli fonoassorbenti e antipolvere di elevata qualità estetica che consentiranno, non solo di minimizzare le interferenze acustiche e delle polveri ma anche di limitare la vista delle attività di cantiere e di garantire la massima sicurezza ai fruitori delle aree esterne del santuario. Per ottimizzare poi l'integrazione dei suddetti pannelli con il paesaggio circostante si è proposto un simulato effetto specchio riportando sui pannelli le immagini che su di essi verrebbero riflesse se fossero degli specchi. 20- Avendo già operato l'eliminazione del cantiere L.5.O.2 non risulta possibile eliminare anche il cantiere operativo L.5.O.1 essendo indispensabile per la costruzione. In fase di progettazione esecutiva valuteremo la possibilità di contenere l'estensione del cantiere.
		21.- VINCOLO MONUMENTALE LOC. MANO DI FERRO (CANTIERIZZAZIONE) *Il cantiere operativo L.5.0.2 ricade interamente in terreni vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2006,/ex art. 2 ed art. 29 D. L. 490/1999) vincolo monumentale "Mano di Ferro" (foglio n. 15 particella n. 218) decreto della Soprintendenza*	21- Vista la complessità dei vincoli nell'area e considerata la presenza delle aree tecniche e di stoccaggio necessarie per la realizzazione delle gallerie naturali e artificiali si accoglie l'osservazione del Comune e si prevede l'eliminazione del Can-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Regionale del 05 marzo 2002. Catastalmente l'area vincolata è identificata al foglio n. 15 particelle 222 - 132 - 71 - 131 - 70 - 62 - 891 - 979 - 1925 - 992 - 1921 - 1922 - 1926 - 1928 - 1927 - 994 - 117 - 54 - 162 - 51 - 52 - 53 - 118 - 127 - 125 - 64 - 124 - 123 - 128 - 121 - 122 - 63 - 129 - 130 - 1924 - 1923. La traslazione del cantiere, per effetto del vincolo monumentale, più a sud-est, dovrà certamente comportare una completa revisione della viabilità, vedasi osservazione n. 34. *22- VIZIO ENDOPROCEDIMENTALE* *Tra gli Enti riportati con nota nostro prot. n.17379 del 16/10/20 14 del Consorzio Cepav 2 con il quale comunica l'avviso per la conferenza dei servizi di approvazione del progetto definitivo, in relazione alla Legge, non è stato convocato l'ente gestore del ciclo integrato dell'acqua, Azienda Gardesana Servizi spa e così pure l'autorità dell'ambito Acque Veronesi;* *23- RIFERIMENTI NORMATIVI* *L'osservazione è di natura metodologica e concerne il doveroso riferimento alla normativa vigente e non a quella abrogata. Nel fissare i trenta giorni per le osservazioni al quadro ambientale del SIA, si sono correttamente utilizzati le modifiche apportate dal decreto infrastrutture 2012 del Governo Monti, ma si continua a citare nei documenti (vedi ripubblicazione SIA) il D.Lgs 190 del 2002, che è il regolamento attuativo della legge obiettivo (443/ 2001) abrogato come statuto dall'art 256 del Codice Appalti, che tratta delle disposizioni abrogate. Ne è piena la storia di annullamenti di contenziosi, in ambito giurisdizionale per vizi formali.* *24- GALLERIA (TRACCIATO AV/AC)* *Il territorio comunale è interessato dal susseguirsi delle gallerie denominate S. Cristina, Frassino Ovest, Colle Baccotto, Frassino Est e Mano di Ferro, intervallate da brevi tratti di trincea. Le gallerie centrali rappresentano un'unica tratta di lunghezza pari a 1950 metri. Le norme di riferimento concernenti la sicurezza delle gallerie ferroviarie discendono da due provvedimenti:* *-Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" G.U n. 83 aprile 2006;* *-Decisione della Commissione Europea 2008/163/CE del 20 dicembre 2007 relativa alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la sicurezza nelle gallerie ferroviarie nel sistema ferroviario trans europeo convenzionale e ad alta velocità.* *Il decreto gallerie ferroviarie "stabilisce, che a far data dall'8 aprile del 2006 la progettazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione delle gallerie ferroviarie devono rispettare il contenuto del decreto medesimo, ovvero:* *a) rispetto dei requisiti minimi e integrativi, per la sicurezza delle gallerie ferroviarie, riguardanti l'infrastruttura, il materiale rotabile e le procedure operative;* *b) modalità per lo svolgimento dell'analisi di rischio finalizzata al raggiungimento degli obiettivi di sicurezza stabiliti.* *Il Decreto gallerie ferroviarie si applica alle gallerie, di lunghezza superiore ad 1km. I progetti delle gallerie ferroviarie sono soggetti al parere di conformità della Commissione Sicurezza istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 8, comma 2 e art. 9, comma 1). Ciascun progetto deve essere corredato da una documentazione di sicurezza che consta di:* *a) documentazione di sicurezza, al fine di evidenziare il corretto recepimento delle indicazioni del decreto, e che contiene: 1) la relazione sulla galleria o sulle gallerie; 2) l' identificazione dei pericoli potenziali per l'esercizio del sistema ferroviario in galleria; 3) una relazione e descrizione dei requisiti e delle predisposizioni di sicurezza;* *b) documentazione relativa alla analisi di rischio se necessaria che dimostri il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza come statuito dall'art 13.Relativamente alla valutazione della lunghezza della galleria, "una successione di gallerie NON viene considerata una galleria unica, in presenza delle due seguenti condizioni:* *1) la separazione fra di esse nel tratto all'aperto è superiore a 500 metri;* *2) esiste una possibilità di accesso/uscita verso un'area di sicurezza nel tratto aperto.* *Tutte le gallerie devono obbligatoriamente rispettare i requisiti minimi mentre i requisiti integrativi sono conseguenti ai risultati a cui è pervenuta l'Analisi di Rischio. I requisiti di sicurezza indicati dal Decreto "gallerie ferroviarie" ricomprendono le misure indicate nella Decisione della Commissione Europea 2008/163/CE del 20 dicembre 2007. L'Analisi di Rischio è obbligatoriamente effettuata quando la galleria ferroviaria supera i 2 Km. Quest'obbligo comun-*	tiere L.5.O.2. Conseguentemente l'area non sarà più interessata dalla viabilità che conduceva al cantiere stesso, mentre alcune lavorazioni verranno rilocalizzate in parte nell'area tecnica L.5.A.T.9 e in parte nel cantiere logistico L.5.L.1. 22- L'Azienda Gardesana Servizi ha ricevuto la documentazione di progetto ed ha presentato le relative osservazioni nell'ambito della Conferenza dei Servizi. 23- Prendiamo atto della segnalazione. 24- La documentazione di progetto sarà adeguata nell'ambito del Progetto esecutivo. La documentazione di progetto sarà adeguata nell'ambito del Progetto esecutivo. La documentazione di progetto sarà adeguata nell'ambito del Progetto esecutivo.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		que deve essere assolto anche quando " non sia possibile escludere sia la contemporanea presenza di treni trasportanti merci pericolose e treni passeggeri sia la presenza di rischi di area specifici in prossimità degli imbocchi". Nella scheda denominata Relazione Tecnica Generale, galleria artificiale " Madonna del Frassino Ovest " nell'elencazione della " Normativa di Riferimento" con la quale si è operato, non risultano citate le norme relative al decreto sicurezza nelle gallerie ferroviarie e nemmeno la Decisione della CE del dicembre 2007 . Il territorio intercettato dalla sequenza delle gallerie oltre a essere densamente antropizzato trovano allocazione il Santuario del Frassino , corti rurali ove la più importante è quella denominata Mano di Ferro e ancora la Villa Baccotto e il complesso industriale delle Broglie, Franke, Arda ..... *25 - RADIAZIONI NON IONIZZANTI (TRACCIATO AV/AC)* *Il sistema di alimentazione adottato dalle FS per l'alta velocità è come noto il 25 Kv in corrente alternata a 50 Hz con feeder e autotrasformatori lungo la linea. Questa architettura di sistema genera dei campi elettromagnetici i cui limiti di esposizione, di attenzione e di qualità sono definiti nel DPCM del luglio 2003.* *I limiti fatti propri dal legislatore sono quelli del 1990 stabiliti da una associazione privata di scienziati, autocostituitisi nella Commissione per la Protezione dalle Radiazioni Non Ionizzanti (ICNIRP),* *L'ICNIRP ha fissato un unico limite di esposizione, diverso per le diverse frequenze dei CEM, a tutela esclusivamente dagli effetti nocivi di tipo acuto e di natura termica (effetti che si manifestano a breve termine, nel corso dell'esposizione e che sono reversibili quando l'esposizione cessa).* *Si chiede di prendere atto di questi studi scientifici adottando conseguentemente tutti i problemi di prevenzione verso quei cittadini cosiddetti " frontisti" rispetto alla linea AV/AC.* *26 - PROBLEMA IDRAULICO (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)* *Il territorio del Comune di Peschiera è attraversato dalle gallerie Santa Cristina, Mano di Ferro, Forte Baccotto e Frassino. Lo scavo in sotterraneo turbano le condizioni idrogeologiche e la conseguenza è costituita dalla venuta d'acqua dal fondo, dalle pareti e dal fronte di scavo.* *Questo evento può causare la necessità di opere di stabilizzazione. Di certo sono rilevanti i problemi di interferenza con il rischio idraulico e al drenaggio delle falde proprio in corrispondenza delle gallerie. Relativamente a questa vitale risorsa quale è l'acqua non è stato determinato il consumo complessivo di acqua per realizzare l'infrastruttura. L'acqua sarà utilizzata in quantità considerevoli. Poiché l'acqua è sottoposta a forti pressioni, sia di tipo qualitativo che quantitativo, il SIA avrebbe dovuto fornire un bilancio materiale attendibile relativo alla risorsa acqua, specificando i quantitativi da usare e, soprattutto, quali fonti di approvvigionamento verranno sfruttate. Un forte prelievo da falda potrebbe contribuire a causare fenomeni indesiderati, come per esempio un aumento della subsidenza nel territorio. Ulteriori preoccupate osservazioni concernono le acque sotterranee.* *La preoccupazione si fonda sul rischio di interferenza quantitativa e qualitativa prodotto dagli scavi per la realizzazione delle gallerie. Tutte le operazioni di consolidamento, impermeabilizzazione e sostegno richiedono l'uso di materiali additivi che sono miscele quasi sempre inquinanti per le acque sotterranee Il vigente Codice dell'Ambiente impone di non interferire con le aree di salvaguardia delle fonti d'acqua destinate al consumo umano ed elenca le opere che sono. inibite tra le quali rientrano cave, discariche e gallerie.* *Problematiche così radicali inducono a richiedere l'istituzione di un Osservatorio Permanente che monitori e abbia gli strumenti per essere operativo e intervenire repentinamente verso queste problematiche. La ristrettezza delle risorse comunali irretite dai vincoli del patto di stabilità rendono legittima la richiesta di costituzione di un Fondo "fideiussorio" a cui attinge l'Osservatorio per rimuovere quelle interferenze negative prodotte dalla cantierizzazione e che impatterebbero negativamente sulla economia locale costituita da elevati flussi turistici ed agricoltura di eccellenza.* *Non ultimo la tutela delle comunità locale rappresentata che nei limiti del possibile non deve subire lo sconvolgimento della qualità ambientale che è un carattere precipuo di Peschiera del Garda.* *Sugli attraversamenti dei corsi d'acqua come il Mincio e il Tione non sono stati acquisiti le autorizzazioni di compatibilità idraulica di competenza della Regione Veneto Genio Civile Regionale.* *27- VIADOTTO MINCIO (TRACCIATO AV/AC)* *La tipologia di viadotto, così come progettato, risulta, soprattutto per l'impalcato, fortemente impattante a livello*	25- Sono stati rispettati i limiti ai campi elettromagnetici previsti dalla legislazione vigente. 26- Per l'impatto sulla falda è stato condotto uno studio per valutare l'impatto dell'opera in fase definitiva e di costruzione. Per quanto riguarda l'approvvigionamento di acqua per la costruzione i quantitativi in gioco non sono tali da prefigurare problematiche di subsidenza. Per gli scavi saranno adottate tutte le opportune cautele per evitare l'inquinamento della falda, del suolo e del sottosuolo; inoltre è previsto il monitoraggio ambientale delle acque sotterranee per tenere sotto controllo lo stato quali-quantitativo delle acque durante tutto il periodo di costruzione. A cura RFI 27- La tipologia di viadotto così come progettato è già stata approvata nell'ambito della compatibilità ambientale del 2003 e da allora non è stata variata. In fase di sviluppo di Progettazione Esecutiva verrà prevista la continuità della pista ciclabile esistente durante la costruzione. 28- Le questioni evidenziate saranno oggetto di approfondimenti in fase di progettazione esecutiva. 29- Premesso che il sedime ferroviario in corrispondenza delle gallerie artificiali rimarrà di proprietà di RFI e non potrà essere piantumato né adibito ad uso pubblico, per quanto riguarda le aree esterne al sedime, nel progetto è già previsto l'impiego di specie autoctone così come prescritto dal CIPE. 30- Come prescritto dal CIPE sarà massimizzato il recupero dei materiali scavati e in ogni caso la gestione di tutte le terre sarà oggetto del Piano di Utilizzo redatto ai sensi del DM161/2012 nella fase di progettazione esecutiva. 31- Vista la complessità dei vincoli nell'area e considerata la presenza delle aree tecniche e di stoccaggio necessarie per la realizzazione delle gallerie naturali e artificiali si accoglie l'osservazione del Comune e si prevede l'eliminazione del Cantiere L.5.O.2. Conseguentemente l'area non sarà più interessata dalla viabilità che conduceva al cantiere stesso, mentre alcune lavorazioni verranno rilocalizzate in parte nell'area tecnica L.5.A.T.9 e in parte nel cantiere logistico L.5.L.1.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		visivo e paesaggistico e non relazionata con il contesto ambientale e costruito. Si sottolinea che l'alta valenza ambientale e paesaggistica, nonché l'eccezionale vocazione turistica dei luoghi interessati dall'intervento, presupporrebbe un'attenzione molto importante rivolta alla ricerca di soluzioni architettoniche e costruttive di qualità e dotate di uno specifico studio di inserimento nel contesto paesaggistico. Si precisa altresì che l'intervento ricade in ambito del "Parco del Mincio". Si sottolinea inoltre la presenza, a pochi metri di distanza, del viadotto autostradale, con il quale il nuovo viadotto ferroviario dovrà necessariamente rapportarsi sia a livello estetico che architettonico. Si chiede pertanto la revisione dell'attuale progetto del viadotto ferroviario, al fine di trattare in modo organico e unitario il complesso nodo infrastrutturale AV/AC-Autostrada in corrispondenza del Fiume Mincio e di considerare la costruzione del nuovo viadotto quale opera di importanza strategica a livello architettonico e paesaggistico. Si ritiene inoltre che, nello studio del nodo infrastrutturale, venga contemplata la possibilità di inserire un attraversamento ciclo-pedonale del fiume Mincio, da individuarsi in corrispondenza del nuovo viadotto AV/AC o, in alternativa, del viadotto ferroviario della linea storica. *Si precisa altresì che la realizzazione del viadotto andrà ad interferire con l'esistente pista ciclabile interregionale Mantova Peschiera (rete delle piste ciclabili europee, Euro Velo 7), pertanto dovrà essere previsto obbligatoriamente un percorso alternativo ed in sicurezza per tutto il periodo di cantiere.* *28 - RETICOLO IDRAULICO SUPERFICIALE (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)* *Lungo il tracciato AV/AC è prevista la ricostituzione del reticolo idraulico con adeguati tombini (circolari e scatolari). Viste le problematiche a livello idrogeologico, inclusi i recenti fenomeni di allagamento, in particolare in località Broglie, si ritiene fondamentale che, in fase di approvazione del progetto esecutivo, vengano attentamente analizzati l'andamento e l'ampiezza dei fossati, intervenendo ove necessario per evitare zone di accumulo e poter scaricare l'acqua verso idonei ricettori. In località Broglie, vista anche la presenza di vasti insediamenti artigianali e industriali, sarà necessario predisporre uno studio idraulico specifico sulla base di un rilievo altimetrico e aerofotogrammetrico di dettaglio, nonché l'opportuno adeguamento dei fossati laterali delle strade. Dovrà essere valutata l'opportunità di concerto con l'ente gestore del ciclo integrato dell'acqua di prevedere, per la medesima località, la realizzazione di una cassa di espansione/vasca di laminazione per fronteggiare le problematiche messe in luce dalla recente alluvione* *29- PROGETTAZIONE AREE A VERDE (TRACCIATO AV/ AC)* *Si osserva che, per la galleria artificiale Frassino Est, sono previsti a fine opera la copertura e il rinverdimento delle aree al di sopra della galleria stessa. Si ritiene necessario che il rinverdimento (opere di mitigazione), che dovrà essere dettagliatamente progettato integrando specie arboree autoctone, venga esteso anche a tutte le altre gallerie artificiali (Santa Cristina, Frassino Ovest, Mano di Ferro), sistemando inoltre a fine opera le strade di cantiere realizzate accanto al tracciato delle gallerie a percorsi ciclopedonali, integrati nella progettazione del rinverdimento. Si specifica che la progettazione delle aree a verde risulterà di straordinaria importanza ai fini della tutela del paesaggio. Nel Comune di Peschiera del Garda si attraversano diversi contesti ambientali, dalle campagne del Lugana sino al fiume Mincio, in zone a carattere prevalentemente collinare che si legano con zone a carattere umido. La vegetazione lungo il tracciato dovrà perciò essere considerata parte legante e sostanziale del progetto e dovrà avere carattere territoriale. Fondamentale sarà lo studio delle altezze e dei colori delle specie arboree, nonché la presenza di aree destinate a fito-depurazione, in grado di ridurre l'impatto inquinante della vicina autostrada e di bonificare le aree critiche dal punto di vista ambientale.* *30 - SMARINO E TERRE DI SCAVO (CANTIERIZZAZIONE)* *Si chiede in quale/i sito/siti verrà smaltita la terra di scavo derivata dalle opere di costruzione dei tratti in trincea e galleria. Si ritiene a tale proposito che nessuna delle aree di stoccaggio individuate nel territorio dei Comuni di Peschiera del Garda e Ponti sul Mincio possa essere individuata quale deposito definitivo delle terre di scavo. Si chiede inoltre che tutte le terre di scavo e di riporto nell'ambito del cantiere AV/AC siano analizzate da parte di ente terzo (ARPAV) e che venga individuata una procedura tale che il Comune interessato ne venga costantemente messo a conoscenza (vedasi osservazioni n. 26 e 36).* *31 - UFFICIO RELAZIONI CON IL PUBBLICO (CANTIERIZZAZIONE)* *Tale situazione potrebbe essere in parte migliorata, sia dal punto della logistica di cantiere che dell'impatto sul territorio, ipotizzando un cantiere che certamente dovrà avere dimensioni più ridotte e traslato più a sud-est. La nuo-*	32- Si accoglie la richiesta del Comune. 33- Durante la progettazione esecutiva verranno affinati i percorsi dei mezzi di cantiere in accordo con il Comune. 34- Vista la complessità dei vincoli nell'area e considerata la presenza delle aree tecniche e di stoccasggio necessarie per la realizzazione delle gallerie naturali e artificiali si accoglie l'osservazione del Comune e si prevede l'eliminazione del Cantiere L.5.O.2. Conseguentemente l'area non sarà più interessata dalla viabilità che conduceva al cantiere stesso, mentre alcune lavorazuioni verranno rilocalizzate in parte nell'area tecnica L.5.A.T.9 e in parte nel cantiere logistico L.5.L.1.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		va collocazione permette di evitare lo spreco di terreno agricolo pregiato (vigneto) e di lavorare su campi a seminativo. Consentirebbe l'eliminazione di una rotonda prevista per la viabilità interna di cantiere, l'eliminazione del transito dei mezzi pesanti sulla via Zanina *32- TRANSITO MEZZI PESANTI (CANTIERIZZAZIONE)* *Al fine di garantire maggior controllo sulle strade comunali finalizzato alla salvaguardia ed integrità del manto stradale, il Comune dovrà preventivamente essere informato circa i mezzi di cantiere che opereranno nel territorio comunale. Tutte le ditte appaltate dovranno preliminarmente comunicare al Comune tutte le targhe dei mezzi che percorreranno le strade di proprietà comunale.* *33-VIABILITA' DI CANTIERE CASELLO AUTOSTRADALE (CANTIERIZZAZIONE)* *Data la valenza turistica del Comune ed i numerosi parchi a tema del Basso Garda (Gardaland, Caneva, Parco Sigurtà Alto Mincio.....) la viabilità in prossimità del casello autostradale A4 è sempre congestionato, soprattutto il periodo estivo e durante tutti i fine settimana. Pertanto utilizzare tale viabilità quale percorso dei mezzi pesanti durante l'esecuzione dei lavori certamente costituisce una notevole criticità viabilistica. Dovrà pertanto essere fatta particolare attenzione sui flussi di traffico di cantiere durante i fine settimana e durante il periodo turistico estivo.* *34-CANTIERE OPERATIVO "MANO DI FERO " (CANTIERIZZAZIONE)* *Si osserva che la collocazione del cantiere operativo L.S.0.2 (di circa 38.148 mq) e dell'area tecnica L.S.AT.GA.1 (di circa 13.223 mq) e dell'area di stoccaggio* *L.S.S.T.22 (di circa 11.451 mq) situate tra Colle Baccotto e la località mano di Ferro nelle immediate vicinanze della corte storica Mano di Ferro, oltre ad insistere su area sottoposta a vincolo monumentale (osservazione n. 21) si estende anche in area piantumata a vigneto, coltura importante e pregiatissima per questo Comune. La cantieristica così organizzata da progetto, oltre ad occupare una notevole superficie agraria, determina un insostenibile aggravio di traffico a carico sia dell'area densamente abitata in località Dolci, con compromissione della vivibilità dell'Hotel "Ai Dolci Colli", oltre ad un notevole emissione di rumori scaturiti dal ciclo produttivo del cantiere. Non da ultimo la notevole produzione e diffusione di polveri (stazione di betonaggio), ed il notevole impatto visivo, visto l'immediata vicinanza in posizione privilegiata del forte austriaco denominato "Forte Ardietti".* *35 - AREE DI CANTIERE E DI STOCCAGGIO (CANTIERIZZAZIONE)* *Per una maggiore razionalizzazione del territorio comunale, viste le notevoli criticità riscontrate, si rende opportuno obbligare Cepav Due a:* *-verificare la possibilità di ottenere in locazione aree e/o edifici industriali dismessi o temporaneamente inutilizzati, presenti nell'intorno dell'opera, che possano costituire un'alternativa, anche solo parziale, ai cantieri logistici, di stoccaggio, tecnici, ecc., evitando, o quantomeno riducendo, l'occupazione di aree agricole, spesso di particolare pregio sia viticolo sia ambientale;* *-accertare la presenza o meno di strutture ricettive, in questo Comune ed in quelli confinanti, in grado di offrire, alle maestranze impegnate alla realizzazione dell'opera, vitto e/o alloggio, sempre nell'ottica di ridurre il numero di cantieri da realizzare;* *36 - ATMOSFERA E ASSENZA DEL PIANO DI UTILIZZO TERRE E ROCCE DA SCAVO AI SENSI E PER GLI EFFETTI DELL'ART. 165 DEL DLGS N. 163/ 2006 (CANTIERIZZAZIONE)* *Il territorio del Comune di Peschiera del Garda è interessato dalla presenza di* *cantieri operativi per "Gallerie del Frassino", "Forte Baccotto "," Mano di Ferro" e "Santa Cristina" oltre ad un cantiere base. Il traffico veicolare e le macchine operatrici utilizzate per la realizzazione dei lavori determineranno un consistente impatto da polveri. Produzione addizionale da polveri in un'area* *Due osservazioni sull'esito preconizzato nella valutazione delle polveri che dovrebbe tenere conto anche del tempo di funzionamento delle macchine operatrici oltre che del tempo di maggiore traffico veicolare di cantiere sono:* *-a) pur consapevoli della scarsa rilevazione esistente (rilevazione costosa e difficile) degli strati di inversione termica, questi svolgono un ruolo rilevante nella determina zioni delle concentrazioni a livello locale;* *-b) rilevante appare la messa a punto di scelte che possono consentire il rispetto dei limiti delle PM 2,5.* *Dalla documentazione fornita risulta che il Proponente riutilizzerà consistenti quantità di materiale scavato. A tal fine il materiale da scavo da rifiuto diventa sottoprodotto e la sussistenza delle condizioni per essere considerato*	35- Eventuali opportunità di utilizzare strutture esistenti sarà valutata in fase esecutiva. 36- L'aspetto dell'impatto delle polveri dovuto alla afse di costruzione è stato sviluppato da un apposito approfondimento riportato nella parte 40 del PD. Tale studio identifica i ricettori critici e per essi definisce le misure necessarie alla riduzione degli impatti. Inoltre durante tutta la fase di costruzione le polveri saranno oggetto dui specifico monitoraggio ambientale e tra le verifiche condotte vi sarà anche il rispetto dei limiti sul PM2,5. Il PUT sarà redatto in fase di progettazione esecutiva.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		sottoprodotto deve essere comprovato attraverso un Piano di Utilizzo che deve essere trasmesso all'Autorità Competente che lo approva . Questi obblighi derivano dal DM 161 del 2012. *37- AGLI IMPATTI SUL PATRIMONIO CULTURALE TUTELATO DAL D. LGS. 42/2004 (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE)* *Il tracciato della linea A.V./A.C. oggetto del procedimento di V.I.A., interesserà il settore sud del territorio arilicense, attraversandolo per intero sulla direttrice est - ovest, affiancandosi all'infrastruttura autostradale della A4 Brescia - Padova, rafforzando e incrementando la cesura di un territorio nel quale si susseguono ambiti sottoposti, alternativamente, ai disposti della Parte Seconda e della Parte Terza del Codice dei Beni culturali e del paesaggio, incidendo pesantemente e negativamente sull'assetto percettivo, scenico, panoramico, antropico-insediativo e storico architettonico. I livelli di tutela che operano sul tratto del territorio di Peschiera del Garda interessato dall'infrastruttura A.V./A.C. Il tracciato della progettata linea A.V. / A.C. e le infrastrutture connesse interessano un ambito territoriale inserito nelle Colline moreniche del Garda, particolarmente delicato e di grande pregio. Dall'esame della documentazione in atti, dal confronto con la natura e i contenuti delle tutele paesaggistiche e culturali che operano lungo il tracciato che interessa il territorio comunale di Peschiera del Garda, e dalla visione dei luoghi, emerge chiaramente la vasta portata dell'opera infrastrutturale e l'impatto negativo e prolungato nel tempo che i previsti interventi produrranno sul territorio tutelato, a testimonianza della scarsa attenzione del progetto rivolta alle tematiche relative alla conservazione, tutela, valorizzazione e miglioramento dei siti vincolati.* *Per quanto sopra esposto si ritiene che le progettate opere comporteranno irreversibili e negative alterazioni tali da recare danno e pregiudizio ai valori tutelati per legge e dai provvedimenti di tutela che operano negli ambiti oggetto degli interventi. siano essi provvisori. siano essi definitivi.* *Conclusioni:* *Dall'esame della documentazione in atti emerge che i proponenti il progetto non hanno affrontato adeguatamente le specifiche tematiche paesaggistiche e legate al patrimonio storico artistico, derivanti dai contenuti dei vincoli operanti nel tratto in oggetto: i vincoli paesaggistici e culturali risultano individuati, sia nella Relazione paesaggistica che nelle relazioni generali e speciali, in modo non preciso, denotando peraltro un'approssimativa conoscenza della normativa nazionale in materia e delle varie tipologie di vincolo operanti.* *Inoltre gli oggetti e i contenuti dei vari Decreti Ministeriali non sono mai citati, così che non è dato di conoscere quale sia stato il percorso logico che ha portato a ritenere compatibili le opere, sia provvisorie che definitive, sia a breve che medio e lungo termine, con i livelli di tutela che operano. La tematica paesaggistica è stata affrontata senza entrare nel merito delle specifiche peculiarità per le quali gli ambiti sono sottoposti a tutela. Parimenti non sono state tenute in considerazione le prescrizioni contenute nei provvedimenti di tutela dei beni culturali presenti.* *In generale l'infrastruttura, intesa nella sua più ampia accezione, ovvero considerando anche la lunga ed impattante fase cantieristica, oltre al tracciato ferroviario, alle gallerie, alle aree logistiche, alle viabilità di cantiere, al viadotto, interferisce sostanzialmente e negativamente con le aree e gli immobili sottoposti a tutela ai sensi della Parte seconda e della Parte terza del D. Lgs. 42/2004. Qualora realizzati, gli interventi a breve, medio e lungo termine determineranno la definitiva e negativa alterazione dei tratti di rilevante interesse paesaggistico e culturale Per guanto sopra espresso, per le osservazioni dettagliate sopra riportate e per guanto di competenza, il parere di questa Amministrazione in merito al progetto oggetto di Valutazione d'impatto Ambientale non può che essere negativo.* *Allegato 2 - lettera Comune di Peschiera del Garda* *Direzione regionale dei Beni Culturali del Veneto* *Le località Villa Bacotto - Villa della Cella già Forte Baccotto , poi Villa Cavalli de Peverelli sono dichiarate di interesse culturale* *Allegato 3 - lettera Comune di Peschiera del Garda* *Direzione regionale dei Beni Culturali del Veneto* *Il complesso rurale "Corte mano di ferro", sono dichiarate di interesse culturale*	37- Posto che il tracciato è stato approvato con Delibera CIPE 120/2003 si precisa che il Progetto Definitivo è stato inviato per competenza anche al Ministero dei Beni Culturali che si esprimerà in merito. Ulteriori approfondimenti richiesti dal MiBACT sono stati predisposti e trasmessi. CONCLUSIONI Posto che il tracciato è stato approvato con Delibera CIPE 120/2003 si precisa che il Progetto Definitivo è stato inviato per competenza anche al Ministero dell'Ambiente ed al Ministero dei Beni Culturali che si esprimeranno in merito. Ulteriori approfondimenti richiesti da MATTM e MiBACT sono stati predisposti e trasmessi.
		38- VIOLAZIONE ART. 26 6° COMMA CODICE DELL'AMBIENTE (TRACCIATO AV/ AC) *Lo Studio di Impatto Ambientale risalente al 2003 non è più stato aggiornato, nonostante le rilevanti trasformazioni che il territorio coinvolto ha subito nel*	38- Si evidenzia che il tracciato è stato già approvato con Delibera CIPE 2003 e contestualmente è stato espresso parere favorevole di compatibilità ambientale sull'intera opera.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		frattempo, sia sotto il profilo urbanistico, sia sotto il profilo ambientale e paesaggistico, sia infine sotto il profilo della vocazione produttiva ed economica. pertanto si riscontrano le seguenti criticità: *1. Il patrimonio ambientale, unico nel suo genere, subirebbe profonde ed irreversibili trasformazioni (siti patrimonio UNESCO, sito palafitticolo del laghetto del Frassino, Siti di Importanza Comunitaria, lago di Garda e laghetto del Frassino), rete ecologica regionale (RER), cordoni morenici ...).* *2. Le attività agronomiche di eccellenza ridurrebbero in modo consistente, per sottrazione di suolo, sia aree di produzione che l'indotto economico.* *3. La fiorente attività turistica del bacino del lago di Garda patirebbe le inevitabili conseguenze dei disagi provocati da una prolungata cantierizzazione.* *4. Il delicato sistema idrogeologico e la rete idrica minore, che caratterizzano il bacino gardesano, subirebbero conseguenze ormai ben note in situazioni analoghe, che non sono state, a nostro avviso, sufficientemente approfondite nella Valutazione Ambientale.* *5. Sul costo dell'opera si è già espressa la Corte dei Conti il 7 Luglio 2011 manifestando parere contrario* *6. Disattesa delle indicazioni della Comunità Europea (Gazzetta Ufficiale CEE n. L 228/1 del 9.9. 1996) "sollecitare il riassetto delle vie ferroviarie esistenti evitando di creare nuovi corridoi di disturbo in siti intatti".* *Per tutte le osservazioni e/o criticità dettagliatamente riscontrate il Sottoscritto Sindaco pro-tempore esprime parere contrario al progetto.*	
92.	Comune di Torbole Casaglia senza protocollo 06/11/2014 DVA-2014-0036619	*OSSERVAZIONE di carattere generale* *Ciò detto, non si può non considerare lo scenario insediativo-territoriale, sociale e trasportistico, in quanto quello assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) è certamente obsoleto. Per questo motivo non pare logico affrontare un investimento di tale portata tenendo buone le risultanze della Via del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed internazionale, oltre che coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate. Si chiede quindi contestualmente il rifacimento completo della procedura di VIA del lotto funzionale Brescia-Verona.* *1. OSSERVAZIONE* *Si reputa indispensabile il completamento della realizzazione del sovrappasso (cavalcavia/cavalca ferrovia) che permette lo scavalcamento sia della linea AV/AC che del tratto autostradale (realizzazione solo iniziata da parte di Società Autostrade Centro Padane S.p.A.) attualmente SP19. Tale cavalcavia/cavalca ferrovia risulta indispensabile a garantire la continuità di via Don Salvoni (figura 1 e 2). Da segnalare che tale sovrappasso era già previsto nel progetto definitivo presentato dalla Società Autostrade Centro Padane S.p.A. per la realizzazione del "Nuovo Raccordo Autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari". Tale opera inoltre risulta allo stato attuale iniziata e non completata, pertanto si osserva che sarebbe buona norma che le due società (Cepav Due e Società Autostrade Centro Padane S.P.A.) si coordinino per completare tale opera di notevole importanza per il comune di Torbole Casaglia e per l'intero territorio provinciale.* *2. OSSERVAZIONE* *Si richiede che la via Don Salvoni sia mantenuta, per quanto riguarda la piattaforma carrabile, allo stato attuale (larghezza inferiore a 5,5 metri) in modo da scongiurare il rischio che possa diventare un percorso scorrevole e rapido alternativo alla viabilità principale e quindi attirare un traffico di transito. Tale scelta è motivata anche dal fatto che suddetta strada e costeggiata da filari arborei e da rogge che è essenziale preservare.* *3. OSSERVAZIONE* *Si richiama una particolare attenzione nella realizzazione dei manufatti Interferenti con il reticolo idrico minore esistente, mantenendolo invariato nello sviluppo planimetrico e nelle sezioni, ed evitandone la tombinatura in modo da preservare la valenza agricola, paesistico-naturalistica, le peculiarità vegetazionali e faunistiche presenti e ga-*	Si evidenzia che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. 1- Il cavalcavia Don Salvoni rientra nelle opere a carico di ACP. Non rientra nelle competenze del Proponente. 2- Il cavalcavia Don Salvoni rientra nelle opere a carico di ACP. Non rientra nelle competenze del Proponente. 3- Sono già previsti in progetto definitivo manufatti per la risoluzione delle interferenze. Si forniranno maggiori dettaglio nello sviluppo della Progettazione Esecutiva. 4- Saranno poste in atto tutte le buone pratiche per la mitigazione degli impatti. 5- Per la mitigazione del rumore non si ritiene idonea l'adozione di barriere alberate. Infatti tali interventi hanno efficacia solo dopo numerosi anni dalla piantumazione ed inoltre tutte le specie a foglia caduca limitano l'efficacia per un numero limitato di mesi all'anno. Inoltre per ottenere l'abbattimento di un solo dBA sono necessari fasce di almeno 30 metri di profondità con il conseguente impatto sulle attività agricole. Infine tali fasce verdi spesso devono interrompersi, per mancanza di spazio, proprio nei pressi degli edifici più prossimi alla linea. Efficaci invece sono gli interventi a verde per mitigare l'impatto visivo. Nei circa 250 metri di linea ferroviaria presente nel comune di

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		rantire la sicurezza dal punta di vista idrico e Idrogeologico. Va inoltre mantenuta la possibilità di irrigazione di tutte le aree agricole interessate dalla cesura della line. Si segnala infatti che il progetto intacca direttamente diverse rogge fra le quali la Roggia "Pola" e il Vaso "Bifolo". *4. OSSERVAZIONE* *Si osserva che il tracciato della TAV impatta con la "zona umida", area in cui è presente una fascia di fontanili e risorgive di notevole pregio paesaggistico e naturalistico sulla quale il comune ha effettuato numerosi interventi di valorizzazione (figura 11). Il progetto dovrà tutelare detta zona, mettendo in essere tutte le buone pratiche per la mitigazione degli impatti.* *5. OSSERVAZIONE* *Si osserva la necessità di mitigare l'impatto visivo e acustico della nuova Infrastruttura, mediante posizionamento di idonee barriere alberate con funzione di filtro acustico, sia in lato sud al tracciato ferroviario previsto, sia in lato nord, a protezione dell'abitato. Le mitigazioni vanno realizzate in accordo con la Società Autostrade Centro Padane S.p.A, in quanto già previste all'interno del progetto del tratto autostradale di futura realizzazione. In figura 12 si è inserita la carta degli interventi di mitigazione previsti per il raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari, dalla Centro Padane SpA, ma non ancora attuati. Si chiede pertanto la realizzazione in sede di costruzione della linea AV/AC.* *6. OSSERVAZIONE* *Si evidenzia il notevole impatto ambientale e acustico sull'abitazione di Via Don Salvoni evidenziata in figura 5. Data la notevole vicinanza con il tracciato della linea AV/ AC, si chiede che siano realizzati interventi direttamente sull'edificio per mitigare gli impatti negativi che subiranno gli abitanti a seguito della realizzazione dell'infrastruttura. In particolare si osserva l'esigenza di mitigare l'impatto mediante realizzazione di serramenti idonei a contenere l'impatto acustico.* *7. OSSERVAZIONE* *Si osserva come la cascina denominata "Lama", sita a breve distanza dal tracciato a sud, non risulti fra i recettori sensibili al rumore negli elaborati progettuali. Si osserva l'errore chiedendone la correzione (figura 13).* *8. OSSERVAZIONE* *Si osserva 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 comunali e interventi che necessitino del minor impegno manutentorio possibile.* *9. OSSERVAZIONE* *Si richiede una revisione delle modalità di restituzione dei terreni agricoli alle condizioni ante-operam, per perplessità sul fatto che lo scotico di 40 cm, effettuato nelle aree di cantiere,di stoccaggio e tecniche e restituito poi a fine lavori, sia sufficiente a garantire una produttività agricola paragonabile a quella esistente.*	Torbole, sul lato Sud sono presenti un'area a macchia boscata che interessa un terzo del tracciato, ed una siepe arboreo-arbustiva per ulteriori 50 metri circa. Nessun intervento è previsto a Nord in quanto in stretto affiancamento alla SS11 in costruzione. Gli interventi di mitigazione sono stati compatibilizzati con quelli previsti dalla Società Autostrade Centro Padane SpA. Non è di competenza la programmazione delle attività inerenti altri progetti sul territorio. 6- Si conferma che sull'edificio più prossimo alla linea ferroviaria posto a Nord è previsto il richiesto intervento di adeguamento dei serramenti dal punto di vista del fono isolamento. 7- Il censimento dei ricettori è stato effettuato in conformità alla normativa vigente. Infatti il DPR 459/98 all'articolo 4 comma 1 prevede: "Per le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 km/h il proponente l'opera individua i corridoi progettuali che meglio tutelino anche i singoli ricettori e quindi tutti i ricettori presenti all'interno di un corridoio di 250 m per lato, misurati a partire dalla mezzeria del binario esterno e fino la larghezza del corridoio può essere estesa fino a 500 m per lato in presenza di scuole, ospedali, case di cura e case di riposo". La cascina denominata " Lama" poiché dista circa 350 metri dalla linea ferroviaria non è stata presa in considerazione. 8- Per tutte le aree a verde è garantita la manutenzione per i primi due anni dalla piantumazione. Successivamente la manutenzione delle aree sarà a carico del relativo proprietario. Gli interventi a verde sono stati progettati in modo da minimizzare la relativa manutenzione. 9- Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una piena funzionalità all'uso agricolo, non inferiore a quella precedente l'intervento
		COMPENSAZIONI *Si chiede che il progetto preveda la realizzazione della "deviante agli abitati di Roncadelle e Torbole Casaglia" della Strada provinciale BS 235 "Di Orzinuovi" come riportato in figura 14.*	*COMPENSAZIONI* La richiesta non rientra nelle competenze del Proponente.
		Si chiede inoltre la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria lungo via Don Salvoni, da località cascina Lama fino al centro abitato comunale, in affiancamento alla roggia che scorra lungo l'intera via con relativo inserimento ambientale di tale opera (piantumazione di essenze arboree lungo la tratta della ciclabile)(figura 6).	Il cavalcavia Don Salvoni rientra nelle opere a carico di ACP. Non rientra nelle competenze del Proponente.
		Anche il sovrappasso già citato nell'osservazione 1 dovrà essere dotato di una pista ciclopedonale separata dalla sede carrabile, in modo da garantire la percorrenza in sicurezza di tale tratto stradale anche agli utenti deboli della strada (figura 2).	Il cavalcavia Don Salvoni rientra nelle opere a carico di ACP. Non rientra nelle competenze del Proponente.
93.	Sigg. Melloni Giorgio e Melloni Tiziano Sona	*Osservazioni inerenti ai terreni ed edifici vari di cui al Foglio 26, mappali 111, 243, 455, 454, 501.* *Scrivo in nome e per conto dei fratelli Melloni Giorgio e Melloni Tiziano nella loro qualità di proprietari dei terreni censiti at N.C.T. del Comune di Sana. F. 26, mapp. 111-243-455 di pertinenza dell'edificio abitativo eli cui al mapp. 454, suddiviso in due unità immobiliari, sub. 1 (Tiziano), sub. 2 (Giorgio), con fabbricato accessorio ad uso autori-*	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipolgie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. Il progetto riporta in dettaglio il posizionamento dell'elettrodotto e

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	03/11/2014 DVA-2014-0036628	*messe, di cui al mapp.501. Si tratta di immobili in onimo state di manutenzione, che costituiscono la residenza principale delle due famiglie Melloni* *Il progetto, di cui si è potuta avere solo sommaria visione, non fomisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture. Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà . Da una prima lettura del progetto, pare che la nuova viabilità modifichi gli accessi alla proprietà, rendendone problematico il collegamento .* *Di estrema importanza è conoscere la collocazione dei cantieri , mentre dovrà essere garantita l'erogazione dell'acqua, anche per irrigazione, del gas metano, nonché i collegamenti telefonici.* *Si dovranno, inoltre, installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro .*	le carattersistiche dello stesso. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ...
		Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio, a data da destinarsi con chi di competenza, al fine di fotografare lo stato dei luoghi, in previsione dell'arrecarsi di gravi danni, nonché un costante monitoraggio del territorio e delle unità immobiliari adiacenti la costruenda infrastruttura, ciò avuto particolare riguardo alla fase di cantierizzazione, *la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione* *Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato,* *nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali in difesa delle risorse naturali.* *a tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.* *Si formula, pertanto, formale diffida alla prosecuzione dell'iter amministrativo, senza che lo stesso tenga conto delle osservazioni qui presentate*	Prima dell'inizio delle attività le imprese esecutrici in situazioni specifiche effettueranno una verbalizzazione in contradditorio dello stato di fatto degli immobili che potrebbero subire negativi effetti per la presenza di lavorazioni prossimità degli stessi.
94.	Sig. Sandro Melloni Sona 03/11/2014 DVA-2014-0036629	*Osservazioni inerenti ai terreni ed edifici vari di cui al Foglio 27, mappali 148, 98, 618.* *Scrivo in nome e per conto del sig. Melloni Sandro, il quale pure sottoscrive, anche nella sua qualità di proprietario degli immobili censiti al N.C.T. del Comune di Sana, F. 27, mapp. 148-98 per i terreni e mapp. 618 per l'edificio abitativo e la sua area pertinenziale* *Si tratta di immobili in ottimo stato di manutenzione, che costituiscono la residenza principale del sig, Melloni Sandro, che è anche titolare di omonima azienda agricola, can attività prevalente di colture viticole e aziende vitivinicole.* *Il progetto, di cui si è potuta avere solo sommaria visione, non fornisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture. Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà . Da una prima lettura del progetto, pare che la nuova viabilità modifichi la situazione dello stato di fatto dell'Azienda, con esproprio dei terreni ed immaginabili danni all'attività ed alla proprietà , anche in termini di deprezzamento.* *Di estrema importanza è conoscere la collocazione dei cantieri , mentre dovrà essere garantita l'erogazione dell'acqua, anche per irrigazione, del gas metano, nonché i collegamenti telefonici.* *Si dovranno, inoltre, installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro .*	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. Il progetto riporta in dettaglio il posizionamento dell'elettrodotto e le caratteristiche dello stesso. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ...
		Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio, a data da destinarsi con chi di competenza, al fine di fotografare lo stato dei luoghi, in previsione dell'arrecarsi di gravi danni, nonché un costante monitoraggio del territorio e delle unità immobiliari adiacenti la costruenda infrastruttura, ciò avuto particolare riguardo alla fase di cantierizzazione, *nella fase di progettazione dell'opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali in difesa delle risorse naturali.*	Prima dell'inizio delle attività le imprese esecutrici in situazioni specifiche effettueranno una verbalizzazione in contradditorio dello stato di fatto degli immobili che potrebbero subire negativi effetti per la presenza di lavorazioni prossimità degli stessi.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		a tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia. *Si formula, pertanto, formale diffida alla prosecuzione dell'iter amministrativo, senza che lo stesso tenga conto delle osservazioni qui presentate*	
95.	Sig. Renzo Quintarelli Sona 04/11/2014 DVA-2014-0036631	*Osservazioni inerenti agli immobili Foglio 6, mappali 111/a, 110.* *I fabbricati, che si trovano a circa 30 mt dal tunnel di prossima realizzazione per il sottopasso della ferrovia esistente, si presume subiranno gravi danni a causa dei lavori, a tacere delle immissioni causate dal cantiere e della grave svalutazione del valore dell'immobile, che, inoltre, non potrà più essere oggetto di interventi edilizo - migliorie.* *L'unità immobiliare è locata a conduttore, che ha già preavvertito di volere esercitare la facoltà di recesso, evento che causerà grave danno, in quanto il proprietario perderà il canone di locazione, che, peraltro, viene utilizzato per il pagamento del mutuo.* *Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà e da quali vie e se verranno mantenuti gli accessi attuali, ed in tal caso, se gli stessi saranno resi più agevoli, vista la loro prossimità ed incompatibilità con le citate opere.* *Il progetto, di cui si e potuta avere solo sommaria visione, non fornisce indicazioni fondamentali quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture. Neppure si può sapere dove verrà collocato l'elettrodotto di alimentazione, mentre dovranno essere considerate le fasce di rispetto, nonchè quelle destinate ad opere di mitigazione.* *Di estrema importanza è conoscere la collocazione dei cantieri, ritenendoli altamente impattanti, consideratane la lunga durata.* *Il progetto depositato rivela, tuttavia, pur in assenza di determinanti informazioni e per motivi anzidetti, la totale incompatibilità dell'opera con la proprietà in oggetto, che dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo e ricostruzione.* *Si chiede pertanto l'esproprio integrale della proprietà e la corresponsione del relativo indennizzo o considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato.*	Si precisa che il progetto della cantierizzazione depositato riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi, nonché in dettaglio il posizionamento dell'elettrodotto e le caratteristiche dello stesso. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase escutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire com maggior dettaglio le tematiche interessate
96.	Sig. Bruno Luigi Vantini Sommacampagna 03/11/2014 DVA-2014-0036632	*Osservazioni inerenti agli immobili di via Rampa n. 16.* *Il progetto, di cui si è potuta avere solo sommaria visione, non fornisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture.* *Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà, da quali vie, se verranno mantenuti gli accessi attuali ed in tal caso se gli stessi saranno resi più agevoli, vista la loro prossimità ed incompatibilità con le citate opere.* *Da una prima lettura del progetto, pare che la nuova viabilità modifichi gli accessi alla proprietà, rendendone problematico il collegamento funzionale.* *Di estrema importanza è conoscere la collocazione dei cantieri, altamente impattanti, consideratane la lunga durata e i riflessi negativi sulla qualità della vita, mentre dovrà essere garantita l'erogazione dell'acqua, anche per irrigazione, del gas metano, nonchè i collegamenti telefonici.* *Si dovranno, inoltre, installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro che superi la normale tollerabilità, essendo di primaria importanza la tutela della salute dei cittadini.*	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Durante l'esecuzione dei lavori verranno mantenuti gli accessi alle proprietà.
		Si chiede un accesso in luogo in contraddittorio, a data da destinarsi con chi di competenza, al fine di fotografare lo stato dei luoghi, in previsione dell'arrecarsi di gravi danni, nonchè un costante monitoraggio del territorio e delle unita immobiliari adiacenti la costruenda infrastruttura, ciò avuto particolare riguardo alla fase di cantierizzazione, in quanto, la conformazione dei luoghi e la vicinanza delle unita abitative le costruende opere, benchè non coinvolte dall'esproprio, le rende del tutto incompatibili con le medesime, comportandone un fortissimo deprezzamento e la quasi azzerata commerciabilità , ne consegue che la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di ricostruzione. Si chiede pertanto l'esproprio integrate e la corresponsione del relativo indennizzo. considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato.	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che in ogni caso prima dell'inizio delle attività le imprese esecutrici in situazioni specifiche effettueranno una verbalizzazione in contradditorio dello stato di fatto degli immobili che potrebbero subire negativi effetti per la presenza di lavorazioni prossimità degli stessi.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		fici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro che superi la normale tollerabilità, essendo di primaria importanza la tutela della salute dei cittadini.	te le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.
		Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio, a data da destinarsi con chi di competenza, al fine di fotografare lo stato dei luoghi, in previsione dell'arrecarsi di gravi danni, nonché un costante monitoraggio del territorio e delle unita immobiliari adiacenti la costruenda infrastruttura, ciò avuto particolare riguardo alla fase di cantierizzazione, in quanto, la conformazione dei luoghi e la vicinanza delle unita abitative alle costruende opere, benché non coinvolte dall'esproprio, le rende del tutto incompatibili con le medesime, comportandone un fortissimo deprezzamento e la quasi azzerata commerciabilità, ne consegue che la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione. Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato.	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che in ogni caso prima dell'inizio delle attività le imprese esecutrici in situazioni specifiche effettueranno una verbalizzazione in contraddittorio dello stato di fatto degli immobili che potrebbero subire negativi effetti per la presenza di lavorazioni prossimità degli stessi.
		Da ultimo, è doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali. *A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati sistemi di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.*	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).
101.	Sig. Giovanni Briggi Sommacampagna 04/11/2014 DVA-2014-0036640	*Osservazioni inerenti agli immobili identificabili al F 2 mapp.118, 124, 144, 50,62.* 1. *Tuttavia, gli espropri parziali, a lambire i fabbricati, e le servitù come previste, unite alla presenza del grande cantiere in zona ovest, renderanno, di fatto, incompatibile la proprietà con la nuova Linea Ferroviaria, nonché impossibile la conduzione dell'Azienda Agricola, che dovrà cessare la sua produzione, con grave danno per le famiglie Briggi, di cui costituisce il loro personale risparmio ed investimento per il futuro, nonché una importantissima fonte di reddito, l'unica per chi la gestisce. Gli stessi disegni di progetto prevedono il futuro passaggio della SS11, che si appoggerà sui fabbricati abitativi. La ricognizione dei luoghi ha evidenziato la presenza di fabbricati con accessori, ricoveri attrezzi e autorimesse, in ottimo stato di conservazione, con pozzo ad uso familiare, nonché l'ottimo assetto del terreno, assai fertile con giacitura pianeggiante, conformazione regolare, ottima accessibilità carrabile, irrigato, ben lavorabile ed altamente produttivo. Nella determinazione dell'indennizzo dovranno considerarsi i costi di riacquisto del terreno, la cui ricerca e assai difficile, poiché, nella Provincia di Verona e nella fattispecie nel Comune di Sommacarnpagna, quanto si riesce a reperire ha costi elevatissimi.* 2. *Il progetto, di cui si è potuta avere solo sommaria visione, non fornisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazioni, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture. Nello specifico, i sotto servizi sembrano impattare con uno degli edifici accessori (capannone) e con le aree di pertinenza di altri edifici nelle strette adiacenze.* 3. *Ne consegue che la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione, ivi compresi i terreni non oggetto di esproprio e/o asservimento.* *Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato.* 4. *A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecno-*	1. *Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che gli espropri saranno trattati sulla base delle vigenti disposizioni di legge, e in ogni caso sono previsti incontri specifici con la proprietà* 2. *Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonché della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi.Tutte le informazioni richieste nell'osservazione sono riportate in PD. In Progetto Esecutivo si procederà ad un maggior dettaglio.* *Durante l'esecuzione dei lavori verranno mantenuti gli accessi alle proprietà.* 3. *Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che gli espropri saranno trattati sulla base delle vigenti disposizioni di legge, e in ogni caso sono previsti incontri specifici con la proprietà* 4. *Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Re-*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		logie d'avanguardia.	*gioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).*
102.	Sig. Davide Lonardi Peschiera 05/11/2014 DVA-2014-0036649	*si formulano le seguenti osservazioni:* *Cantieri e strade* *- si propone lo spostamento in toto delle aree di cantiere e delle strade di servizio nella zona " Mano di Ferro/ Zanina" spostando le stesse di un centinaio di metri più a ovest come evidenziato nella planimetria allegata. L'osservazione presentata permette in questo modo di tutelare, per quanto possibile, l'area individuata come "Parco naturale del Mincio" dalla Legge Regionale no 40/1984 art 16 e recepita negli anni dall'Amministrazione Comunale di Peschiera del Garda nei piani urbani di sviluppo non ultimo con l'adozione nell'aprile del 2013 del piano degli interventi. L'area del Parco Naturale del Mincio è individuata a nord dall'autostrada, a ovest dalla strada della Zanina, a Sud dal confine regionale e a est dal fiume Mincio. Lo spostamento dei cantieri e delle strade di servizio più a ovest permetterebbe di risparmiare il "consumo di territorio", concentrando in una sola zona le attività di cantiere e strade di servizio evitando altresì l'allargamento della Via Mano di Ferro in fregio al Forte monumentale Austriaco denominato Ardietti" Si fa presente che nella zona di cantiere di progetto ora individuata verso il fiume Mincio è coltivata totalmente a Vigneto IGT mentre il nuovo posizionamento dell'area di cantiere indicata dallo scrivente è a semplice seminativo .* *Mitigazioni* *- poiché l'entrata/uscita del treno dalla galleria artificiale e il passaggio del viadotto sul fiume Mincio creeranno notevoli picchi di rumore, si chiede il posizionamento di barriere fonoassorbenti su tutto il tratto oggetto della presente osservazione.* *Mitigazioni* *Data la vocazione turistica della zona interessata alla tratta nel comune di Peschiera d.G. si chiede che le attività di cantiere rumorose compreso il transito veicolare degli autocarri sia adeguato al rispetto del regolamento sulle attività rumorose adottato dal Comune di Peschiera d.G. compreso il fermo attività durante il sabato, domenica e giorni festivi.*	*Cantieri e strade* In sede di progettazione esecutiva si effettueranno le necessarie valutazioni al fine di ridurre l'impatto della rotonda. *Mitigazioni* Premesso che l'osservazione non è pertinente in quanto riferita ad opere non soggette a procedura VIA, si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di pre-esercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative Le attività di costruzione verranno sviluppate nel rispetto della normativa vigente.
103.	Sig. Roberto Colombari Castelnuovo 30/10/2014 DVA-2014-0036651	*[..] faccio la mia osservazione negativa sui lavori TAV per tali motivi:* *- Devastazione del territorio comunale per anni imprecisati, con notevole aumento del traffico pesante* *- Pericolo per le abitazioni sul colle San Lorenzo (ove risiedo) e per le chiese che sono sottoposte a beni storici, perciò con vincoli ambientali (la chiesa che dà il nome al colle è del 1400)* *- Sul colle San Lorenzo vanno perse tradizioni centenarie folkloristiche come la fiera, religiose e di intrattenimento quotidiano per le famiglie* *- il nostro territorio comunale è già penalizzato dalla costruzione dell'autostrada A4 MI-VE, della tangenziale che dal casello di Peschiera del Garda porta ad Affi e si collega con la A22 del Brennero, tutto ciò comporta un notevole aumento di inquinamento da smog ed acustico in qualsiasi ora* *- il territorio di Castelnuovo del Garda come il limitrofo di Peschiera del Garda sono ricchi di prodotti dell'agricoltura come vino d.o.c. e olio d.o.p. ed hanno un'economia turistica di primo livello* *- la cava di materiale inerte in zona Mischi che mi lascia perplesso e dubbioso sulla gestione durante i lavori ed a cantiere ultimato.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.
104.	Sig. Zeno Buzzacchi 10/11/2014 DVA-2014-36654	*Copia dell'Osservazione n° 69*	Vedere Osservazione n° 69
105.	Sig. Francesco Peroni Castelnuovo 05/11/2014 DVA-2014-0036656	*Con la presente per esprimere il mio totale dissenso all'esecuzione dell'opera TAV, poiché abitando a ridosso di via Mantovana sita in via Cavalcaselle (VR) l'appartamento di mia proprietà sarà investito da rumori, polveri, vibrazioni, possibili danni strutturali e disagi alla circolazione inerenti l'opera in oggetto. Aggiungo l'allegato in cui presento ulteriori critiche alla scelta di via Mantovana per strada di servizio alla cantierizzazione.*	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Durante l'esecuzione dei lavori verranno mantenuti gli accessi alle proprietà.
106.	Sig.ra Vanna Vassanelli Castelnuovo 30/10/2014 DVA-2014-0036658	*Richiesta mitigazioni ambientali..... viabilità alternativa al centro di Castelnuovo del Garda per i camion del cantiere*	La cantieristica sarà definita nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo.
		Realizzazione rotonda Strada regionale 11 Via Stazione	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.
		istituzione commissione di controllo per lo smaltimento dei rifiuti del lavori di cantieri	Si fa presente che il progetto sarà realizzato con l'utilizzo di un Sistema di Gestione Ambientale conforme alle normative ISO 14000, pertanto non si vede la necessità di una commissione di controllo.
		Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.
		[.....] *Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa,*	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Minstero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.
107.	Sig.ra Cinzia Zaglio Castelnuovo 04/11/2014 DVA-2014-0036662	*Richiesta mitigazioni ambientali..... previsione rotonda all'intersezione tra S.S. 11 e Via Stazione, rifacimento e messa in sicurezza marciapiedi In Via Stazione,*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.
		costituzione di una commissione di controllo al fine di verificare il rispetto durante i lavori della normative vigente, in particolare su rumori, vibrazioni nonché inquinamento atmosferico e delle falde acquifere.	Si fa presente che il progetto sarà realizzato con l'utilizzo di un Sistema di Gestione Ambientale conforme alle normative ISO 14000, nonché un sistema di monitoraggio ambientale ante operam, in corso d'opera e post operam, pertanto non si vede la necessità di una commissione di controllo.
		Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagna-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			tura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.
		[.....] *Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa,*	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata.
108.	Sig. Luciano Dal Cero Castelnuovo 04/11/2014 DVA-2014-0036663	*Richiesta mitigazioni ambientali creazione barriere antirumore nella fase di costruzione dell'opera, creazione di cuscinetti anti vibrazioni da inserire nel terreno,*	Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità; mentre per l'esercizio ferroviario è prevista la mitigazione mediante setti antivibranti in corrispondenza degli edifici ove si registrerà, in preesercizio, il superamento dei limiti.
		mitigazione luminosa per non interferire con l'allevamento di fagiani,	Eventuali modifiche o integrazioni verranno valutate nello sviluppo del progetto esecutivo.
		indennità danni derivanti dalle lavorazioni e dal rumore previsto in merito alla funzionalità dell'allevamento,	I danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo
		creazione di viabilità alternativa in modo da non utilizzare per viabilità di cantiere Via Brola.	La richiesta sarà valutata nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo.
		Altro: massima attenzione su probabile terreno di natura "fangosa" alla base della collina San Lorenzo creatasi a seguito dell'arretramento del ghiacciaio preesistente, alto valore paesaggistico e monumentale del colle San Lorenzo	L'osservazione in merito alla presenza di materiale "fangoso" è generica. In ogni caso si segnala che la natura e le caratteristiche dei terreni è adeguatamente affrontata valutata nel Progetto Definitivo nelle Parti 2 (PARTE 02 - GEOLOGIA ED IDROGEOLOGIA) e 3 (GEOTECNICA) al fine di un adeguato dimensionamento delle opere. Con riferimento alla valenza paesaggistica e monumentale del colle San Lorenzo si specifica che è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto.
		Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare e terreno in Via Brolo 6 *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.*	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.
		Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare e terreno in Via Brolo 6 *[.....]*	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	06/11/2014 DVA-2014-0036675	*mento tecnico al DPR. Il decreto contiene un riferimento specifico alla Valutazione Ambientale Strategica: infatti, nel richiamare lo schema di PGTL, ribadisce che "Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica".* *2) Proposta di tracciato alternativo a minore impatto sociale , finanziario e ambientale. la proposta di verificare con attenzione (cosa che non sembra essere accaduta in passato) un modello di potenziamento tra Brescia e Verona che abbandoni il By-pass di Brescia , adegui la stazione di Brescia all'effettuazione di rendezvous a Brescia tra treni regionali raccoglitori e distributori cadenzati capaci di convergere, diciamo 5 minuti prima dell'arrivo da ovest e da est dei treni veloci e poter lasciar scambiare i passeggeri tra questi e quelli in maniera che per non più di circa 85 km si debba viaggiare con treni lenti e si possa combinare il servizio degli uni a quello degli altri. Si propone di esaminare un tracciato da conseguire secondo uno schema topologico in grado di tradurre il sistema di 2 linee che giungono a Brescia, separate e parallele (la storica e la nuova proveniente dal tracciato che sta per essere ultimato da Treviglio - Milano) in uno a 3 binari.*	zativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati
116.	Sigg. Dora Maria Begalli, Lucio Dal Forno e Fabio Dal Forno Sona 04/11/2014 DVA-2014-0036676	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al F.28 mapp. 187, 262.* *Dalla lettura del progetto si evince la demolizione dei fabbricati e l'esproprio dell'intera proprietà* *L'indennizzo che dovrà essere corrisposto dovrà tenere in debito conto i costi di riacquisto del terreno e degli immobili, la cui ricerca e assai difficile, poichè, nella Provincia di Verona e nella fattispecie nel Comune di Sona, quanto si riesce a reperire ha costi elevatissimi.* *Nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essersi adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali.* *Per quanto di competenza del Ministero dell'Ambiente, a tutt'oggi non e dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela atti a salvaguardare il territorio e la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate
117.	On. A. Spessotto Intera tratta 06/11/2014 DVA-2014-0036677	*1) L' osservazione riguarda una inadempienza procedurale rispetto alla direttiva comunitaria 2001/42/CE istitutiva della " valutazione ambientale strategica" (VAS),* *Con DPR 14 marzo 2001, fu approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica,e allegato come documento tecnico al DPR. Il decreto contiene un riferimento specifico alla Valutazione Ambientale Strategica: infatti, nel richiamare lo schema di PGTL, ribadisce che "Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica".* *2) Proposta di tracciato alternativo a minore impatto sociale , finanziario e ambientale. la proposta di verificare con attenzione (cosa che non sembra essere accaduta in passato) un modello di potenziamento tra Brescia e Verona che abbandoni il By-pass di Brescia , adegui la stazione di Brescia all'effettuazione di rendezvous a Brescia tra treni regionali raccoglitori e distributori cadenzati capaci di convergere, diciamo 5 minuti prima dell'arrivo da ovest e da est dei treni veloci e poter lasciar scambiare i passeggeri tra questi e quelli in maniera che per non più di circa 85 km si debba viaggiare con treni lenti e si possa combinare il servizio degli uni a quello degli altri. Si propone di esaminare un tracciato da conseguire secondo uno schema topologico in grado di tradurre il sistema di 2 linee che giungono a Brescia, separate e parallele (la storica e la nuova proveniente dal tracciato che sta per essere ultimato da Treviglio - Milano) in uno a 3 binari.*	Si segnala che nella lettera DVA-2014-0038595 si scrive di non considerare questa lettera. In ogni caso si ribadisce la controdeduzione all'osservazione T5.
118.	Sig. Giulio Fenu Sommacampagna 04/11/2014 DVA-2014-0036678	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al F.7 mapp. 46, 47, 50,51, 52, 53, 62.* *L'azienda, con tutta probabilità, dovrà cessare la sua attività a causa della costruzione della Linea Ferroviaria e delle sue opere connesse, fra le quali l'elettrodotto e il metanodotto che paiono intersecare i terreni nella loro interezza.* *Nella determinazione dell'indennizzo dovranno considerarsi i costi di riacquisto del terreno, la cui ricerca è assai difficile, poiché, nella Provincia di Verona e nella fattispecie nel Comune di Sommacampagna, quanto si riesce a reperire ha costi elevatissimi.* *La cosa certa e che comunque vi saranno impatti notevoli, con conseguenze negative sull'Azienda Agricola e sull'edificio residenziale, che si troverà ad essere frontista rispetto alla Linea Ferroviaria.*	
		Altri forti disagi saranno dovuti alla modifica della viabilità esterna alla proprietà, con sicuro allungamento dei percorsi	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esu-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		e danno alla produttività aziendale. *Si chiede in tal proposito che Via Libia sia mantenuta in quanto fondamentale strada di comunicazione e di accesso, tra le altre, alla strada provinciale (Via Bussolengo Via Molinara) che l'Azienda Agricola Giulio Fenu utilizza per portare i propri prodotti ai vari mercati ortofrutticoli e al centro cooperativistico per il conferimento delle uve.*	la dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, in ogni caso si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna N° 39 avanzata in ambito CdS.
		Di estrema importanza e conoscere la collocazione dei cantieri, altamente impattanti, consideratane la lunga durata e i riflessi negativi sulla qualità della vita, mentre dovrà essere garantita l'erogazione dell'acqua, anche per irrigazione, nonché i collegamenti telefonici e il servizio. ADSL, anche con riferimento all'attività dell'Azienda. *Si dovranno, inoltre, installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro che superi la normale tollerabilità, essendo di primaria importanza la tutela della salute dei cittadini.* *Si chiede che lo spostamento dell'elettrodotto esistente come da progetto non avvenga dato che causerebbe un avvicinamento dei cavi elettrici ad alta tensione (220.000 Volt) all'abitazione del Sig. Fenu sottoponendo lui e la sua famiglia ad un maggiore campo elettro-magnetico dannoso per la salute.*	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Tutti i servizi esistenti saranno garantiti Con riferimento allo spostamento rispetto all'attuale posizione della linea elettrica aerea, che comunque sarebbe esiguo, eventuali soluzioni alternative dovranno essere concordate con l'Ente Gestore di competenza.
		Per quanto riguarda il metanodotto (o altri sotto servizi non meglio identificati) che attraverserà nel complesso i vigneti del Sig. Fenu, si sottolinea come questo da quanto dedotto da progetto arrecherà notevoli danni economici sia nel corso della sua realizzazione con l'espianto dei vigneti, che come deprezzamento dei terreni per l'instaurarsi di una servitù al centro dell'azienda. *Si chiede che il metanodotto invece di scavalcare la collina per portare il gas allo stabilimento dell'Ancap, arrecando gravi danni alle infrastrutture dei vigneti, sia costruito seguendo il tracciato di via Libia costeggiando la nuova tratta ferroviaria, zona già soggetta ad espropri e lavori. Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio,*	L'osservazione non è pertinente in quanto non rientra nelle competenze del Proponente.
		Da ultimo, è doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali. A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).
119.	Sig. Marco Girardi Sommacampagna 03/11/2014 DVA-2014-0036680	*Osservazioni inerenti agli immobili di via Rampa 24.* *Il progetto, di cui si è potuta avere solo sommaria visione, non fornisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture.* *Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà, da quali vie, se verranno mantenuti gli accessi attuali ed in tal caso se gli stessi saranno resi più agevoli, vista la loro prossimità ed incompatibilità con le citate opere.* *Da una prima lettura del progetto, pare che la nuova viabilità modifichi gli accessi alla proprietà, rendendone problematico il collegamento funzionale.* *Di estrema importanza e conoscere la collocazione dei cantieri, altamente impattanti, consideratane la lunga durata e i riflessi negativi sulla qualità della vita, mentre dovrà essere garantita l'erogazione dell'acqua, anche per irrigazione, del gas metano, nonché i collegamenti telefonici. Si dovranno, inoltre, installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro*	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ...

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		che superi la normale tollerabilità, essendo di primaria importanza la tutela della salute dei cittadini.	Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Ulteriori dettagli di cantierizzazione saranno sviluppati in fase di progettazione esecutiva. In ogni caso durante l'esecuzione dei lavori verranno mantenuti gli accessi alle proprietà.
		Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio, la conformazione dei luoghi e la vicinanza delle unità abitative alle costruende opere, benché non coinvolte dall'esproprio, le rende del tutto incompatibili con le medesime, comportandone un fortissimo deprezzamento e la quasi azzerata commerciabilità, ne consegue che la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione. Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo. considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato.	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che gli espropri saranno trattati sulla base delle vigenti disposizioni di legge, e in ogni caso sono previsti incontri specifici con la proprietà
		Da ultimo, è doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali. A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).
120.	Sig. Renzo Scamperle e Dario Scamperle Sommacampagna 04/11/2014 DVA-2014-0036682	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al F.2 mapp. 125, 160, 64.* *Tuttavia, gli espropri parziali, a lambire i fabbricati, e le servitù come previste, unite alla presenza del grande cantiere in zona ovest, renderanno, di fatto, incompatibile la proprietà di cui al mapp. 498 con la nuova Linea Ferroviaria, nonché la conduzione dell'Azienda Agricola, che dovrà cessare la sua produzione, con grave danno per le famiglie Scamperle, di cui costituisce il loro personale risparmio ed investimento per il futuro, nonché una importantissima fonte di reddito, l'unica per Renzo, che la gestisce. Gli stessi disegni di progetto prevedono il futuro passaggio della SS 1 1, che si appoggerà sui fabbricati abitativi. Il progetto, di cui si è potuta avere solo sommaria visione, non fornisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture. Nello specifico, i sotto servizi sembrano impattare con uno degli edifici accessori (capannone) e con le aree di pertinenza di altri edifici nelle strette adiacenze.*	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. In sede di progettazione esecutiva verranno effettuate le opportune valutazioni in merito alla risoluzione dei sottoservizi.
		Ne consegue che la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione, ivi compresi i terreni non oggetto di esproprio e/o asservimento. *Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che gli espropri saranno trattati sulla base delle vigenti disposizioni di legge, e in ogni caso sono previsti incontri specifici con la proprietà
		Da ultimo, è doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali. *A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.*	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).
121.	St. Legale Ghirardini per Sigg. Angelo Girardi e Guerrina Birolli 10/11/2014 DVA-2014-0036685	*I Sig.ri Girardi Angelo e Birolli Guerrina, entrambi residenti in Sommacampagna via Rampa n. 14, nella loro qualità di proprietari della unità immobiliare con pertinenze ed accessori, ivi sita, di cui al mappale.* *Si tratta di unità immobiliare in ottimo stato di manutenzione, con finiture di pregio, destinata a residenza della famiglia, collocata in un contesto ambientale e paesaggistico di particolare importanza, all'interno di una corte di pregio, costituita da antico edificio in linea, che, in passato, era funzionale all'attività agricola, quale casa di abitazione.* *Si richiede di :* *Installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro che superi la normale tollerabilità, essendo di primaria importanza la tutela della salute dei cittadini.* *Fornire un accesso in luogo in contraddittorio, a data da destinarsi con chi di competenza, al fine di fotografare lo sta-*	Si premette che l'osservazione non risulta pertinente in quanto la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, infatti il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, con studio di Impatto Ambientale, Parere di Compatibilità Ambientale e Rinnovo del Vincolo preordinato all'esproprio ne corso del 2009. Lo studio prevede le opere di mitigazione e di protezione acustica oltre che di monitoraggio durante le fasi esecutive a garanzia che non vengano superati i limiti normativi esistenti. Si fa presente che le politiche di esproprio non sono di competen-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		to dei luoghi, in previsione dell'arrecarsi di gravi danni, nonché un costante monitoraggio del territorio e delle unità immobiliari adiacenti la costruenda infrastruttura, ciò avuto particolare riguardo alla fase di cantierizzazione, in quanto, la conformazione dei luoghi e la vicinanza delle unità abitative alle costruende opere, benchè non coinvolte dall'esproprio, le rende del tutto incompatibili con le medesime, comportandone un fortissimo deprezzamento e la quasi azzerata commerciabilità, ne consegue che la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione. *Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo. considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato.* *Da ultimo, è doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali.* *A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.*	za di codesta Commissione. Si fa presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR 327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate
122.	Sig.ra Daniela Origano Sona 04/11/2014 DVA-2014-0036686	*La signora Origano è proprietaria dei terreni censiti al N.C.T. del Comune di Sona, F. 3, mapp. 31, collivati a frutteto irriguo. La ricognizione dei luoghi ha evidenziato l'ottimo assetto dei terreni, assai fertili con giacitura pianeggiante, conformazione regolare, ottima accessibilità carrabile, irrigati, ben lavorabili ed altamente produttivi. L'azienda agricola è la sola fonte di sostentamento per la famiglia Origano, rappresentando l'unico personale risparmio ed investimento. Nella determinazione dell'indennizzo dovranno considerarsi i costi di riacquisto del terreno, la cui ricerca è assai difficile, poichè, nella Provincia di Verona e nella fattispecie nel Comune di Sommacampagna, quanto si riesce a reperire ha costi elevatissimi. Con la presente si chiede, pertanto, la corresponsione dell'adeguato indennizzo, cosi come verrà nel prosieguo quantificato, tenendosi conto del fatto che l'Azienda Agricola, attiva con la sua produzione di ortaggi e frutta, è l'unica fonte di reddito della famiglia ed a seguito dell'esproprio, con tutta probabilità, dovrà cessare la sua attività.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate
		Da ultimo, è doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali. A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia. Preciso compito delle Istituzioni e della Società committente i lavori è la tutela dei diritti dei singoli ciltadini, avuto riguardo all'insostituibile dovere di evitare qualsiasi danno con ogni mezzo tecnico e giuridico che veda garantita la qualità della vita e l'ambiente, quale valore umano fondamentale di ogni persona e della società. Con ogni più ampia riserva di esercitare le più utili azioni nelle opportune sedi, nonché la richiesta di risarcimento dei danni tutti patiti e patiendi.	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, infatti il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera), si fa presente come già rammentato al punto precedente che prima dell'inizio delle attività si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.
123.	Sigg. Luigi Spada e Vittorino Spada Sommacampagna 04/11/2014 DVA-2014-0036688	*Osservazioni inerenti ai terreni ed edifici vari di cui al Foglio 3, mappali 381 - 424 e Foglio 4 mappale 366.* *I terreni verranno interclusi dalla linea AV, i sottoservizi sembrano impattare con uno degli edifici accessori (capannone) e con le aree di pertinenza di altri edifici nelle strette adiacenze.* *Ne consegue che la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione, ivi compresi i terreni non oggetto di esproprio ed asservimento.* *Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo, considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato.* *Da ultimo, e doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali.* *A tutt' oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che in ogni caso dal momento che i fabbricati si troveranno all'interno di un' area interclusa i proprietari saranno indennizzati nei termini di legge.
124.	Sig. Luciano Briggi	*Scrivo in nome e per conto del sig. Briggi Luciano, coltivatore diretto e proprietario dei terreni siti nella stesso Comune, censiti al CT al F. 44 mapp. 348-56, anche nella sua qualità di titolare della omonima azienda agricola .*	Il progetto della cantierizzazione riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	Sona 04/11/2014 DVA-2014-0036689	*La costruenda Linea AVIAC comporterà l'esproprio di parte della proprietà, ciò che causerà la distruzione della Azienda Agricola, non essendovi alcuna possibilità di utilizzo dei restanti terreni.* *La famiglia Briggi ricava l'intero reddito dalla produzione e commercializzazione dei prodotti ortofrutticoli derivati prevalentemente dalla stessa.* *Il progetto non fornisce indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture.* *Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà . Da una prima lettura del progetto, pare che la nuova viabilità modifichi gli accessi alla proprietà, rendendone problematico il collegamento .* *Di estrema importanza è conoscere la collocazione dei cantieri , mentre dovrà essere garantita l'erogazione dell'acqua, anche per irrigazione, del gas metano, nonché i collegamenti telefonici.* *Si dovranno, inoltre, installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro .*	nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi. Il progetto riporta in dettaglio il posizionamento dell'elettrodotto e le caratteristiche dello stesso. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ...
		Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio, a data da destinarsi con chi di competenza, al fine di fotografare lo stato dei luoghi, in previsione dell'arrecarsi di gravi danni, nonché un costante monitoraggio del territorio e delle unità immobiliari adiacenti la costruenda infrastruttura, ciò avuto particolare riguardo alla fase di cantierizzazione, *la proprieta dovrà essere integralmente indennizzata in base al suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione.* *Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relalivo indennizzo considerandosi e valulandosi il danno complessivamente arrecato.* *Da ultimo, è doveroso segnalare che nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essere state adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali.* *A tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.*	Prima dell'inizio delle attività le imprese esecutrici in situazioni specifiche effettueranno una verbalizzazione in contradditorio dello stato di fatto degli immobili che potrebbero subire negativi effetti per la presenza di lavorazioni prossimità degli stessi.
125.	Comune di Ponti sul Mincio 4504 05/11/2014 DVA-2014-0036691	*Richiedere a CEPAV DUE:* *2.1. di verificare la possibilità di ottenere in locazione aree e/o edifici industriali dismessi a temporaneamente inutilizzati, presenti nell'intorno dell'opera, che possano costituire un'alternativa, anche solo parziale, ai cantieri logistici, di stoccaggio, tecnici, ecc., evitando, o quantomeno riducendo, l'occupazione di aree agricole, spesso di particolare pregio ambientale;* *2.2. di accertare la presenza o meno di strutture ricettive, in questo Comune ed in quelli confinanti, in grado di offrire, alle maestranze impegnate alla realizzazione dell'opera, vitto e/o alloggio, sempre nell'ottica di ridurre Il numero di cantieri da realizzare;* *2.3. di rendere conto per iscritto a questo Comune, prima dell'avvio della progettazione esecutiva, di quanto richiesto ai punti 2.1 e 2.2;*	Nell'ambito dell'avvio delle attività connesse alla logistica verranno effettuate tutte le valutazioni tecnico economiche ritenute necessarie sulla base di quanto da Voi segnalato. L'amministrazione Comunale verrà tenuta aggiornata sugli sviluppi di quanto sopra anche nel rispetto delle normative e regolamenti vigenti.
		3. di fare proprie, in toto, le valutazioni e, soprattutto, le conclusioni contenute nel documento tecnico approvato in data 27/10/2014 dalla Commissione VIA della Provincia di Mantova ed allegato alla deliberazione della Giunta provinciale in data 03/11/2014, n. 139;	Si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Si osserva inoltre che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio.
		4. di ritenere necessario, ad integrazione delle conclusioni del documento tecnico di cui al punto precedente, estendere lo studio ed il monitoraggio delle falde acquifere, anche quelle poste a livelli più profondi, per evitare che la realizzazione dell'opera in questione produca effetti negativi o, peggia ancora, irreversibili sui pozzi che alimentano gli acquedotti pubblici della zona;	Premesso che non sono attese interferenze sulla falda profonda, i monitoraggi riguardano la falda più superficiale in modo da allarmare tempestivamente nell'eventuale verificarsi di inquinamento del sottosuolo.
		5. di richiedere le varianti e/o alternative alla "viabilità esistente interessata da traffico di cantiere" di seguito specificate e schematicamente rappresentate nell'allegata planimetria:	Relativamente alla tratta 01: la realizzazione della tratta AV ha previsto una galleria naturale (Colle baccotto) proprio per evitare

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		5.1. Il collegamento diretto tra i cantieri L.5.L.1 ed L.5.O.2 tramite la realizzazione una "pista di cantiere asfaltata" (tratto 01)	l'interessamento superficiale del colle. La viabilità quindi richiesta è incompatibile con tale assunto.
		5. di richiedere le varianti e/o alternative alla "viabilità esistente interessata da traffico di cantiere" di seguito specificate e schematicamente rappresentate nell'allegata planimetria: *5.1. e di una nuova strada (tratti 02 e 04) a nord del centro abitato in località Dolci;*	Relativamente alla tratta 02/04: nell'ambito della redazione del PE verranno adottate le soluzioni proposte.
		5. di richiedere le varianti e/o alternative alla "viabilità esistente interessata da traffico di cantiere" di seguito specificate e schematicamente rappresentate nell'allegata planimetria: *5.2. la messa in sicurezza dell'incrocio (nodo 03) tra via Dolci e la strada provinciale n. 19 (via Mantova), attualmente regolato da un impianto semaforico, con la realizzazione di una rotatoria;*	In sede di redazione del P.E. si adotteranno tutte le necessarie verifiche tecniche al fine di tenere in considerazione la richiesta, ove possibile.
		6. di richiedere lo stralcio dalla "viabilità esistente interessata da traffico di cantiere" di: *6.1. via Dolci e via Cascinale (Peschiera d/G), perché i mezzi di cantiere e/o servizio, attraversando il centro abitato in località Dolci (tratto 06), determinerebbero un elevato disturbo e rischio per i residenti;* *6.2. strada Peschiera (ponti s/M), fino all'innesto con la strada provinciale n. 77, evitando così che i mezzi di cantiere e/o servizio, percorrendo una stradina di campagna, tortuosa e stretta (tratto 07), possano mettere a repentaglio l'incolumità dei molti cicloturisti che la transitano;* *6.3. via Pignolini (Peschiera d/G), in quanto i mezzi di cantiere e/o servizio, in aggiunta al notevole traffico attuale, renderebbero insostenibile la circolazione nel centro abitato e nella zona artigianale/industriale in località Broglie (tratto 15);*	Nell'ambito della redazione del PE verranno adottate le soluzioni proposte tenendo in considerazione i vincoli fisici segnalati.
		7. di richiedere la realizzazione di alcuni interventi complementari alla viabilità esistente che offrano ai residenti ed ai turisti la possibilità di raggiungere il capoluogo ed alcune località decentrate di questo Comune senza necessariamente transitare lungo la trafficata strada provinciale n.19, ed In particolare: *7.1. la manutenzione straordinaria della strada vicinale ad uso pubblico, denominata Zanina, a partire dalla rotatoria già in progetto (nodo 12) fino all'innesto con la strada comunale Colombara (tratto 08);*	In considerazione che il territorio comunale non è interessato direttamente da opere ferroviarie e marginalmente dalle attività di costruzione e dall'accoglimento delle richieste mitigative sopradescritte, non si ritengono accoglibili ulteriori misure compensative.
		7. di richiedere la realizzazione di alcuni interventi complementari alla viabilità esistente che offrano ai residenti ed ai turisti la possibilità di raggiungere il capoluogo ed alcune località decentrate di questo Comune senza necessariamente transitare lungo la trafficata strada provinciale n.19, ed In particolare: *7.2. la manutenzione straordinaria della strada comunale (tratto 09) di accesso al Forte Ardietti e la realizzazione di una mini rotatoria o altro svincolo idoneo a raccordare la strada pocanzi citata con via Mano di Ferro (nodo 11);*	In considerazione che il territorio comunale non è interessato direttamente da opere ferroviarie e marginalmente dalle attività di costruzione e dall'accoglimento delle richieste mitigative sopradescritte, non si ritengono accoglibili ulteriori misure compensative.
		7. di richiedere la realizzazione di alcuni interventi complementari alla viabilità esistente che offrano ai residenti ed ai turisti la possibilità di raggiungere il capoluogo ed alcune località decentrate di questo Comune senza necessariamente transitare lungo la trafficata strada provinciale n.19, ed In particolare: *7.3. la messa in sicurezza dell'incrocio (nodo 13) tra la strada provinciale n. 19 e le vie Dolci e Valscarpina (confine comunale con Peschiera del Garda),mediante la realizzazione di una rotatoria;*	In considerazione che il territorio comunale non è interessato direttamente da opere ferroviarie e marginalmente dalle attività di costruzione e dall'accoglimento delle richieste mitigative sopradescritte, non si ritengono accoglibili ulteriori misure compensative.
		7. di richiedere la realizzazione di alcuni interventi complementari alla viabilità esistente che offrano ai residenti ed ai turisti la possibilità di raggiungere il capoluogo ed alcune località decentrate di questo Comune senza necessariamente transitare lungo la trafficata strada provinciale n.19, ed In particolare: *7.4. la riqualificazione del tratto di strada provinciale n. 19 (tratto 14), a partire dalla rotatoria di cui al precedente punto, per tutto il tratto ricadente nel "centro abitato" della località Ferrares-Zecchinetti, consistente nella realizzazione di marciapiedi su ambo i lati della carreggiata, di un attraversamento pedonale protetto e l'impianto di illuminazione pubblica;*	In considerazione che il territorio comunale non è interessato direttamente da opere ferroviarie e marginalmente dalle attività di costruzione e dall'accoglimento delle richieste mitigative sopradescritte, non si ritengono accoglibili ulteriori misure compensative.
		8. di richiedere che le nuove opere stradali realizzate, sia quelle direttamente funzionali ai cantieri, previste nel progetto definitivo, che quelle complementari, richieste con la presente, siano cedute ai Comuni territorialmente competenti, debitamente ripristinate se deteriorate dal passaggio dei mezzi di cantiere;	Se richiesto, la viabilità di cantiere a fine lavori potrà essere lasciata nello stato in cui si trova senza ulteriori interventi e con acquisizione delle aree a carico del Comune.
		9. di richiedere che vengano concordate, tramite convenzione, i dettagli delle opere in elenco ai punti precedenti.	Le modifiche richieste al progetto, laddove accolte, saranno rego-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			late e disciplinate da apposita convenzione da stipularsi a valle dell'iter autorizzativo.
126.	Sig. Agostino Burato Castelnuovo 04/11/2014 DVA-2014-0036696	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al Foglio 35, mappale n. 340, 121.* *Richiesta mitigazioni ambientali...Creare una doppia barriera di piante al fine di evitare la dispersione delle polveri sul terreno di mia proprietà, bagnamento del materiale al fine di evitare creazione di polvere, evitare qualsiasi chiusura dell'unica strada di accesso alla mia proprietà.*	Con riferimento alla mitigazione dell'impatto da polveri si specifica che in progetto sono già previsti, a seconda dei luoghi, i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... L'adozione di filari arborei per la mitigazione delle polveri non è idonea. Infatti in fase di costruzione i filari arborei non sarebbero in grado di svolgere alcuna funzione antipolvere in quanto le piante non sarebbero ancora sviluppate a sufficienza. In fase di esecuzione dell'opera e in fase di esercizio saranno garantiti gli accessi alla proprietà.
		Altro: massima attenzione alla bonifica dei terreni in cui verrà realizzata la Tav in località Mischi.	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.
		Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al Foglio 35, mappale n. 340, 121. *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere e rumore, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.* *Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali...Utilizzo rete ferroviaria esistente o creazione linea TAV al di la delle colline moreniche con tragitto Mantova- Rovigo,*	Per quanto riguarda la richiesta di utilizzo di altro tracciato, si ritiene l'osservazione non pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si segnala che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.
		Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al Foglio 35, mappale n. 340, 121. *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere e rumore, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.* *Pertanto sono richieste:* *, utilizzo cave già esistenti e non creazione di nuova cava in frazione Mischi di Castelnuovo del Garda.*	Si rimanda all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS
127.	Sig. Silvano Speri Castelnuovo 30/10/2014 DVA-2014-0036698	*Osservazioni riguardanti la ditta Ziopepe Via Ticino 16/A .* *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.* *Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa.* *Richiesta mitigazioni ambientali... .. Viabilità alternativa al centro di Castelnuovo del Garda per i camion del cantiere. Realizzazione rotonda Strada Regionale 11 Via Stazione. Istituzione commissione di controllo per lo smaltimento dei rifiuti dei lavori di cantieri.*	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Altri punti dell'osservazione non sono pertinenti in quanto si riferiscono a opere non oggetto della procedura di VIA.
128.	Sig.ra Graziella Gennari Castelnuovo 30/10/2014 DVA-2014-0036700	*Osservazioni inerenti l'abitazione sita in Vicolo Gabbiola n. 4.* *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.* *Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa.* *Richiesta mitigazioni ambientali... .. .. Viabilità alternativa al centro di Castelnuovo del Garda per i camion del cantiere. Realizzazione rotonda Strada regionale 11 Via Stazione. Istituzione commissione di controllo per lo smaltimento dei rifiuti dei lavori di cantieri.*	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Altri punti dell'osservazione non sono pertinenti in quanto si riferiscono a opere non oggetto della procedura di VIA.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
129.	Comune di San Zeno Naviglio senza protocollo 06/11/2014 DVA-2014-0036701	*Si rileva che la zona interessata dal cantiere di Armamento Gardesana si trova per la maggior parte in territorio del Comune di San Zeno Naviglio.* *L'analisi del territorio effettuata in occasione della redazione del Piano di Governo del Territorio, in particolare dalla procedura di VAS applicata al Documento di Piano, ha rilevato in quella zona, seppur marginale in termini di confine amministrativo, la presenza di importanti elementi idrogeologici, tipici della zona, rappresentati da alcuni fontanili, e da un vaso Seriola denominato Garza, proveniente da nord, attraversante tutto il territorio del comune di San Zeno Naviglio.* *Vista l'importanza ambientale dei luoghi si raccomanda di valutare altra location per il cantiere d'armamento, in zona limitrofa meno caratteristica.*	Si premette che il cantiere Gardesana si trova su un'area già utilizzata per precedente cantiere ACP, inoltre è in posizione strategica rispetto alla ferrovia esistente dalla quale è prevista la provenienza dei materiali per la costruzione della linea AV/AC (pietrisco e rotaie), per i quali non esistono mezzi di trasporto alternativi. Si specifica inoltre che il cantiere non può neanche essere posizionato ad est della linea ferroviaria esistente essendo necessario l'accesso diretto alla costruenda linea AV/AC per la posa della sovrastruttura ferroviaria, infatti l'accesso non sarebbe possibile per la presenza del viadotto ferroviario. Per quanta riguarda i corsi d'acqua, i fontanili saranno opportunamente salvaguardati.
		Diversamente, di fronte alla rilevanza dell'opera molto più che sovraccomunale si richiede di osservare quanta segue: Visto la relazione di monitoraggio allegata alle tavole di progetto, e che prevede almeno tre fasi, ex-ante, durante e post lavori, si formulano le seguenti raccomandazioni: *1) Ex-Ante: Venga effettuata accurata analisi e rilievo della situazione idrogeologica degli acquiferi presenti nell'area di cantiere, descritto il sistema dei collegamenti e del convogliamento della acque, in particolare la trasformazione delle acque sotterranee in acque superficiali. Dovranno essere messi in atto gli accorgimenti necessari per la messa in sicurezza degli acquiferi citati, nella previsione della loro possibile rimozione a fine lavori.* *2) Durante : Vengano effettuate tutte le opere utili alla salvaguardia degli acquiferi citati, in special modo in vista delle lavorazioni pesanti e del trattamento delle strutture in ferro. Eventuali luoghi di concentrazione di lavorazioni in grado di produrre di scorie dovranno essere mantenuti senza contatto diretto con il terreno e dotati di eventuali vasche di raccolta e decantazione, da vuotare e rimuovere a fine Lavori.* *3) Post : Dopo lo smobilizzo del cantiere dovranno essere ripristinati i luoghi, secondo i rilievi realizzati in precedenza, incluso i flussi degli acquiferi , e le funzioni dei fontanili. Smobilizzate tutte le eventuali opere d'arte fossero state realizzate in funzione del cantiere, nel rispetto dell'ambiente e delle caratteristiche ambientali dei luoghi.*	Il progetto già prevede l'adozione delle misure richieste che saranno dettagliate in fase di PE
130.	Sig.ra Roberta Treccani Castelnuovo 30/10/2014 DVA-2014-0036702	*Osservazioni inerenti l'abitazione sita in Via Canove n. 1.* *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.* *Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali ..... Utilizzare la linea ferroviaria esistente con implementazione e ottimizzazione della stessa o spostarla in direzione Mantova.* *Richiesta mitigazioni ambientali.....Prevedere l'obbligo di telonatura del camion di.cantiere, bagnatura del cantiere per evitare formazione di polvere, creazione di viabilità alternative al fine di NON UTILIZZARE PER I CAMION Via Canova e Via Fiera.*	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Altri punti dell'osservazione non sono pertinenti in quanto si riferiscono a opere non oggetto della procedura di VIA. Non si riscontra alcun problema di inquinamento elettromagnetico sulla base dei modelli teorici adottati. In merito alle viabilità di cantiere, le stesse sono state individuate per ridurre al minimo l'impatto e comunque verrà privilegiato l'uso delle piste parallele alla linea in costrizone.
131.	Sig.ra Mirella Vecchi Sommacampagna 06/11/2014 DVA-2014-0036711	*Osservazioni inerenti agli immobili di cui al Foglio 1 Mapp. 10, 375, 8.* *Dalla tavola di progetto definitivo "RUMORE: ESERCIZIO - UBICAZIONE DELLE MITIGAZIONI da km 135+650 a km 140+779.602 + INTERCONN. VERONA-MERCI" non risulta compresa tra gli interventi diretti di mitigazione la mia abitazione situata sul mappale 406, interventi che come riportato sulla tavola sono invece previsti per gli edifici circostanti la mia abitazione. Inoltre essa risulta essere fortemente disturbata dalla presenza della linea ferroviaria che proprio su questo tratto si allarga per far spazio oltre che alla linea di alta velocità anche all'interscambio merci di Verona;*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di pre-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Le opere di mitigazione acustica andranno rafforzate in questa zona in cui il traffico ferroviario risulta intensificato dalla compresenza della linea storica, della nuova linea AV e dell'interconnessione merci Verona sia a livello di interventi diretti sugli edifici e sia attraverso barriere fonoassorbenti che garantiscano il rispetto di legge sull'inquinamento acustico; *Non è chiaro come l'opera strutturale sarà mitigata a livello visivo;* *Non è chiaro su quale base si sono determinate le superfici di proprietà da destinare ad opere di riqualificazione ambientale e allo stesso tempo come sia stato calcolato il conteggio della superficie da espropriare per opere di mitigazione.*	esercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Il progetto delle opere di mitigazione a verde assolve anche al compito di mascheramento dell'infrastruttura e delle opere ad essa connessa.
132.	Sig.ra Francesca Burato Castelnuovo 04/11/2014 DVA-2014-0036713	*Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare identificabile al foglio 35, mappale 121. Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.* *Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente o creazione linea TAV al di la delle colline moreniche con tragitto Mantova -Rovigo, utilizzo cave già esistenti e non creazione di nuova cava in frazione Mischi di Castelnuovo del Garda*	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. In particolare il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per la cava Mischi, si rimanda all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS. Altri punti dell'osservazione non sono pertinenti in quanto si riferiscono a opere non oggetto della procedura di VIA.
		Richiesta mitigazioni ambientali ..... creare una doppia barriera di piante al fine di evitare la dispersione delle polveri, bagnamento del materiale al fine di evitare creazione di polvere	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ...
		evitare qualsiasi chiusura dell'unica strada di accesso al mio negozio, evitare di utilizzare ; *parcheggi adiacenti alla mia attività, in caso di utilizzo di Via Mischi per viabilità cantiere se ne chiede la messa a norma con l'ampliamento, pulizia costante di Via Mischi*	Si rimanda all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS
		in caso di eccessivo rumore dovuto alla cava si chiede la sostituzione degli infissi,	Si rimanda all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS
		al termine dei lavori nella cava ricostituzione del terreno fertile/agricolo	Si rimanda all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS
		Altro: massima attenzione alla bonifica dei terreni in cui verrà realizzata la Tav in località Mischi	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.
133.	Sig.ra Vilma Vassanelli Castelnuovo 30/10/2014 DVA-2014-0036715	*Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare identificabile in via Milano 26. Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.* *Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa.* *Richiesta mitigazioni ambientali ..... viabilità alternativa al centre di Castelnuovo del Garda per i camion del cantiere,*	L'immobile segnalato è anche lontano dalle aree dei lavori e dei cantieri. Ciò premesso per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Non si riscontra alcun rischio da elettromagnetismo ed in merito alla presunta eccessiva illuminazione notturna non si comprende l'osservazione essendo l'immobile molto distante dalle aree di cantiere (solo alcune delle quali saranno impegnate in lavorazioni notturne). Gli altri punti dell'osservazione non sono pertinenti.
		realizzazione rotonda Strada Regionale 11 Via Stazione	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Ciò premesso non si comprende la richiesta di rotatoria essendo

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			le due strade indicate parallele.
		Istituzione commissione di controllo per lo smaltimento dei rifiuti dei lavori di cantiere	Si fa presente che il progetto sarà realizzato con l'utilizzo di un Sistema di Gestione Ambientale conforme alle normative ISO 14000, pertanto non si vede la necessità di una commissione di controllo.
134.	Avv. Giovanni Dal Cero Per Sig.ra Vilma Vassanelli Castelnuovo 04/11/2014 DVA-2014-0036716	*X Danni da rumore* *X Danni da vibrazioni* *X Danni da polvere di cantierizzazione* *X Danni da viabilità di cantiere polvere ,rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente* *X Danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto* *X Danni da elettromagnetismo* *RICHIESTE* *Modifiche progettuali. Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati
		RICHIESTE *Richiesta mitigazioni ambientali. Creazione viabilità alternativa in zona Via Brolo Via Bologna e in Via Mantovana, creazione barriere antirumore nella fase di costruzione dell'opera, creazione di cuscinetti anti vibrazioni da inserire nel terreno.*	L'osservazione non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA, in quanto l'opera non è soggetta a VIA. Con riferimento alla richiesta di viabilità alternativa non si comprende la richiesta in quanto eccetto via Mantovana, né via Brolo né via Bologna sono interessate da mezzi di cantiere (come si vede dalla tavola IN0500DE2P5CA00000460 di PD). In ogni caso i si verificherà in fase di PE l'idoneità delle strade. Si rimanda inoltre per tale aspetto anche alle osservazioni del Comune di Castelnuovo. Ciò premesso per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.
		RICHIESTE *Altro: massima attenzione su probabile terreno di natura "fangosa" alla base della collina San Lorenzo creatasi a seguito dell'arretramento del ghiacciaio preesistente, alto valore paesaggistico e monumentale del colle San Lorenzo.*	L'osservazione in merito alla presenza di materiale "fangoso" è generica. In ogni caso si segnala che la natura e le caratteristiche dei terreni è adeguatamente affrontata valutata nel Progetto Definitivo nelle Parti 2 (PARTE 02 - GEOLOGIA ED IDROGEOLOGIA) e 3 (GEOTECNICA) al fine di un adeguato dimensionamento delle opere. Con riferimento alla valenza paesaggistica e monumentale del colle San Lorenzo si specifica che è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto.
135.	Sig.ra Marilena Dalla Valentina Castelnuovo 04/11/2014 DVA-2014-0036719	*Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare identificabile al foglio 30, mappale 439, in via San Lorenzo n. 43.* *Danni da rumore, danni da vibrazioni, danni da polvere di cantierizzazione, danni da viabilità di cantiere polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente, danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, danni da elettromagnetismo.* *Pertanto sono richieste:* *Modifiche progettuali ..... Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa.* *Richiesta mitigazioni ambientali ..... Mantenimento viabilità di accesso alla mia abitazione, messa in sicurezza dell'immobile di mia proprietà,*	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. Altri punti dell'osservazione non sono pertinenti in quanto si riferiscono a opere non oggetto della procedura di VIA. In merito alle viabilità di cantiere, le stesse sono state individuate per ridurre al minimo l'impatto e comunque verrà privilegiato l'uso

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			delle piste parallele alla linea in costruzone. Si conferma che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo.
		creazione barriere antirumore nella fase di costruzione dell'opera, creazione di cuscinetti anti vibrazioni da inserire nel terreno, sostituzione serramenti per eliminare effetto rumore	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. In particolare il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità; mentre per l'esercizio ferroviario è prevista la mitigazione mediante setti antivibranti in corrispondenza degli edifici ove si registrerà, in preesercizio, il superamento dei limiti.
		installazione lampioni su strada San Lorenzo,	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.
		previsione adeguato indennizzo per proprietà espropriata.	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Ciò premesso per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni teporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le stesse procedure già adottate per la linea Treviglio-Brescia, basate cioè sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002).
136.	Sig. Giancarlo Abati Castelnuovo 04/11/2014 DVA-2014-0036721	*Osservazioni* *- Danni da rumore;* *- Danni da vibrazione;* *- Danni da polvere di cantierizzazione;* *- Danni da viabilità di cantiere, polvere, rumore e modifica peggiorativa viabilità esistente;* *- Danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata dagli elaborati di progetto;* *Richieste* *Modifiche progettuali : Utilizzo rete ferroviaria esistente con implementazione della stessa*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.
		Richiesta mitigazioni ambientali: allargamento e sistemazione via del Lavoro prevedendo il raddoppio dell'attuale manto stradale per deviare il passaggio dei veicoli pesanti da Via del Lavoro in Via Sei Fontane senza coinvolgere via Mantovana e con l'allargamento di via Sei Fontane sino all'uscita nella zona Industriale di Castelnuovo del Garda.	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.
137.	Sig. Sergio Dalla Mura Sona 05/11/2014 DVA-2014-0036722	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al F.25 mapp. 33, 50, 57, 70, 174, 178, 179, 709, 833, 831, 832, 838, 839, 834, 836, 709, 833, 834, 831, 382, 838* *La proprietà del sig. Mura si sviluppa tra i CVF di via della Stazione e via Deamicis.* *a) In primo luogo, data la brevissima distanza dell'asse ferroviario in progetto dai fabbricati esistenti, con la realizzazione delle opere progettate, potrebbero verificarsi danni anche di grave entità agli edifici ubicati nella corte Messedaglia ed in particolar modo alla casa di abitazione del Signor Dalla Mura.* *b) In secondo luogo, i sottoscritti comunicano che qualora la nuova linea ferroviaria dovesse comportare l'allargamento verso nord dell'attuale fascia di rispetto della linea ferroviaria "storica" (fascia in cui non sarà possibile alcuna edificabilità) saranno chiesti indennizzi per i deprezzamenti subiti dai terreni di proprietà dell'Azienda Agricola del Signor Dalla Mura Sergio.* *Il grave impatto ambientale dato dalla costruzione dei due cavalcaferrovia come progettati in via Stazione e via De Amicis, costituirà deprezzamento del valore di tutti gli immobili di proprietà dell'Azienda, la quale si attiverà per l'ottenimento del congruo indennizzo.*	Si fa presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.
138.	Deputata F. Businarolo	*1) L' osservazione riguarda una inadempienza procedurale rispetto alla direttiva comunitaria 2001/42/CE istitutiva*	Si segnala che nella lettera DVA-2014-0038283 si scrive di non

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	Intera tratta 06/11/2014 DVA-2014-0036724	*della " valutazione ambientale strategica" (VAS),* *Con DPR 14 marzo 2001, fu approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, e allegato come documento tecnico al DPR. Il decreto contiene un riferimento specifico alla Valutazione Ambientale Strategica: infatti, nel richiamare lo schema di PGTL, ribadisce che "Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica".*	considerare questa lettera. In ogni caso l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003.
		2) Proposta di tracciato alternativo a minore impatto sociale , finanziario e ambientale. la proposta di verificare con attenzione (cosa che non sembra essere accaduta in passato) un modello di potenziamento tra Brescia e Verona che abbandoni il By-pass di Brescia , adegui la stazione di Brescia all'effettuazione di rendezvous a Brescia tra treni regionali raccoglitori e distributori cadenzati capaci di convergere, diciamo 5 minuti prima dell'arrivo da ovest e da est dei treni veloci e poter lasciar scambiare i passeggeri tra questi e quelli in maniera che per non più di circa 85 km si debba viaggiare con treni lenti e si possa combinare il servizio degli uni a quello degli altri. Si propone di esaminare un tracciato da conseguire secondo uno schema topologico in grado di tradurre il sistema di 2 linee che giungono a Brescia, separate e parallele (la storica e la nuova proveniente dal tracciato che sta per essere ultimato da Treviglio - Milano) in uno a 3 binari.	Si segnala che nella lettera DVA-2014-0038283 si scrive di non considerare questa lettera. In ogni caso si ribadisce la controdeduzione all'osservazione T3.
139.	Comune di Poncarale 5998 06/11/2014 DVA-2014-0036725	*0 -- Osservazioni generali* *Alla luce della documentazione trasmessa quanto mai obsoleta, non si può non riconsiderare lo scenario insediativo-territoriale, sociale e trasportistico, in quanto quello assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità e della sua valutazione) è certamente obsoleto. Per questo motivo non pare logico affrontare un investimento di tale portata tenendo buone le risultanze della VIA del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed internazionale, oltre che coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate.* *Si chiede pertanto il rifacimento completo della procedura di VIA sull'intero lotto funzionale.*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.
		Le descrizioni delle aree di intervento risultano burocraticamente sommarie e di poca utilità al riconoscimento dei caratteri, dei valori e dei disvalori.	Si veda controdeduzione al punto precedente
		Non risulta, perché non viene data una descrizione neppure sommaria, che siano state valutate alternative alle localizzazioni proposte per le varie tipologie di insediamento come risulta previsto dall'art. 27, co. 5, let. d) del Dlgs. 152/2006.	Si veda controdeduzione al punto 0.
		Non si è tenuto in alcun conto il tema del consumo di suolo che, anche se considerato "temporaneo" e al di là degli indennizzi monetari, costituisce pur sempre un elemento di forte impatto ambientale per la modificazione degli equilibri ecologici, per l'impoverimento del sistema agricolo e per la riduzione di produttività del suolo ripristinato.	La localizzazione delle aree di cantiere per le quali si prevede una occupazione temporanea è il frutto di un'analisi che ha tenuto conto sia delle caratteristiche / sensibilità del territorio, sia delle necessità di adiacenza/accesso alle aree di lavoro e, per il cantiere armamento, di connessione alla linea ferroviaria esistente.
		E' sorprendente che il tema dell'impatto paesaggistico venga affrontato semplicemente come occultamento degli elementi distonici e contrastanti come quelli introdotti dalle aree di cantiere. A pag. 21 della Relazione dello Studio di Impatto Ambientale si legge "dove sono previste dune perimetrali realizzate con il terreno di scotico. costituirà, un elemento di attenuazione dell'Impatto paesaggistico, che potrà essere integrato con interventi di inarbustimento a lato delle dune stesse." Tale affermazione sembra non considerare il carattere distintivo del paesaggio agrario attraversato dal tracciato che, almeno fino a Montichiari, è completamente pianeggiante e privo di "dune" che costituiranno una anomalia morfologica e pertanto una evidente intrusione paesaggistica. *Lo Studio di Impatto Ambientale prende in considerazione quali aree di potenziale criticità paesaggistica situate nella provincia di Brescia solo l'imbocco est galleria Lonato - pk 110. Il sistema Frassino - Baccolto - Mincio, dalla pk 122,3 alla pk 125,2. Dimentica però di evidenziare e pertanto di valutare tutta la fascia ai piedi del Monte Netto attraversata dall'Infrastruttura e sede di diverse aree di cantiere. Si ricorda al riguardo che il Monte Netto e Parco Regionale ed è classificato dal PPR fra gli elementi identificativi del paesaggio regionale.*	Si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Si osserva inoltre che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio. Inoltre per quanto riguarda l'impatto paesaggistico, questo in fase di verifica di ottemperanza è stato oggetto di integrazioni a seguito delle richieste pervenute da MiBACT e MATTM.
		Lo Studio di Impatto Ambientale non effettua alcuna valutazione in relazione all'andamento altimetrico della TAV/AC in relazione a quello della già realizzata SP19. Al riguardo, parrebbe (non esistono sezioni o profili che contemplino entrambe le infrastrutture) che il profilo altimetrico della TAV/AC non coincida con quello della SP19 ma si posi-	Il profilo altimetrico della linea ferroviaria è il minore possibile tenendo conto dei vincoli territoriali e di progetto (specifici per le infrastrutture ferroviarie ad alta velocità).

N°	Mittente - Origine.Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		zioni ad una quota superiore aumentando l'interferenza/occlusione visiva da nord verso sud proprio in direzione del Monte Netto e che al riguardo non siano descritti gli interventi di mitigazione impiegati. *Non è previsto alcun progetto di ripristino delle aree utilizzate per la cantierizzazione, una volta esaurita la loro funzione, che consenta una qualsiasi valutazione.*	Le aree occupate da opere relative alla cantierizzazione verranno ripristinate, allo stato originario.
		Si rimarca anche l'attenzione al cronoprogramma degli interventi mitigativi e delle opere accessorie alla cantierizzazione, con l'indispensabilità dell'adeguamento delle sedi viarie utilizzate per i cantieri, per evitare l'utilizzo di tracciati alternativi, anche temporaneamente.	In fase di PE si terrà conto dell'osservazione.
		Si considera infine imprescindibile prevedere: *- il ripristino del luoghi e di recupero ambientale a fine cantiere con le garanzie adeguate in termini fidejussori;* *- il ripristino ambientale delle aree dedicate alle piste di cantiere;* *- la realizzazione di adeguate opere mitigative lungo il tratto ferroviario la cui altezza superi di 0,50 ml. il piano di campagna.*	Le aree occupate da opere relative alla cantierizzazione verranno ripristinate allo stato originario. L'individuazione delle misure di mitigazione degli impatti ambientali sono state commisurate alla criticità e sensibilità dei punti e delle aree specifiche. (si veda Parte 18 del PD)
		1 – OSSERVAZIONE *La viabilità del cantiere Gardesana presenta una palese criticità relativamente alla nuova rotatoria prevista sulla SP45bis. Essa infatti risulta a una distanza di circa 50 m da una rotatoria già esistente che serve per smistare il traffico diretto verso il casello della autostrada A21 (Brescia Sud). La rotatoria già esistente sulla SP45bis funge già da collegamento con la strada che porta alla cascina Malfatto, individuata parzialmente come viabilità di cantiere, e anche con la strada in sinistra idrografica al canale del Naviglio (già utilizzata anch'essa per il cantiere di Centro Padane e individuata come viabilità di cantiere da Cepav Due).* *Si chiede quindi che la rotatoria prevista da progetto venga eliminata dato che e già possibile connettersi alla viabilità esclusiva del cantiere attraverso la rotatoria esistente sulla SP45bis (Figura 1).*	L'eliminazione della rotatoria che ha a carattere provvisorio è accettabile. Si segnala tuttavia che la rotatoria era stata prevista per limitare l'impatto sulla viabilità locale e privilegiare l'utilizzo delle piste di cantiere.
		2 – OSSERVAZIONE *Il progetto della viabilità del cantiere Gardesana presenta un collegamento alla viabilità ordinaria esistente per l'accesso da parte di mezzi d'opera, automezzi e autoveicoli per il personale addetto al cantiere. Questa connessione e prevista attraverso il parziale utilizzo di viabilità già esistenti ed in parte da realizzare.* *Si precisa a tal riguardo che:* *a) un tratto della SP24 che si vuole utilizzare è dismesso da anni e risulta attualmente impraticabile, essendo stato spostata l'intersezione tra la SP24 e la SP45bis più a Sud, mentre nel progetto risulta indicato come tratto di strada che porta al cantiere;* *b) si prevede di utilizzare come strada di comunicazione tra la viabilità principale e il cantiere la strada poderale già utilizzata da Centro Padane all'epoca della realizzazione del raccordo per il casello autostradale. Tale strada e attualmente di proprietà privata e in uso al proprietario e risulta unica via d'accesso alla cascina Francesca. Essendo terminate il cantiere di Centro Padane la stessa ha perso le autorizzazioni di utilizzo della via come strada di cantiere;* *c) viene indicata quale uscita principale di tale strada ponderale la via A. Gallo, strada comunale di collegamento tra il centro abitato e l'area artigianale, che oltrepassa i binari dell'Olmeneta attraverso un passaggio a livello stretto e poco praticabile soprattutto per mezzi pesanti. L'utilizzo di questo sistema stradale risulterebbe quindi difficoltoso oltre che a gravare sul normale traffico comunale.*	Anche in considerazione dell'osservazione prcedente si terrà presente in PE la non fruibilità del tratto di SP24 e risistemazione della viabilità a est del SS45bis
		Per questi motivi si chiede di sfruttare la viabilità di cantiere già utilizzata da Centro Padane (che aveva un cantiere nella stessa posizione del cantiere Gardesana di Cepav Due) (Figura 2). Tale viabilità metterebbe in collegamento l'accesso al cantiere direttamente con l'intersezione tra la SP24 e la SP45bis attraverso un nuovo collegamento tra via A. Gallo e via G. Marconi. Tale collegamento e in via di realizzazione da parte di Centro Padane (Le aree sono state già espropriate ed in via di frazionamento per l'acquisizione da parte del Comune. Il progetto esecutivo e stato già acquisito e approvato dal Comune). Lo stesso inoltre prevede già più di un accesso da strade vicinali già evidenziate sul progetto come vie utilizzabili. E' importante sottolineare che questa soluzione contribuisce ad alleggerire ogni interferenza sulla viabilità comunale. *Si chiede quindi di rivedere la viabilità di cantiere utilizzando la soluzione sopracitata.*	Si recepisce l'osservazione, per quanto tecnicamente possibile, in accordo anche alle osservazioni al punto 0.
		3 – OSSERVAZIONE *Per quanto riguarda il cantiere Gardesana di circa 130.000 m2 si esprimono alcune osservazioni relative anche a-*	E' già prevista la continuità del reticolo minore. In ogni caso maggiori approfondimenti saranno effettuati in fase di PE anche attra-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		gli impatti ambientali ed in particolare a quelli idraulici. *Per le aree agricole della Bassa Bresciana e estremamente importante la gestione delle acque attraverso il reticolo idrico minore. Oltre agli aspetti paesaggistici legati alla presenza di rogge e fontanili, vi sono anche aspetti connessi all'agricoltura e all'assetto idrogeologico - visto il ruolo rilevante di rogge e canali quale elemento per lo smaltimento delle acque meteoriche in caso di eventi intensi - che non possono essere trascurati. Si osserva quindi la necessità di verificare la continuità del reticolo minore lungo tutta la linea, affinché venga mantenuta la possibilità di irrigazione di tutte le aree agricole adiacenti alla linea, sia in fase di realizzazione dell'opera che dopo la chiusura del cantiere. In questo modo verrà garantita una maggiore sicurezza sotto il profilo idrogeologico.*	verso il confronto con gli Enti di Competenza.
		Per quanto riguarda il cantiere Gardesana l'ipotesi di tombinatura può creare problemi sotto diversi punti di vista: *• i corsi d'acqua sono alimentati anche da fontanili la cui chiusura eliminerebbe un'area di interesse ambientale importante;* *• lungo il corso d'acqua prossimo al cantiere Gardesana sono presenti degli antichi ponti di attraversamento in mattoni che verrebbero distrutti, compromettendo il valore archeologico e storico del luoghi;* *• nell'area del cantiere esiste un pozzo privato utilizzato per l'irrigazione quindi e evidente che l'azienda agricola che lo utilizza deve essere messa in condizione di poter continuare a la sua attività prevedendo la realizzazione di un altro pozzo in un luogo raggiungibile;* *• sono presenti nell'area occupata dal cantiere una serie di fossi di derivazione che servono per l'irrigazione che devono essere mantenuti per garantire l'utilizzo del fondi agricoli senza l'"indennizzo ad incolto".* *Peri motivi sopra descritti si chiede che vengano valutate soluzioni diverse e che vengano salvaguardati gli aspetti naturalistico ambientali e tutti i manufatti esistenti (Figura 3).* *Si ribadisce inoltre che alla fine dell'utilizzo dell'area di cantiere ogni corso d'acqua dovrà essere ripristinato comprese le rive con le specie arboree ora esistenti.*	Si premette che il cantiere Gardesana si trova su un'area già utilizzata per precedente cantiere ACP, inoltre è in posizione strategica rispetto alla ferrovia esistente dalla quale è prevista la provenienza dei materiali per l'armamento della linea AV/AC (pietrisco e rotaie), per i quali non esistono mezzi di trasporto alternativi. Per quanto riguarda i corsi d'acqua ed i fossi di derivazione questi saranno adeguatamente salvaguardati. In merito al pozzo saranno presi opportuni accordi con l'azienda agricola che lo utilizza.
		4 – OSSERVAZIONE *Sempre relativamente al cantiere Gardesana, un altro aspetto problematico risulta essere quello delle mitigazioni e della restituzione dei terreni agricoli alle condizioni ante-operam. Si sollevano perplessità sul fatto che lo scotico di 40 cm effettuato nelle aree di cantiere - e poi restituito a fine lavori - sia sufficiente a garantire una produttività agricola paragonabile a quella esistente e analogamente si ritiene critico che lo stoccaggio di materiali e le lavorazioni del cantiere non costituiscano un inquinamento nei confronti del suolo che li ospita.*	Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una funzionalità all'uso agricolo paragonabile a quella precedente l'intervento.
		Si chiede pertanto che le aree agricole interessate dal cantiere e dalla relativa viabilità vengano restituite alla comunità con condizioni di produttività agricola paragonabili a quelle ante-operam e che le strade utilizzate per la viabilità di cantiere vengano ri-asfaltate a restituite in condizioni paragonabili a quelle di inizio lavori.	Per le aree di cantiere saranno stabiliti opportuni accordi con i privati prima dell'accesso alle aree stesse. In ogni caso è previsto il ripristino alle condizioni precedenti la costruzione. Per quanto riguarda la viabilità pubblica utilizzata dai mezzi di cantiere, questa sarà ripristinata nei casi in cui la circolazione dei suddetti mezzi ne abbia pregiudicata la funzionalità
		Si chiede inoltre che venga prevista una polizza fideiussoria legata al ripristino.	Le attività di ripristino sono comprese tra quelle garantite nell'ambito del contratto tra RFI ed il GC.
		5 – OSSERVAZIONE *Si evidenzia la potenziale problematicità derivante agli edifici prossimi al viadotto ferroviario per quanto riguarda le vibrazioni prodotte dal passaggio dei convogli ferroviari. Tale problema si manifesta anche nei confronti delle attività produttive nella zona industriale.Non paiono compiutamente analizzati tali impatti ambientali che dovranno obbligatoriamente essere presi in considerazione in sede di VIA, con dimostrazione delle vibrazioni prevedibili e proposta di mitigazioni.*	La problematicità delle vibrazioni è riconducibile ai tratti di linea in rilevato ed in galleria. Fortunatamente nei tratti in viadotto, come quello in oggetto, in relazione alle caratteristiche strutturali dei viadotti la propagazione delle vibrazioni è già trascurabile nei pressi dell'opera ferroviaria, così come peraltro confermato dai rilievi condotti presso le infrastrutture ad Alta Velocità attualmente in esercizio.
		6 – OSSERVAZIONE *Si evidenzia la potenziale problematicità derivante agli edifici prossimi al viadotto ferroviario ed alla linea in generale per quanta riguarda l'impatto elettromagnetico prodotto dall'elettrificazione della linea.* *Non paiono compiutamente analizzati tali impatti ambientali che dovranno obbligatoriamente essere presi in considerazione in sede di VIA, con dimostrazione dei campi magnetici prevedibili e proposta di mitigazioni.*	Si segnala che da esperienze pregresse il campo elettromagnetico rimane sostanzialmente nell'ambito del sedime di proprietà RFI. Inoltre è prevista una verifica sperimentale nell'ambito del progetto di monitoraggio ambientale.
		OPERE COMPENSATIVE RICHIESTE	Il tratto di strada per accesso al cantiere verrà ceduto al Comune

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Anche alla luce del risparmio dovuto alla ragionevole proposta di eliminare la rotatoria sulla ex SP45bis si chiede che si proceda alla realizzazione del tratto di strada di collegamento tra via G. Marconi e via A. Gallo e alla sua successiva cessione al Comune di Poncarale (proprietario delle medesime aree). Si chiede inoltre che tale intervento venga concluso attraverso il prolungamento della stessa fino a Via XXV Aprile con relativo collegamento a quella esistente in modo da costituire un unico lotto funzionale (Figura 4).	nelle condizioni in cui si troverà a fine lavori. Il Proponente si rende disponibile a realizzare il prolungamento di Via XXV aprile fino a via Gallo per una lunghezza di circa 1.000 metri.
140.	Dott. Ing. Emanuele Cozzolino Intera tratta 06/11/2014 DVA-2014-0036726	*Proposta di tracciato alternativo a minore impatto sociale , finanziario e ambientale.*	Nella lettera DVA-2014-0038510 scrive di non considerare questa lettera. In ogni caso l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA
		L' osservazione riguarda una inadempienza procedurale rispetto alla direttiva comunitaria 2001/42/CE istitutiva della " valutazione ambientale strategica" (VAS)	Nella lettera DVA-2014-0038510 scrive di non considerare questa lettera. In ogni caso l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA
141.	On. M. Fantinati e On. A. Spessotto Intera tratta 06/11/2014 DVA-2014-0036739	*1) L' osservazione riguarda una inadempienza procedurale rispetto alla direttiva comunitaria 2001/42/CE istitutiva della " valutazione ambientale strategica" (VAS),* *Con DPR 14 marzo 2001, fu approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, e allegato come documento tecnico al DPR. Il decreto contiene un riferimento specifico alla Valutazione Ambientale Strategica: infatti, nel richiamare lo schema di PGTL, ribadisce che "Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica".* *2) Proposta di tracciato alternativo a minore impatto sociale , finanziario e ambientale. la proposta di verificare con attenzione (cosa che non sembra essere accaduta in passato) un modello di potenziamento tra Brescia e Verona che abbandoni il By-pass di Brescia , adegui la stazione di Brescia all'effettuazione di rendezvous a Brescia tra treni regionali raccoglitori e distributori cadenzati capaci di convergere, diciamo 5 minuti prima dell'arrivo da ovest e da est dei treni veloci e poter lasciar scambiare i passeggeri tra questi e quelli in maniera che per non più di circa 85 km si debba viaggiare con treni lenti e si possa combinare il servizio degli uni a quello degli altri. Si propone di esaminare un tracciato da conseguire secondo uno schema topologico in grado di tradurre il sistema di 2 linee che giungono a Brescia, separate e parallele (la storica e la nuova proveniente dal tracciato che sta per essere ultimato da Treviglio - Milano) in uno a 3 binari.*	1.Si premette che nella lettera DVA-2014-0038595 l'On. Spessotto scrive "Con riferimento al progetto definitivo TAV Brescia-Verona di cui in oggetto, con la presente si prega l'Amministrazione di cui in indirizzo di voler considerare ritirate le osservazioni al medesimo progetto, presentate dalla sottoscritta e trasmesse in data 06/11/2014 tramite posta certificata all'indirizzo PEC dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it."riferendosi certamente alla nota con Prot.DVA-00_2014-0036677 del MATTM trasmessa dall'Onorevole Spessotto al MATTM il 06/11/14. 2. Si ribadisce la contrededuzione all'osservazione T1.
142.	Comune di Sona 26100 06/11/2014 DVA-2014-0036741	*L'IMPATTO DEL PROGETTO A.V/A.C. SUL TERRITORIO COMUNALE.* *Tra queste le attività necessarie per consentire la rilocalizzazione delle attività produttive in essere nello stabilimento industriale ANCAP posto nel territorio di Sona (Verona).* *Inoltre, la delibera CIPE prevede che per l'attuazione degli interventi preliminari si rendono necessarie, tra le altre, delle seguenti prestazioni:* *- esecuzione di indagini geognostiche ed idrogeologiche;* *- redazione del progetto esecutivo degli interventi e del monitoraggio ante operam;* *- acquisizione delle autorizzazioni e di quant'altro necessario per la cantierabilità delle opere e degli impianti connessi;* *- acquisizione di aree interessate dagli interventi e dalle cantierizzazioni;* *- sottoscrizione di accordi bonari con le proprietà delle aziende interferenti con le aree interessate all'intervento ferroviario;* *-acquisizione, qualifica ed allestimento dei cantieri operativi, degli impianti tecnici connessi e siti di cava necessari alla realizzazione degli interventi suddetti.*	Si precisa che la delibera CIPE del 2003 di approvazione del Progetto Preliminare prescriveva per l'ANCAP di non deviare la LS ma delocalizzare l'attività produttiva. Le problematiche Ancap sono in corso di esame. Premesso che la rilocalizzazione dell'impianto non è critica sulla funzionalità di Tratta della Linea AV/AC, si provvederà per tempo (a Progetto approvato) a intraprendere accordi con la ditta ANCAP al fine di consentire la rilocalizzazione della stessa. L'importo valorizzato si riferisce alla differenza tra costo totale stimato per la rilocalizzazione ed importo allocato come espropri (valore del corpo di fabbrica) ai sensi dell'art. 38 del DM 327 / 2001. La rilocalizzazione è una procedura di carattere urbanistico che deve essere necessariamente in capo al Comune.
		Tra le prescrizioni inserite dal CIPE nel provvedimento di approvazione del progetto preliminare è stato raccomandato al soggetto aggiudicatore di realizzare, in parte come intervento funzionale alla cantierizzazione ed in parte come intervento di compensazione, la variante della ex S.S. 11 nelle caratteristiche geometriche ed estensione descritte nella delibera della Regione Veneto concordando con la Regione Veneto e la Provincia di Verona che la progettazione e l'esecuzione dell'asse viario in oggetto venga attuata a cura della provincia stessa dietro contribuzione della TAV. Si richiama tale prescrizione in quanto nel progetto definitivo il completa-	Il progetto preliminare delle Tangenziali Venete (variante alla S.S.11) citato, deve ancora presentare il Prog.Definitivo su cui saranno effettuatei i necessari confronti.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		mento della variante della ex S.S. 11 non risulterebbe finanziato né la sua esecuzione risulterebbe funzionale alla cantierizzazione né contestuale all'esecuzione della linea AV/AC.	
		Sempre in base alle prescrizioni del CIPE il progetto definitivo dovrebbe contenere la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con le amministrazioni locali.	Le aree di cantiere saranno restituite allo stato originario.
		Per quanto riguarda la fase esecutiva in base alle prescrizioni del CIPE il progetto definitivo deve contenere le indicazioni atte a garantire l'assenza di contaminazioni nei terreni occupati dai cantieri e, se necessario, la bonifica prima della sistemazione finale. *Rispetto a tale prescrizione il Comune di Sona intende chiedere, mediante un'osservazione, l'inserimento di meccanismi procedimentali che gli consentano un costante collegamento con il soggetto esecutore al fine di monitorare gli effetti momentanei e definitivi che i lavori e l'opera eserciteranno sia sull'ambiente che sulla collettività.*	Laddove si dovessero riscontrare contaminazioni nei terreni occupati è previsto un piano di bonifica secondo la normativa vigente. Inoltre il PD prevede un piano di monitoraggio ambientale ante, in corso e post operam che sarà attuato con il confronto con gli Enti Preposti.
		In base alle prescrizioni del CIPE in fase di sviluppo del progetto definitivo, si dovrà procedere ad una serie di misure negli edifici posti in prossimità di elettrodotti (di progetto) per verificare se le radiazioni non siano superiori a quelle di legge. Nella documentazione del progetto definitivo non è chiaro se il controllo dei livelli emessi dall'elettrodotto negli edifici posti in prossimità dello stesso avverrà in fase di sviluppo del progetto definitivo o successivamente.	Nel territorio del Comune di Sona non sono previsti elettrodotti. In ogni caso sulla base dei calcoli teorici effettuati non risultano particolari criticità relative agli edifici posti nelle vicinanze dello stesso. In ogni caso si specifica che è previsto un monitoraggio in fase successiva alla redazione del PD sia ante che post operam.
		In base alle prescrizioni del CIPE il soggetto aggiudicatore deve sviluppare il progetto definitivo con particolare attenzione alle interferenze che l'opera potrà avere con il suolo e sottosuolo e con l'assetto idrogeologico locale, in particolare per la presenza di falde e per i possibili problemi connessi al loro drenaggio in corrispondenza di gallerie e trincee.	Sono già previste le opportune cautele sia durante l'esecuzione dei lavori che in fase definitiva al fine di minimizzare gli impatti sulle componenti ambientali citate. Si tenga conto che in ogni caso il PD prevede un piano di monitoraggio ambientale.
		La presenza di falde e di possibili problemi connessi al loro drenaggio in corrispondenza di gallerie e trincee possono avere effetti negativi sull'alimentazione delle sorgenti e su eventuali fenomeni di subsidenza. *Nel territorio del Comune di Sona è presente la galleria naturale di San Giorgio in Salici, di evidente impatto ambientale anche in considerazione della sua lunghezza.* *La relazione generale di tratta, nel descrivere sono presenti delle zone di circolazione idrica sia nei depositi fluvioglaciali che in orizzonti localizzati all'interno delle morene ipotizzando che gli acquiferi più superficiali tendono ad ubicarsi tra il piano campagna e i 7 metri di profondità.* *Poiché si prevede uno scavo che può arrivare in profondità fino a 30 metri, si chiede che venga esaminata la questione in modo più approfondito al fine di evidenziare i possibili rischi per il movimento degli acquiferi, nonché gli effetti dell'opera definitiva sugli stessi. Si chiede, inoltre, di approfondire i possibili effetti delle lavorazioni su potenziali inquinamenti delle falde.*	Sono già previste le opportune cautele sia durante l'esecuzione dei lavori che in fase definitiva al fine di minimizzare gli impatti sulle componenti ambientali citate. Si tenga conto che in ogni caso il PD prevede un piano di monitoraggio ambientale.
		In base alle prescrizioni del CIPE le opere di mitigazione ambientale, con particolare riferimento ai tratti in corrispondenza di centri abitati, nuclei abitati sparsi e ricettori sensibili in genere, dovranno essere oggetto di apposito accordo con le relative amministrazioni comunali che definisca anche le procedure di monitoraggio dei principali parametri ambientali interferiti, in modo da permettere il confronto ante-operam/post-operam.	il PD prevede un piano di monitoraggio ambientale, in corso e post-operam.
		Sempre in base a tali prescrizioni viene previsto dal CIPE che tutte le opere dovranno essere eseguite con standard qualitativo elevato, derivato dall'analisi di analoghi interventi già realizzati in àmbito europeo. *Si chiede di prestare particolare attenzione allo standard qualitativo delle opere di mitigazione ambientale.* *In particolare per il ripristino del terreno agricolo nelle tratte di gallerie artificiali, si chiede che il progetto definitivo preveda la possibilità di un riutilizzo pubblico da parte della collettività.*	Gli standard previsti sono analoghi a quelli attuati per altri progetti in ambito europeo. Con riferimento ai terreni agricoli in corrispondenza dell'impronta delle gallerie artificiali si precisa che le aree in corrispondenza del sedime ferroviario non possono essere adibite ad uso pubblico.
		In base alle prescrizioni del CIPE nel progetto definitivo dovrebbe essere approfondita l'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei ricettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, con particolare riguardo ai piani alti degli edifici, prevedendo delle simulazioni di approfondimento condotte con e senza mitigazioni, al fine di valutare l'efficacia delle stesse, ed i risultati dovranno essere riferiti a punti rappresentativi della posizione, anche in altezza, dei ricettori.	Per quanto riguarda il rumore, il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.
		Il CIPE ha anche imposto che le opere di mitigazione garantiscano almeno il rispetto dei limiti di rumore previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 459 del 1998 in corrispondenza di tutti i ricettori e che eventuali ulteriori interventi mitigativi, rispetto a quanto indicato nel progetto preliminare, che risultassero necessari a seguito degli approfondimenti specifici per conseguire la conformità ai limiti di rumore, andranno definiti e dimensionati nel progetto definitivo approfondendo l'analisi del clima acustico generato dall'opera in corrispondenza dei ricettori.	Si richiama la controdeduzione per l'osservazione N° 142. Inoltre per l'individuazione dei ricettori, si specifica che il censimento degli stessi è stato effettuato in conformità alla normativa vigente. Infatti il DPR 459/98 all'articolo 4 comma 1 prevede: "Per le infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 km/h il proponente l'opera individua i corridoi progettuali che meglio tutelino anche i singoli ricettori e quindi tutti i ricettori presenti all'interno di un corridoio di 250 m per lato, misurati a partire dalla mezzeria del binario esterno e fino la larghezza del corridoio può essere estesa fino a 500 m per lato in presenza di scuole, ospedali, case di cura e case di riposo".
		Il CIPE ha altresì previsto che per un miglior inserimento paesaggistico dovrà essere valutata la possibilità di utilizzare, per la protezione acustica, elementi naturali in luogo dei pannelli fonoassorbenti con misure di mitigazione da verificare anche mediante la concertazione con gli enti locali interessati nel corso dello sviluppo della progettazione definitiva.	Per la mitigazione del rumore non si ritiene idonea l'adozione di barriere alberate. Infatti tali interventi hanno efficacia solo dopo numerosi anni dalla piantumazione ed inoltre per tutte le specie a foglia caduca limitano l'efficacia per un numero limitato di mesi all'anno. Inoltre per ottenere l'abbattimento di un solo dBA sono necessari fasce di almeno 30 metri di profondità con il conseguente impatto sulle attività agricole. Infine tali fasce verdi spesso devono interrompersi, per mancanza di spazio, proprio nei pressi degli edifici più prossimi alla linea. Efficaci invece sono gli interventi a verde per mitigare l'impatto visivo. Nei circa 250 metri di linea ferroviaria presente nel comune di Torbole, sul lato Sud sono presenti un'area a macchia boscata che interessa un terzo del tracciato, ed una siepe arboreo-arbustiva per ulteriori 50 metri circa. Nessun intervento è previsto a Nord in quanto in stretto affiancamento alla SS11 in costruzione. Gli interventi di mitigazione sono stati compatibilizzati con quelli previsti dalla Società Autostrade Centro Padane SpA. Non è di competenza la programmazione delle attività inerenti altri progetti sul territorio.
		La relazione generale di tratta, nel descrivere l'impatto dell'opera in relazione ai rumori evidenzia che i livelli sonori simulati negli scenari post operam e post mitigazione denotano un aumento generalizzato rispetto ai livelli simulati nell'ambito del progetto preliminare. *Si chiede di esaminare con maggiore puntualità l'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei ricettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, di eseguire una ulteriore verifica di abbattimento dei rumori e/o di mitigazioni dirette o indirette soprattutto in prossimità dei centri abitati e di concordare con il Comune di Sona la tipologia dei materiali da utilizzare per le misure compensative del rumore.* *Si chiede, inoltre, di escludere dal progetto, adeguandolo, la richiesta di deroghe ai sensi della legge n. 447/95 soprattutto laddove si è in presenza di insediamenti abitativi.*	L'aggiornamento degli elaborati di progetto conseguente al maggior dettaglio attribuito alla progettazione definitiva rispetto alla preliminare , ha approfondito le elaborazioni del progetto preliminare. Il PD in ogni caso garantisce il rispetto dei limiti rispetto alla componente rumore. Le richieste di deroga saranno limitate alle lavorazioni che non consentono bonifiche tali da rispettare i limiti previsti dallo strumento urbanistico comunale. In ogni caso saranno ridotte al minimo e limitate al periodo diurno escluse le ore di riposo.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Inoltre si osserva che la relazione generale di tratta, nel descrivere la realizzazione della galleria di San Giorgio in Salici, evidenzia la necessità di realizzare un consolidamento mediante sistema di infilaggi metallici e jettiniezione. Si presume pertanto che gli infilaggi avverranno mediante percussione e ciò potrebbe determinare vibrazioni eccessive stante anche la presenza dell'abitato. Si chiede di esaminare meglio gli effetti dei lavori di consolidamento e di adottare misure meno impattanti sul circostante.	Si precisa che è previsto un monitoraggio continuo in corso d'opera degli edifici nelle vicinanze dell'opera.
		N. 1 GALLERIA ARTIFICIALE DI SAN GIORGIO IN SALICI *Criticità* *La documentazione di progetto della galleria artificiale di San Giorgio risulta carente: non è stato predisposto lo studio di compatibilità idraulica, lo studio di verifica di impatto vibrazionale ed il piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo.* *Rif. KM 130+180.210 - 133+573.600* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione della progettazione con la predisposizione di un adeguato studio dell'impatto ambientale dell'opera ed in particolare con la redazione dello studio di compatibilità idraulica, lo studio delle vibrazioni e l'elaborazione dello specifico piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo.* *N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA* *Criticità* *Il sottopasso esistente presenta problemi di accumulo di acque meteoriche, soprattutto in concomitanza con importanti precipitazioni.* *Il rifacimento dovrà tener conto di questa problematica, pertanto si chiede di produrre opportuna documentazione.* *Il progetto prevede la costruzione di una rotatoria a sud della linea ferroviaria, in prossimità del sottopasso, per la movimentazione dei mezzi di cantiere.* *Rif. KM 133+920.000* *Proposte e soluzioni* *a) Il rifacimento dovrà tener conto delle criticità dell'opera esistente. Si richiede l'integrazione della progettazione con la predisposizione di un opportuno studio di compatibilità idraulica e piano di utilizzo delle terre.* *N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA* *b) Si chiede che a nord dell'opera, sia posto in sicurezza l'attuale incrocio tra via Terminon/Via Campagnola.* *N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA* *c) Si chiede inoltre che a partire dall'intersezione con la strada in direzione di Sona (incrocio Via Valle, Località Piona), venga inserita la realizzazione di una pista ciclopedonale lungo tutto il percorso fino all'incrocio zona sud (oltre la ferrovia) via Montresora/Via Campagnola, dove è prevista la realizzazione di una rotonda.* *N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA* *d) Che il sottopassaggio ferroviario preveda la presenza oltre alla strada carrabile anche una pista ciclo-pedonale.* *N. 3 SOTTOPASSO SONA - VIA PALAZZO* *Criticità* *Il progetto prevede l'ampliamento del sottopasso esistente che collega Loc. Valle (via Campagnola) nel Comune di Sona con Loc. Brognol nel Comune di Sommacampagna.* *La funzione di collegamento della viabilità esistente è già garantita dal sottopasso di via Campagnola sempre in Località Valle.* *Il sottopasso sembra pertanto incidere inutilmente sui fondi agricoli di questa parte del territorio senza fornire alcun beneficio all'assetto viario.* *Rif. KM 134+443.000* *Proposte e soluzioni* *a) Si chiede di stralciare il sottopasso di via Palazzo dalla opera da realizzare in quanto priva di benefici. Si richiede di estendere il sottopasso esistente, di ridotte dimensioni, mantenendo la ridotta funzione di collegamento esistente a servizio esclusivo delle aree agricole esistente.* *N. 3 SOTTOPASSO SONA - VIA PALAZZO*	*N. 1 GALLERIA ARTIFICIALE DI SAN GIORGIO IN SALICI* Con riferimento al piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo in accordo con l'art.5 del DM161/2012 il piano di utilizzo terre e rocce da scavo è previsto in fase di PD per le sole opere soggette a VIA. *N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA* Si segnala che il progetto prevede un adeguato sistema di smaltimento delle acque meteoriche raccolte lungo la viabilità. Inoltre è anche previsto un sistema di allarme e telecontrollo in caso di allagamento del sottopasso. Con riferimento al piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo in accordo con l'art.5 del DM161/2012 il piano di utilizzo terre e rocce da scavo è previsto in fase di PD per le sole opere soggette a VIA, mentre sarà sviluppato in sede di progettazione esecutiva. *N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA* Il progetto della viabilità del sottopasso è stato eseguito in accordo alla vigente normativa *N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA* La richiesta si ritiene accoglibile *N. 2 SOTTOPASSO SONA - VIA CAMPAGNOLA* Il sottopasso con pista ciclabile si ritiene fattibile in corrispondenza della linea AC/AV prevedendo l'allargamento dell'opera in progetto al fine di raggiungere le dimensioni sufficienti per ospitare la pista ciclabile. Invece sotto la linea storica si dovrà prevedere un sottopasso ciclopedonale dedicato in affiancamento a quello esistente. *N. 3 SOTTOPASSO SONA - VIA PALAZZO* La richiesta si ritiene fattibile . Si segnala che trattandosi di prolungamenti di strutture esistenti, la viabilità di progetto non potrà chiaramente rispettare i vincoli plano altimetrici normativi e i criteri progettuali adottati per i sottopassi poderali di nuova realizzazione del presente PD. *N. 3 SOTTOPASSO SONA - VIA PALAZZO* SI ritiene fattibile la pista ciclabile per una lunghezza di circa 2 km a nord del sottopasso sulla linea storica, con alberatura ai lati. Si ritiene altresì accoglibile la realizzazione della rotatoria tra Via Stazione e Via Morsara. *N. 3 SOTTOPASSO SONA - VIA PALAZZO* La compatibilità idraulica prevede adeguato sistema di smaltimento delle acque meteoriche raccolte lungo la viabilità. Inoltre è anche previsto un sistema di allarme e telecontrollo in caso di allagamento del sottopasso. Con riferimento al piano di utilizzo delle

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		b) Si richiede che il consistente risparmio economico finanziario venga impiegato per potenziamento della trafficata S.P. 26 Morenica con la realizzazione della rotatoria in corrispondenza dell'incrocio con via Morsara e via Stazione a Sona, l'implementazione con una pista ciclabile e una alberatura ai lati su tutto il tratto ricadente nel nostro territorio e la realizzazione di due attraversamenti ciclo-pedonali, il primo posto sulla nuova rotonda sopra descritta e il secondo alla successiva rotonda, già esistente, di località Olmo (direttrice principale comunale che collega il capoluogo Sona con il paese più popoloso Lugagnano). *N. 3 SOTTOPASSO SONA - VIA PALAZZO* *c) Anche per il prolungamento di questo sottopasso dovrà essere prodotto opportuno studio di compatibilità idraulica e piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo.*	terre e rocce di scavo in accordo con l'art.5 del DM161/2012 il piano di utilizzo terre e rocci da scavo è previsto in fase di PD per le sole opere soggette a VIA, mentre sarà sviluppato in sede di progettazione esecutiva.
		N. 4 SOTTOPASSO S.P. 26 - VIA MORENICA *Criticità* *La S.P. 26 Morenica è attualmente gravata da consistente traffico veicolare che collega il casello autostradale (A4) di Sommacampagna con le zone commerciali-produttive di Sona e Bussolengo.* *Il flusso veicolare subirà un incremento durante l'esecuzione delle opere per la rilevante presenza del cantiere base (di mq. 63.000 circa) in via Molinara a confine con il Comune di Bussolengo.* *La documentazione di progetto del sottopasso risulta carente: non è stato predisposto lo studio di compatibilità idraulica nè il piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo Rif. KM 136+079.061* *Proposte e soluzioni* *a) Al fine di garantire la sostenibilità della fase di cantierizzazione, si richiede di garantire la viabilità intra-comunale facilitando le immissioni e potenziando della S.P. 26 Morenica e gli attraversamenti ovest-est della stessa, mediante la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'uscita di via Morsara e via Stazione a Sona prevista nella pianificazione vigente (vedi proposta osservazione n. 3).* *N. 4 SOTTOPASSO S.P. 26 - VIA MORENICA* *b) L'attraversamento in sottopasso dovrà altresì garantire il transito cicloturistico e pedonale con una pista a lato del sedime o attraverso autonomo sottopasso.* *N. 4 SOTTOPASSO S.P. 26 - VIA MORENICA* *c) Si richiede l'integrazione della progettazione con la predisposizione di un opportuno studio di compatibilità idraulica e piano di utilizzo delle terre.* *N. 5 SOTTOPASSO SONA-SOMMACAMPAGNA – VIA MINCIO* *Criticità* *La documentazione di progetto del sottopasso risulta carente: non è stato predisposto lo studio di compatibilità idraulica nè il piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo. L'allargamento del sottopasso facilita la viabilità intercomunale (Sona- Sommacampagna) favorendo l'accesso, attraverso via Mincio e via Festara, alla Zona Artigianale Industriale denominata "Festara", dove è presente il Centro Commerciale "La Grande Mela".* *La ridotta portata dell'attuale sottopasso, tuttavia, permette di ridurre il passaggio di mezzi pesanti preservando la zona agricola che è utilizzata frequentemente come percorso ciclopedonale.* *Rif. KM 136+079.061* *Proposte e soluzioni* *a) Si richiede l'integrazione della progettazione con la predisposizione di un opportuno studio di compatibilità idraulica e piano di utilizzo delle terre.*	*N. 4 SOTTOPASSO S.P. 26 - VIA MORENICA* Vedasi controdeduzione N° 142 *N. 4 SOTTOPASSO S.P. 26 - VIA MORENICA* Per quanto riguarda la richiesta di allargamento del sottopasso esistente sotto la linea ferroviaria storica la sezione attuale è sufficiente per una strada di categoria C2 ma non sufficiente ad ospitare anche la pista ciclabile per la quale occorrerà predisporre un sottopasso a spinta ad hoc delle dimensioni 3mx3m. Inoltre si dovrà prevedere l'allargamento del sottopasso AV SL93 per ospitare la pista ciclabile in circolazione protetta. *N. 4 SOTTOPASSO S.P. 26 - VIA MORENICA* La compatibilità idraulica prevede adeguato sistema di smaltimento delle acque meteoriche raccolte lungo la viabilità. Inoltre è anche previsto un sistema di allarme e telecontrollo in caso di allagamento del sottopasso. Con riferimento al piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo in accordo con l'art.5 del DM161/2012 il piano di utilizzo terre e rocce da scavo è previsto in fase di PD per le sole opere soggette a VIA, mentre sarà sviluppato in sede di progettazione esecutiva. *N. 5 SOTTOPASSO SONA-SOMMACAMPAGNA – VIA MINCIO* La compatibilità idraulica prevede adeguato sistema di smaltimento delle acque meteoriche raccolte lungo la viabilità. Inoltre è anche previsto un sistema di allarme e telecontrollo in caso di allagamento del sottopasso. Con riferimento al piano di utilizzo delle terre e rocce di scavo in accordo con l'art.5 del DM161/2012 il piano di utilizzo terre e rocce da scavo è previsto in fase di PD per le sole opere soggette a VIA, mentre sarà sviluppato in sede di progettazione esecutiva.
		N. 5 SOTTOPASSO SONA-SOMMACAMPAGNA – VIA MINCIO *b) Si richiede che il nuovo sottopasso, che con l'allargamento implica un aumento di traffico di mezzi pesanti, preveda la costruzione di un parallelo percorso ciclo-pedonale per garantire la vocazione esistente e consentire il collegamento con la realizzanda pista ciclabile di via Molinara Nuova, via Bellona. Cfr. Allegato osservazione n. 5.1; Allegato osservazione n. 5.2.*	*N. 5 SOTTOPASSO SONA-SOMMACAMPAGNA – VIA MINCIO* L'allargamento del sottopasso è già compreso nella controdeduzione N° 39 di Sommacampagna. La pista ciclopedonale richiesta si ritiene fattibile e si svilupperà a nord del sottopasso per una lunghezza di circa 900 m
		N. 6 CAVALCAFERROVIA DI VIA RAMPA *Criticità* *L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell'assetto viario del territorio intercomunale (Sona – Sommacampagna) collaterale alla costruzione del nuovo tracciato ferroviario.*	*N. 6 CAVALCAFERROVIA DI VIA RAMPA* Si rimanda all'osservazione N° 39 di Sommacampagna

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		In tal senso, è chiaramente necessario preservare il collegamento tra le frazioni di Lugagnano e Caselle, tuttavia l'opera non realizza l'obiettivo di decongestionare il traffico esistente e di ridurre il transito dal centro dell'abitato. *Al contrario, posta l'inesistenza di infrastrutture di bypass del centro di Lugagnano, la realizzazione di questa struttura comporterebbe un ulteriore appesantimento del traffico in entrata (sud verso nord) non smaltibile dalla viabilità comunale. Si realizzerebbe cioè un c.d. "collo di bottiglia" a detrimento della zona residenziale di Lugagnano.* *L'opera ha inoltre un forte impatto visivo per l'altezza e la prossimità all'edificato (prevista un'altezza di oltre 20 metri). Rif. KM 139+931.290* *Proposte e soluzioni* *Si ritiene che l'opera non debba essere realizzata ed al fine di mantenere la funzionalità viaria esistente si propone di mantenere l'attraversamento in sottopasso attraverso una modifica/prolungamento dell'opera esistente, abbassando, se necessario, l'attuale profondità del passaggio carrabile. Si suggerisce inoltre di allargare la strada ponendo ai lati passaggi ciclopedonali, utili per il collegamento dei due centri abitati Lugagnano- Caselle.* *In caso di mancato accoglimento dell'osservazione, si richiede che vengano prescritti interventi di mitigazione del forte impatto dell'opera in rilevato con realizzazione di barriere di mitigazione artificiali e cordoni ambientali ad alto fusto su ambedue i lati est ovest del viadotto. Cfr. Allegato osservazione n. 6.1; Allegato osservazione n. 6.2.*	
		N. 7 CAVALCAFERROVIA DI VIA DE AMICIS *Criticità* *L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell'assetto viario del territorio intercomunale (Sona – Sommacampagna).* *Allo stato attuale, in quest'area, non esiste un collegamento tra i due Comuni e l'opera non risponde ad un reale bisogno viabilistico.* *La pianificazione comunale, infatti, non prevede più il collegamento di Via De Amicis con la c.d. "tangenziale nord" di via Sacharov.* *In tal senso, il nuovo collegamento consentirebbe il deflusso del traffico da sud verso nord, cioè da Caselle verso Lugagnano, che si arresterebbe però su via De Amicis. L'opera comporterebbe perciò un aggravio della viabilità principale della frazione di Lugagnano. Rif. KM 139+931.290* *Proposte e soluzioni* *a) Si richiede di non realizzare il cavalca ferrovia (opzione zero).* *b) La viabilità di collegamento intercomunale può egualmente essere garantita con il mantenimento ed il consolidamento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria nel territorio di Sommacampagna. Tale strada, che corre parallela alla linea ferroviaria, costituirebbe il naturale collegamento tra la S.P. 26 Morenica – via Mincio – loc. Rampa – loc. Cason, creando un sistema di bypass a nord dell'abitato di Caselle ed a sud di Lugagnano. Si ritiene che tale strada, con una carreggiata di progetto larga circa 7 mt, consentirebbe di deviare il flusso di traffico verso i centri commerciali e produttivi a nord da via Mincio e dalla S.P. 26 Morenica decongestionando gli abitati.* *c) Si richiede che vengano prescritti interventi di mitigazione del forte impatto dell'opera in rilevato con realizzazione di barriere di mitigazione. Cfr. Allegato osservazione n. 7.*	*N. 7 CAVALCAFERROVIA DI VIA DE AMICIS* I comuni di Sona e Sommacampagna non sono tra loro concordi nella richiesta. Si rimanda all'osservazione N° 39; il Comune di Sommacampagna richiede il mantenimento del cavalcavia.
		N. 8 ANCAP S.P.A. *Criticità* *Il tracciato della nuova linea si sovrappone all'insediamento produttivo Ancap, che si occupa di manifatture in ceramica, determinando la sua prossima dismissione e la necessità di una delocalizzazione. Rif. KM 139+931.290* *Proposte e soluzioni* *In ossequio alla delibera CIPE 120/2003, l'azienda dovrà essere delocalizzata dal tracciato di progetto con anticipo rispetto all'esecuzione dei lavori.* *In tale prospettiva, il Comune di Sona prevede di mantenere la produzione all'interno del proprio territorio, consentendo la ricostruzione dell'impianto (art. 27, terzultimo comma, L.R. 61/1985), entro un raggio di 5 km.* *Allo stato attuale, pertanto, è in corso la valutazione della soluzione più idonea in una delle zone produttive limitrofe.* *Tale operazione potrà altresì realizzarsi attraverso gli istituti della compensazione*	*N. 8 ANCAP S.P.A.* Vedi osservazione N° 142.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		urbanistica e del credito edilizio, previsto nel P.A.T. adottato, anche mediante la stipulazione di un accordo di programma tra Ferrovie, Comune e proprietà che regoli il dimensionamento, le compensazioni economiche, gli standard urbanistici e le infrastrutture. *In tal senso il nuovo insediamento e la linea di produzione dovranno essere previsti prima della dismissione delle sede esistente.* *Il Comune di Sona manifesta perciò sin d'ora la volontà di facilitare l'adempimento della specifica prescrizione di cui alla delibera CIPE n. 120/2003.*	
		N. 9 GALLERIA ARTIFICIALE IC VR MERCI – VIA DE AMICIS – ABITATO CORTE MESSEDAGLIA *Criticità* *Nell'ultimo tratto della linea in progetto, in prossimità del nodo di Verona, i due binari merci si diramano verso nord e dopo aver sottopassato la linea AC e la linea esistente si dovrebbero inserire nello scalo merci di Verona. Dalla prima tavola di progetto del nodo di Verona, situato extra tratta, si evince tuttavia che le linee merci non si inseriscono nello scalo merci bensì proseguono in linea retta parallele sino all'intersezione con la linea proveniente dal Brennero.* *Non v'è dunque una valida ragione per progettare l'interconnessione a nord dove, contrariamente a quanto avviene a sud, è situato un centro abitato con una corte storica di pregio. Si tratta della corte Messedaglia che risale alla seconda metà del XV secolo. Ha la struttura di una casa padronale con gli annessi rustici e una chiesetta. Di questo antico edificio rimane oggi la loggia, che presenta ancora resti degli affreschi originari del Seicento e le decorazioni sulle travi del Cinquecento. Altro edificio antico è la chiesetta costruita nel XVIII secolo e dedicata a Santa Maria in Carmine. Tutti gli edifici storici di questa corte non presentano fondamenta.* *La linea merci risulta progettata in parte in galleria, con una parte fuori terra di oltre un 1 metro. Nella parte finale la linea risulta scorrere in trincea, ovvero senza la copertura. Rif. KM 138+583 - 140 +779.60* *Proposte e soluzioni* *a) Si richiede che l'interconnessione di Verona merci venga riprogettata prevedendo il sottopasso delle linee a sud del tracciato esistente, sul territorio del Comune di Sommacampagna, in zona agricola limitatamente antropizzata e priva degli elementi di criticità esistenti invece a nord, con presenza abitativa e strutture storiche di pregio.* *b) Il forte impatto ambientale delle opere di progetto sull'area (linea AC/AV, cavalca ferrovia, interconnessione merci) implica l'adozione di importanti misure di contenimento e mitigazione dei fattori inquinanti. Si richiede in particolare di adottare misure per il contenimento delle vibrazioni del passaggio in galleria e la copertura della linea merci in trincea per tutta la lunghezza sul territorio comunale (sino al confine con Verona).* *c) In considerazione della vocazione ciclopedonale della zona, attualmente non collegata con la viabilità esterna al Comune di Sona, si richiede come misura compensativa la costruzione delle opere necessarie (pista ciclabile, illuminazione e parapetto) per la messa in sicurezza di un percorso ciclabile alternativo, in parte già pianificato a livello comunale. Allegato osservazione n. 9.1; Allegato osservazione n. 9.2; Allegato osservazione n. 9.3; Allegato osservazione n. 9.4; Allegato osservazione n. 9.5; Allegato osservazione n. 9.6.*	N. 9 GALLERIA ARTIFICIALE IC VR MERCI – VIA DE AMICIS a) A cura RFI b) Il progetto contiene una analisi delle vibrazioni indotte dal transito ferroviario con l'identificazione degli edifici critici per i quali potrebbe rendersi necessaria l'adozione del sistema di mitigazione già definito. Poiché però l'analisi della propagazione delle vibrazioni dipende da numerosi fattori specifici e che in parte cambiano da punto a punto del territorio attraversato (come caratteristiche del manufatto su cui transita il convoglio, caratteristiche del sottosuolo, caratteristiche delle fondazioni e della struttura dell'edificio) la soluzione che si prevede di adottare (già sperimentata con successo su altre linee ferroviarie) è quella di effettuare puntuali misure in occasione dei primi transiti ferroviari (preesercizio) al fine di identificare quali ricettori effettivamente siano da mitigare e fornire i necessari elementi per il dimensionamento dei setti antivibranti. Ulteriori misure di vibrazioni sono effettuate dopo l'esecuzione dell'intervento di mitigazione al fine di verificarne l'efficacia. c) L'osservazione non è ben definita pertanto non valutabile dal punto di vista tecnico ed economico.
		N. 10 AREE TECNICHE ED AREE DI STOCCAGGIO *Criticità* *Si evidenziano delle incongruenze negli elaborati progettuali della cantierizzazione: sono previste aree tecniche (individuate con retinatura quadrettata gialla) e aree stoccaggio (individuate con retinatura quadrettata viola) insistenti su aree/mappali non individuati nel piano particellare di esproprio o di occupazione.* *Tra queste aree vi è anche l'area di stoccaggio già destinata dal Comune di Sona a nuovo centro di raccolta di rifiuti urbani in località Terminon (L.7.S.T.1 di 8.143 mq.). Tale area è già stata individuata nel P.A.T. adottato come "destinata alla realizzazione di programmi complessi attuabili attraverso Accordo di Programma ai sensi dell'art. 32 della L.R. 35/2001 (D.G.C. n. 150/2012)", inoltre per tale area è già stato approvato uno Studio di Fattibilità come centro raccolta rifiuti con delibera di G.C. n. 96 del 13.06.2014.* *L'occupazione temporanea di tali aree determinerà inevitabilmente la dismissione del nuovo centro raccolta rifiuti. Rif. KM 139+931.290*	*N. 10 AREE TECNICHE ED AREE DI STOCCAGGIO* a) Il progetto è corretto in quanto le aree di stoccaggio e le aree tecniche non sono oggetto di pubblica utilità m verranno acquisite con l'art.49 del DPR 327. b) In sede di progettazione esecutiva si provvederà a valutare la diversa collocazione dell'area di stoccaggio interferente, sempre in zona limitrofa all'opera.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Proposte e soluzioni *a) Si richiede che vengano chiarite le incongruenze di progetto con l'individuazione puntuale, nel piano particellare di esproprio e/o di occupazione, di tutti mappali sui quali insistono le aree tecniche e di stoccaggio.* *b) Si intende confermare l'interesse per la realizzazione del nuovo centro di raccolta di rifiuti urbani, anche in considerazione del fatto che il progetto è assegnatario di cofinanziamento Regionale (Deliberazione Giunta Regionale n. 4162 del 29.12.2009) subordinato all'attuazione dell'intervento entro giugno 2015, pena la revoca del contributo stesso. Considerato l'interesse pubblico sotteso al servizio di raccolta rifiuti, si richiede che venga confermata la realizzazione in tale sito o prevista la ricollocazione del centro ecologico urbano in altra area adeguata. Cfr. Allegato osservazione n. 10.1; Allegato osservazione n. 10.2.*	
		N. 11 STRADE DI CANTIERE E CANTIERIZZAZIONE *Criticità* *Il territorio comunale è interessato da una fittissima rete di strade di cantiere formata sia da strade esistenti che da tracciati realizzata appositamente al servizio dell'opera.* *Su tale rete è previsto, per tutta la durata dei lavori, un passaggio continuo di mezzi pesanti anche all'interno dei centri abitati (S. Giorgio in Salici). Ciò comporta evidenti criticità dal punto di vista dell'impatto ambientale e viabilistico.* *Si evidenziano delle incongruenze negli elaborati progettuali della cantierizzazione: sono previste strade di cantiere in contrasto con gli elaborati progettuali.* *Si prevede una strada di cantiere in via De Amicis con il transitato dei mezzi pesanti sulla via principale che collega Sona con Verona e attraverso una zona residenziale. Tale strada presenta anche un'incongruenza di progetto poiché il progetto prevede la sovrapposizione all'abitato senza prevederne la demolizione* *Proposte e soluzioni* *a) Si richiede che le strade di cantiere vengano collocate il più possibile lungo i confini tra le proprietà evitando di dividere colture e creare appezzamenti interclusi.* *b) Si chiede che venga eliminato o comunque limitato il più possibile il passaggio attraverso i centri abitati. È presente infatti su alcune tavole il passaggio nei centri abitati di San Giorgio in Salici e Lugagnano, in centro storico con strade a senso unico, talvolta affiancate da pista ciclabile, e con viabilità problematica per i mezzi pesanti.* *c) In particolare si propone che a San Giorgio in Salici, venga adottata come viabilità alternativa di cantiere una nuova strada da affiancare al lato nord dell'Autostrada Milano-Venezia, da via Segradi fino a congiungersi con via Calvisana.* *d) La strada di cantiere prevista in via Grola deve essere traslata a sud lungo l'autostrada per poi proseguire sull'esistente via Calvisana evitando in questo modo di arrecare disagio all'abitato di via Grola e alle colture della zona.* *e) Si richiede che, in ragione delle progettate opere di allargamento del sottopasso dell'autostrada A22 in direzione Verona (progettualità extra tratta) venga prevista una strada di cantiere alternativa sulla già esistente strada vicinale che, in circa 400 metri, permette di raggiungere la strada di cantiere posta a sud della tratta che da via Belvedere si dirige verso Verona transitando da Loc. Cason. Con tale soluzione si ridurrebbe notevolmente l'impatto di cantiere su Lugagnano e verrebbe notevolmente ridotta anche la spesa per le occupazioni/espropriazioni dovute all'allargamento di via De Amicis. Qualora l'osservazione non venga accolta, si chiede che venga utilizzata come viabilità di cantiere solamente via E. De Amicis, limitando il passaggio sul centro abitato di Lugagnano, e prevedendo l'allargamento della strada di cantiere verso le aree agricole preservando le abitazioni esistenti* *f) Si richiede che la rotonda di ingresso e le aree occupate della strada di cantiere in via De Amicis, dopo il termine dei lavori, vengano alcune trasformate in piste ciclo/pedonali e altre cedute al Comune per una riqualificazione con destinazione dell'area a servizi.* *Cfr. Allegato osservazione n. 11.1; Allegato osservazione n. 11.2; Allegato osservazione n. 11.3; Allegato osserva-*	*N. 11 STRADE DI CANTIERE E CANTIERIZZAZIONE* *a)* Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile. *b)* Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile. *c)* La richiesta comporta la realizzazione di un tratto consistente di pista; nell'ambito del PE verranno effettuate le opportune valutazioni. *d)* Premesso che qualora non sia possibile il collegamento di cui al punto c) l'abbandono dell'utilizzo di via Grola comporterà un aggravio di circolazione sulla viabilità esistente, la richiesta verrà valutata in fase di progettazione esecutiva. *e)* Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile. *f)* La cessione della viabilità di cantiere, nelle condizioni in cui si troverà a fine lavori, è possibile ma l'acquisizione del titolo di esproprio dovrà essere a carico dell'Amministrazione.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		zione n. 11.4; Allegato osservazione n. 11.5.	
		N. 12 NUOVO POLO SCOLASTICO DI LUGAGNANO *Criticità* *Con deliberazione di Giunta Comunale n. 145 del 05.09.2014 l'Amministrazione ha individuato l'ubicazione del nuovo polo scolastico della frazione di Lugagnano confermata con D.G.C. n. 171 del 28.10.2014, in adiacenza all'attuale scuola media e asilo nido.* *Proposte e soluzioni* *In considerazione del fatto che l'intero asilo nido ricade all'interno della fascia di rispetto di 500 mt. prevista nella tavola delle mitigazioni rumore e che l'intero nuovo polo scolastico ricadrà all'interno di essa, si richiede che siano previste idonee opere di mitigazione dell'impatto acustico.* *In alternativa, dovrà essere prevista la ri-localizzazione dell'opera a carico dell'ente espropriante.* *Cfr. Allegato osservazione n. 12.1; Allegato osservazione n. 12.2.*	*N. 12 NUOVO POLO SCOLASTICO DI LUGAGNANO* Premesso che è già presente una barriera antirumore nella zona, verrà valutata la sua idoneità in relazione al previsto polo scolastico segnalato.
		N. 13 SOTTOPASSI MINORI SU STRADE VICINALI - RURALI *Criticità* *Sul territorio comunale di Sona sono presenti alcuni sottopassi minori che garantiscono l'attraversamento dell'attuale linea ferroviaria in zone agricole, evitando così l'interclusione dei fondi.* *In alcuni casi, il progetto non prevede la conferma dei sottopassi esistenti.* *Si tratta in particolare del:* *- sottopasso al Km 136+500 di collegamento tra le Loc. Sellara in Sona e Colombarola in Sommacampagna;* *- sottopasso al Km 136+750 in prossimità della Loc. Lantiera;* *L'eliminazione di questi collegamenti determina una rilevante interferenza nell'utilizzazione delle aree agricole coltivate a nord e sud della linea ferroviaria, costringendo residenti ed agricoltori della zona a lunghi spostamenti per raggiungere i luoghi di abitazione e di lavoro* *Proposte e soluzioni* *Si chiede il mantenimento dei collegamenti esistenti, prevedendo opportuno prolungamento sotto la nuova linea in progetto ed un adeguato innesto viario sulla futura strada derivante dal mantenimento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria.* *Allegato osservazione n. 13.1; Allegato osservazione n. 13.2; Allegato osservazione n. 13.3; Allegato osservazione n. 13.4.*	*N. 13 SOTTOPASSI MINORI SU STRADE VICINALI - RURALI* Si rimanda alla controdeduzione al punto N° 39 relativa al comune di Sommacampagna.
		- sottopasso al km 138+800 circa, in via Betlemme; *L'eliminazione di questi collegamenti determina una rilevante interferenza nell'utilizzazione delle aree agricole coltivate a nord e sud della linea ferroviaria, costringendo residenti ed agricoltori della zona a lunghi spostamenti per raggiungere i luoghi di abitazione e di lavoro* *Proposte e soluzioni* *Si chiede il mantenimento dei collegamenti esistenti, prevedendo opportuno prolungamento sotto la nuova linea in progetto e un adeguato innesto viario sulla futura strada derivante dal mantenimento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria.* *Allegato osservazione n. 13.1; Allegato osservazione n. 13.2; Allegato osservazione n. 13.3; Allegato osservazione n. 13.4.*	Si rimanda alle controdeduzioni al punto N° 39 e relative al comune di Sommacampagna.
		- sottopasso al Km 140 circa, in Via Messedaglia. *L'eliminazione di questi collegamenti determina una rilevante interferenza nell'utilizzazione delle aree agricole coltivate a nord e sud della linea ferroviaria, costringendo residenti ed agricoltori della zona a lunghi spostamenti per raggiungere i luoghi di abitazione e di lavoro* *Proposte e soluzioni* *Si chiede il mantenimento dei collegamenti esistenti, prevedendo opportuno*	La richiesta del Comune non si ritiene accoglibile in quanto, permanendo gli attraversamenti di Via Rampa e Via De Amicis, l'attraversamento Nord - Sud nell'area è sufficientemente garantito.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		prolungamento sotto la nuova linea in progetto e un adeguato innesto viario sulla futura strada derivante dal mantenimento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria. Allegato osservazione n. 13.1; Allegato osservazione n. 13.2; Allegato osservazione n. 13.3; Allegato osservazione n. 13.4.	
		N. 14 BARRIERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE *Criticità* *Nel rispetto delle distanze dal tracciato ferroviario esistente, sono presenti sul territorio comunale numerose formazioni vegetali che contengono e riducono l'impatto visivo ed acustico della linea ferroviaria.* *Tali zone verdi rischiano di essere danneggiate o eliminate dall'insediamento delle aree di cantiere.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede specifica tutela delle formazioni vegetali arboree ed arbustive esistenti* *Qualora danneggiate o sradicate, in sede di realizzazione dei lavori, dovranno essere ripiantumate, anche in aree limitrofe, nello stesso numero e della medesima tipologia.* *In tal senso, si richiede il rispetto delle prescrizioni dettate dagli Strumenti Urbanistici vigenti comunali, provinciali e regionali.*	Le piante eventualmente danneggiate saranno rimesse a dimora.
		N. 15 VIABILITA' *Criticità* *La cantierizzazione interessa numerose strade comunali esistenti che, tuttavia, presentano uno stato di fatto inadeguato per il transito di mezzi pesanti.* *In prossimità della ditta Ancap, nel territorio di Sommacampagna, la strada comunale di prosecuzione di via Val di Sona e Via Libia fino a congiungersi alla S.P. 26 Morenica viene soppressa con la strada di cantiere provvisoria.* *Dagli elaborati progettuali non risulta nemmeno il ripristino della viabilità al termine dei lavori.* *Proposte e soluzioni* *a) Le strade comunali che saranno utilizzate come viabilità di cantiere dovranno essere compatibili con il D.M. 05.11.2001. Qualora necessario dovranno essere ampliate le carreggiate fino a mt. 7,00 complessivi con successiva cessione al Comune dell'ampliamento, tali strade dovranno essere mantenute sempre in buone condizioni.*	Il progetto definitivo prevede il risezionamento delle strade ove ritenuto necessario. In sede di PE potranno essere effettuati degli approfondimenti secondo i tipologici di PD. La cessione della viabilità di cantiere, nelle condizioni in cui si troverà a fine lavori, è possibile ma l'acquisizione del titolo di esproprio dovrà essere a carico dell'Amministrazione.
		b) Si chiede che la strada di cantiere provvisoria, immediatamente a sud della ditta Ancap , venga mantenuta anche al termine dei lavori in modo da garantire il collegamento della zona Valle di Sona e San Giorgio in Salici con la S.P. 26 Morenica così com'è attualmente.	Si rimanda alla controdeduzione al punto N° 39 relativa al comune di Sommacampagna.
		N. 16 FIUME TIONE *Criticità* *In prossimità del fiume Tione è previsto un viadotto.* *La progettazione sembra non tenere conto della ricchezza naturalistica dell'area, sulla quale dovrebbe sorgere il Parco del Tione.* *Proposte e soluzioni* *Il viadotto in corrispondenza del fiume Tione dovrà essere previsto di ampiezza tale da consentire il passaggio di un percorso ciclo-pedonale di larghezza minima di mt. 2,50 e dovrà essere realizzato rispettando i caratteri naturalistici del sito.* *Cfr. Allegato osservazione n. 16.*	Il viadotto è di lunghezza pari a 122 m consente il passaggio di una pista ciclopedonale.
		N. 17 PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE E DELLE ROCCE DI SCAVO *Criticità* *La documentazione progettuale risulta carente di un piano sull'utilizzo delle terre e le rocce di scavo necessarie per la costruzione dell'opera principale ma anche delle infrastrutture correlate e di cantiere.* *Proposte e soluzioni* *Per tutto il tratto di competenza del territorio del Comune di Sona, si richiede che venga prodotto un dettagliato di piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, ai sensi Deliberazione della Giunta Regionale n. 1773 del 28.08.2012 e D.M. n. 161 del 10.08.2012 e s.m.i., per regolamentare le attività di scavi, sbancamenti e riporti.*	*N. 18 FASE ESECUTIVA DEI LAVORI - MITIGAZIONI* Il PUT vine emesso in questa procedura.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Cfr. Allegato osservazione n. 17.	
		N. 18 FASE ESECUTIVA DEI LAVORI - MITIGAZIONI *Criticità* *Il territorio comunale è interessato da una fittissima rete di strade di cantiere formata sia da strade esistenti che da tracciati realizzata appositamente al servizio dell'opera.* *La progettazione non sembra prendere adeguatamente in considerazione dei danni temporanei derivanti dal passaggio dei mezzi pesanti e dalle lavorazioni di cantiere su tutto il territorio comunale,* *Proposte e soluzioni* *a) Il territorio del comune di Sona è interessato da parecchie infrastrutture, autostrade A4 e A22, ferrovia, strada regionale e strade provinciali di notevole traffico e che ogni anno, con ordinanza sindacale, vengono imposte specifiche modalità di trasporto dei materiali polverulenti (ghiaia, sabbia, ...) si prescrive che i carichi trasportati siano idoneamente coperti;* *b) Le strade di cantiere devono essere costantemente bagnate per impedire qualsiasi divulgazione di polveri sottili;*	*N. 18 FASE ESECUTIVA DEI LAVORI - MITIGAZIONI* Il PD ha tenuto in considerazione gli aspetti inerenti le mitigazioni dalle polveri prodotte dai lavori sul territorio. La copertura dei carichi e la bagnatura delle piste sono previste in tutte le situazioni di criticità.
		c) Le barriere antipolvere e le eventuali barriere antirumore (nel caso in cui i monitoraggi eseguiti nel corso dell'opera accertino un peggioramento dei limiti) devono essere previsti anche nei cantieri operativi e nei cantieri di armamento;	La schermatura acustica e antipolvere per i cantieri armamento e operativi è realizzata mediante dune perimetrali.
		d) Si richiede che le strade esistenti utilizzate per il trasporto vengano lateralmente piantumate e che prevedano uno spazio ciclo-pedonale.	Non realizzabile in quanto i tempi di crescita delle piante non sono compatibili con i tempi di costruzione dell'opera.
		e) Si richiede che venga prescritto al general contractor di predisporre un cronoprogramma dei lavori al fine di predisporre ulteriori ed adeguate misure di contenimento dell'impatto ambientale e progettare piani per la viabilità alternativa inter ed intra-comunale.	Il cronoprogramma di dettaglio verrà sviluppato in sede di Progetto Esecutivo.
		N. 19 IMPATTO ACUSTICO *Criticità* *La relazione generale di tratta, nel descrivere l'impatto dell'opera in relazione ai rumori evidenzia che i livelli sonori simulati negli scenari post operam e post mitigazione denotano un aumento generalizzato rispetto ai livelli simulati nell'ambito del progetto preliminare.* *L'impatto da rumore sui territori contigui alle linee ferroviarie e il relativo disturbo subito dai cittadini crescono con l'aumento della velocità dei treni.* *L'assenza o la contenuta protesta verso i treni convenzionali è dovuta proprio al fatto che viaggiano al di sotto dei 200 km/h (treni passeggeri) e 100 Km/h treni merci. La situazione si modifica quando la velocità supera i 250 km/h per i treni passeggeri e 130 km/h per i treni merci.* *Nella generazione del rumore prevalgono cause meccaniche fino alla velocità di 250 km/h altrimenti il rumore è di tipo aerodinamico. Relativamente alla ripartizione sulle varie frequenze il rumore meccanico occupa la regione di spettro tra i 1.500 e i 4.000 hz.* *L'intensità del rumore dipende da vari fattori il più importante dei quali è lo stato di usura dei binari e delle ruote. La differenza tra il caso di rotaie e ruote nuove rispetto a un ordinario stato di usura comporta differenze nei livelli sonori anche di 9 decibel. Tale aspetto diventa importante quando si citano rilievi acustici lungo tratte alta velocità nuove.* *La legislazione che disciplina la valutazione dell'impatto acustico delle linee ferroviarie fa riferimento a parametri ottenuti a partire da medie di lungo periodo del livello sonoro, indicato con : Leq (livello equivalente).* *Oltre al rumore generato dall'esercizio ferroviario esiste ed è notevole quello generato dalle attività costruttive presso i cantieri prodotto da movimenti veicolari e macchine operatrici.* *Impianti di betonaggio, impianti per la prefabbricazione di ponti e viadotti, impianti di frantumazione degli stessi in linea o presso le cave di estrazione, i siti estrattivi per ricavare gli inerti necessari alla realizzazione delle opere in terra o in calcestruzzo.*	*N. 19 IMPATTO ACUSTICO* L'approfondimento in fase di progettazione definitiva ha permesso di definire con maggior dettaglio seppur cautelativamente, l'impatto acustico nelle fasi di costruzione ed esercizio. La velocità dei treni non è l'unico parametro che condiziona l'incremento del rumore emesso. In particolare nel caso della linea in progetto è risultato generalmente dimensionante il contributo dei treni merci notturni.
		Proposte e soluzioni *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame più puntuale dell'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei ricettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, e di eseguire una ulteriore verifica di abbattimento dei rumori e/o di mitigazioni dirette o indirette soprattutto in prossimità dei centri abitati, con-*	La localizzazione e l'estensione delle barriere antirumore sono il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		cordando con il Comune di Sona la tipologia dei materiali da utilizzare per le misure compensative del rumore. *Si chiede, inoltre, di escludere dal progetto, adeguandolo, la richiesta di deroghe ai sensi della legge n. 447/95 soprattutto laddove si è in presenza di insediamenti. Si chiede di esaminare meglio gli effetti dei lavori di consolidamento e di adottare misure meno impattanti sul circostante. Nello specifico si chiede che le opere di mitigazione afferenti al rumore, con particolare riferimento ai tratti in corrispondenza di centri abitati, nuclei abitati sparsi e recettori sensibili in genere, siano oggetto di apposito accordo con l' Amministrazione Comunale.* *Si richiede inoltre che:* *a. nell'intero tratto da via Mincio al confine con Verona sia realizzata la barriera antirumore su rilevato al fine di tutelare l'intero centro abitato di Lugagnano (e non a tratti come previsto nel progetto);* *b. sia prevista la realizzazione di barriere fonoassorbenti in corrispondenza di ogni edificio residenziale posto in prossimità della nuova linea;* *c. sia predisposto e sottoposto al Comune per l'approvazione la valutazione di impatto acustico con al fine di stabilire confronto prima e dopo la realizzazione dell'opera, come prescritto dalla delibera del CIPE.* *d. un'integrazione della progettazione definitiva con la previsione di barriere antirumore che tengano conto della propagazione del rumore su piani di emissione preferenziali laterali inclinati di circa 25/30 gradi sul suolo.*	tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) ha individuato la necessità e le caratteristiche delle mitigazioni necessarie (barriere antirumore e interventi diretti sugli edifici) per il rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative Le richieste di deroga saranno limitate alle lavorazioni che non consentono bonifiche tali da rispettare i limiti previsti dallo strumento urbanistico comunale. In ogni caso saranno ridotte al minimo e limitate al periodo diurno escluse le ore di riposo.
		N. 20 IMPATTO VIBRAZIONALE *Criticità* *Per quanto riguarda le opere di mitigazione riguardanti le vibrazioni, è stato individuato un sistema di abbattimento delle vibrazioni trasmesse dal rilevato ferroviario al terreno circostante e dunque presso gli edifici più prossimi alla linea che consiste nell'impiego di trincee antivibrazioni costituite da pannelli prefabbricati infissi nel terreno. Nel territorio è previsto un unico intervento di mitigazione delle vibrazioni su un edificio residenziale esistente in San Giorgio in Salici, individuato con la sigla BA 30023.* *La relazione generale di tratta, nel descrivere la realizzazione della galleria di San Giorgio in Salici, evidenzia la necessità di realizzare un consolidamento mediante sistema di infilaggi metallici e jettiniezione. Si presume pertanto che gli infilaggi avverranno mediante percussione e ciò potrebbe determinare vibrazioni eccessive stante anche la presenza dell'abitato.* *Negli elaborati di progetto non risulta individuabile la tavola 24 riguardante l'esercizio e le ipotesi delle mitigazioni vibrazioni dal km 131+130 al km 135+650 e pertanto non è valutabile l'incidenza riferita soprattutto alla galleria artificiale di San Giorgio in Salici.* *Inoltre non sembra presente la valutazione sull'impatto delle vibrazioni sulle abitazioni, colture ed allevamenti in prossimità della nuova linea.* *Infine la relazione generale di tratta, nel descrivere l'impatto dell'opera in relazione alle vibrazioni evidenzia che gli aspetti inerenti il potenziale impatto vibrazionale la verifica è stata limitata ad una fascia di impatto potenziale individuata in 50 metri dal binario esterno.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame più puntuale dell'analisi dei livelli di vibrazione previsti in corrispondenza dei ricettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, e di eseguire una ulteriore verifica di abbattimento e/o di mitigazioni dirette o indirette soprattutto in prossimità della galleria di San Giorgio in Salici e della Corte Storica della Messedaglia a Lugagnano.* *Si richiede, inoltre, una specifica valutazione sull'impatto delle vibrazioni sulle abitazioni, colture ed allevamenti in prossimità della nuova linea.* *Considerata la particolarità dell'opera, e le potenziali conseguenze sia naturalistiche che economico – commerciali, si richiede l'integrazione del progetto definitivo prevedendo che la verifica vibrazionale venga estesa almeno quanto quella dei rumori, soprattutto laddove l'opera interferisce con attività agricole e dove è più intensa la presenza di abitazioni.* *Si richiede infine di concordare con il Comune di Sona la tipologia dei materiali da utilizzare per le misure compensative.*	*N. 20 IMPATTO VIBRAZIONALE* Il progetto contiene una analisi delle vibrazioni indotte dal transito ferroviario con l'identificazione degli edifici critici per i quali potrebbe rendersi necessaria l'adozione del sistema di mitigazione già definito. Poiché però l'analisi della propagazione delle vibrazioni dipende da numerosi fattori specifici e che in parte cambiano da punto a punto del territorio attraversato (come caratteristiche del manufatto su cui transita il convoglio, caratteristiche del sottosuolo, caratteristiche delle fondazioni e della struttura dell'edificio) la soluzione che si prevede di adottare (già sperimentata con successo su altre linee ferroviarie) è quella di effettuare puntuali misure in occasione dei primi transiti ferroviari (preesercizio) al fine di identificare quali ricettori effettivamente siano da mitigare e fornire i necessari elementi per il dimensionamento dei setti antivibranti. Ulteriori misure di vibrazioni sono effettuate dopo l'esecuzione dell'intervento di mitigazione al fine di verificarne l'efficacia.
		N. 21 RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO	*N. 21 RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DEL PROGETTO DEFI-*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Criticità *Nel progetto definitivo sono evidenziate alcune carenze relative al territorio del Comune di Sona.* *In particolare manca:* *a) la valutazione sull'impatto che l'opera avrà sui fiumi, sulle falde acquifere e sui pozzi esistenti;* *b) un'adeguata analisi sui rischi di prosciugamento di pozzi delle falde sotterranee causati dagli interventi in progetto;* *c) l'individuazione e la bonifica dei siti produttivi inquinati interferenti con il tracciaton ed i cantieri dell'AV/AC.;* *d) le soluzioni per risolvere le interferenze con i siti storici ed archeologici intersecanti il tracciato ed i cantieri dell'AV/AC;* *e) le soluzioni per il mantenimento operativo e funzionale dei canali/canalette di irrigazione per le culture presenti in prossimità delle aree interessate dai lavori.* *Proposte e soluzioni* *1) Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame puntuale in relazione alle criticità evidenziate.* *2) il riconoscimento della vocazione turistica del territorio comunale anche inprevisione di possibili indennizzi per attività turistiche ed agricole;*	*NITIVO* Per quanto riguarda le osservazioni a), b),c), d), e) f) quanto richiesto è già previsto in progetto anche mediante un esteso monitoraggio ambientale. Per quanto riguarda il punto 2) sono previsti adeguati indennizzi alle attività agricole interferite ma non sono previsti indennizzi indiretti per le attività turistiche.
		N. 22 *APPROFONDIMENTO SUI POSSIBILI RISCHI PER IL MOVIMENTO DEGLI ACQUIFERI DERIVANTI DAGLI SCAVI IN PROFONDITÀ DELLA GALLERIA NATURALE DI SAN GIORGIO.* *Criticità* *Nel territorio del Comune di Sona è presente la galleria naturale di San Giorgio, di evidente impatto ambientale anche in considerazione della sua lunghezza. La relazione generale di tratta, nel descrivere le lavorazioni evidenzia che sono presenti delle zone di circolazione idrica sia nei depositi fluvioglaciali che in orizzonti localizzati all'interno delle morene ipotizzando che gli acquiferi più superficiali tendono ad ubicarsi tra il piano campagna e i 7 metri di profondità. Si prevede uno scavo che può arrivare in profondità fino a 30 metri.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame approfondito dei possibili rischi per il movimento degli acquiferi, degli effetti dell'opera definitiva sugli stessi e degli effetti delle lavorazioni su potenziali inquinamenti delle falde.*	Gli studi richiesti sono già previsti nel Progetto Definitivo e verranno adeguatamente approfonditi in fase di progettazione esecutiva. Si segnala inoltre che il progetto prevede un piano di monitoraggio ambientale ante operam, in corso d'opera e post-operam.
		N. 23 IMPATTO DELLE POLVERI *Criticità* *Il territorio del Comune di Sona è interessato da parecchie infrastrutture, autostrade A4 e A22, ferrovia, strada regionale e strade provinciali di notevole traffico e che ogni anno, con ordinanza sindacale, vengono imposte specifiche modalità di trasporto dei materiali polverulenti (ghiaia, sabbia) si prescrive che i carichi trasportati siano idoneamente coperti;* *Anche la realizzazione della AV/AC provocherà una consistentissima movimentazione di mezzi e di materiali.* *Proposte e soluzioni* *Le strade di cantiere devono essere costantemente bagnate per impedire qualsiasi divulgazione di polveri sottili;* *Le barriere antipolvere e le eventuali barriere antirumore (nel caso in cui i monitoraggi eseguiti nel corso dell'opera accertino un peggioramento dei limiti) devono essere previsti anche nei cantieri operativi e nei cantieri di armamento.*	Il progetto ha tenuto in considerazione gli aspetti inerenti la mitigazione polveri prodotti dai lavori sul territorio. La copertura dei carichi e la bagnatura delle piste saranno effettuate in tutte le situazioni di criticità. La schermatura acustica e antipolvere per i cantieri armamento e operativi sarà realizzata mediante dune perimetrali.
		N. 24 CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI *Criticità* *Il Consorzio Cepav 2 non ha presentato nessun cronoprogramma che detti i tempi necessari e propedeutici alla realizzazione della nuova linea TAV/TAC.* *Proposte e soluzioni* *Si chiede l'integrazione del progetto definitivo con il cronoprogramma dettagliato dei lavori da realizzarsi sul territorio del Comune di Sona ed anche sul Comune di Castelnuovo del Garda e Sommacampagna essendo evidente le connessioni tra i tre*	Nella relazione "IN0500DE2RGMD0000003 - RELAZIONE DESCRITTIVA LOTTI COSTRUTTIVI E FUNZIONALI" compresa nella Parte 1 Volume 3 è presente un cronoprogramma di massima per Lotti costruttivi. Il programma dettagliato sarà sviluppato in PE.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Comuni.	
		N. 25 MANCATA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI CUMULATIVI E SINERGICI *Criticità* *Si ritiene che il progetto definitivo sottoposto all'esame della scrivente Amministrazione comunale non contenga la valutazione degli effetti cumulati e sinergici, omissione che genera effetti rilevanti sulla compatibilità ambientale dell'opera. Ci si riferisce all'impatto sull'ambiente, che risulta dall'impatto incrementale dell'azione quando essa si aggiunge ad altre passate, presenti e ragionevolmente prevedibili azioni future. Gli impatti cumulativi possono risultare da azioni singolarmente di minore importanza, ma significative nel loro insieme, che hanno luogo in un determinato periodo di tempo. Ogni impatto preso singolarmente resta al di sotto del valore di soglia, ma impatti della stessa natura, che colpiscono le medesime componenti ambientali possono sommarsi e concorrere a superare il valore di soglia.* *La norma riguardante tale tipologia d'impatto è* *in calce al punto 4, dell'allegato IV della direttiva 85/337/CE come modificata dalla* *direttiva 97/11, ma anche recepita chiaramente nell'allegato VII "contenuti dello Studio di Impatto Ambientale" del D. Lgs. N. 152/2006. L'impatto cumulativo è oggetto della circolare del ministero dell'ambiente GB/96/15326. La Corte di Giustizia dell'UE, sulla valutazione degli effetti cumulati, nella sentenza C 404/09 del 2011, ritiene che in sede di VIA, si deve obbligatoriamente "anche includere un'analisi degli effetti cumulativi sull'ambiente che tale progetto può produrre se viene considerato congiuntamente ad altri progetti" giacché una tale analisi "è necessaria per garantire che la valutazione comprenda l'esame di tutti* *gli effetti notevoli sull'ambiente". Senza la valutazione cumulata degli effetti prodotti da infrastrutture di trasporto e da impianti presenti nell'area contigua al tracciato, il giudizio di compatibilità ambientale risulta inadeguato a rappresentare gli effetti del progetto sull'ambiente.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione della VIA con la valutazione degli effetti cumulativi prodotti da infrastrutture di trasporto e da impianti presenti nell'area contigua al tracciato AV/AC.*	L'opera è stata già dichiarata compatibile nella sua totalità dal punto di vista ambientale con la Delibera CIPE 120/2003
		N26 INSUFFICIENTE VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DEL PROGETTO AV/AC PER OMISSIONE DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA. *Criticità* *La valutazione ambientale strategica istituita dalla direttiva comunitaria 2001/42/CE costituisce lo strumento per una sostenibilità ambientale particolarmente utile in aree vaste di territorio con elevata densità di attività manifatturiere e di servizi. Con il Decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001 è stato approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, piano che è stato allegato come documento tecnico. Il decreto contiene un riferimento specifico alla Valutazione Ambientale Strategica: infatti, nel richiamare lo* *schema di PGTL, ribadisce che "Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica"* *Inoltre nel paragrafo relativo alle condizioni per la realizzazione degli interventi viene riportato che i risultati della VAS dovranno essere assunti come dati non modificabili nei passaggi decisionali e progettuali successivi". La VAS rappresenta una sfida procedura importante per la razionalità del processo decisionale e per il suo orientamento verso la sostenibilità. L'art. 11 del D. Lgs. N. 152/2006 stabilisce che la VAS debba essere effettuata anteriormente all'approvazione del piano o del programma, ovvero all'avvio della relativa procedura legislativa, e comunque durante la fase di predisposizione dello stesso.* *Relativamente alla relazione tra VAS e VIA la normativa vigente all'art 11 comma 5 del Titolo II del D. Lgs. n. 152/2006 stabilisce che "i provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge".* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la Valutazione Ambientale Strategica o quantomeno.*	L'opera è stata già dichiarata compatibile nella sua totalità dal punto di vista ambientale con la Delibera CIPE 120/2003. Si rammenta che la VAS è da applicarsi esclusivamente ai piani ed ai programmi.
		N. 27 FINANZIAMENTO ED IL COMPLETAMENTO DELLA VARIANTE DELLA EX S.S. 11. *Criticità* *Tra le prescrizioni inserite dal CIPE nel provvedimento di approvazione del progetto*	Il progetto preliminare delle Tangenziali Venete (variante alla S.S.11) citato, deve ancora presentare il Prog.Definitivo su cui saranno effettuatei i necessari confronti.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		preliminare è stato raccomandato al soggetto aggiudicatore di realizzare, in parte come intervento funzionale alla cantierizzazione ed in parte come intervento di compensazione, la variante della ex S.S. 11 nelle caratteristiche geometriche ed estensione descritte nella delibera della Regione Veneto concordando con la Regione Veneto e la Provincia di Verona che la progettazione e l'esecuzione dell'asse viario in oggetto venga attuata a cura della provincia stessa dietro contribuzione della TAV. Nel progetto definitivo la variante della ex S.S. 11 non risulterebbe finanziata né la sua esecuzione risulterebbe funzionale alla cantierizzazione né contestuale all'esecuzione della linea AV/AC. *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con gli opportuni chiarimenti ed integrazioni che garantiscano il rispetto delle prescrizioni inserite dal CIPE nel provvedimento di approvazione del progetto preliminare prevedendo realizzazione della variante della ex S.S. 11 in parte come intervento funzionale alla cantierizzazione ed in parte come intervento di compensazione in modo contestuale alla cantierizzazione.*	
		N. 28 RECUPERO DELLE AREE DI CANTIERE E DELLE RELATIVE MITIGAZIONI *Criticità* *In base alle prescrizioni del CIPE il progetto definitivo dovrebbe contenere la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con le amministrazioni locali. E' evidente, per il Comune di Sona, l'importanza di tale progettazione prevista per l'attuazione degli interventi preliminari atteso che il suo territorio viene inciso pesantemente dai lavori essendo presenti ben 3 cantieri per circa 300.000 mq oltre alle aree tecniche e di stoccaggio.* *ed essendo il territorio interessato da gallerie e da consistenti lavori di esecuzione anche a ridosso dei centri abitati di Lugagnano e di San Giorgio in Salici.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con il Comune di Sona per quanto riguarda i cantieri di competenza.*	Sono già previsti interventi di ripristino di tutte le aree occupate temporaneamente nella fase di costruzione nonché tutte le mitigazioni necessarie a limitare gli impatti in fase di cantiere.
		N. 29 COORDINAMENTO TRA L'AMMINISTRAZIONE LOCALE ED IL SOGGETTO ESECUTORE IN FASE ESECUTIVA *Criticità* *Per quanto riguarda la fase esecutiva in base alle prescrizioni del CIPE il progetto definitivo deve contenere le indicazioni atte a garantire l'assenza di contaminazioni nei terreni occupati dai cantieri e, se necessario, la bonifica prima della sistemazione finale.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la previsione di meccanismi procedimentali che consentano una forma di coordinamento in fase esecutiva tra il Comune di Sona ed il soggetto esecutore al fine di monitorare gli effetti momentanei e definitivi che i lavori e l'opera eserciteranno sia sull'ambiente che sulla collettività.*	Il progetto contiene già le indicazioni atte a garantire l'assenza di contaminazioni di terreni occupati temporaneamente. Inoltre a seguito delle previste misure di monitoraggio dei suoli ante e post operam sarà possibile identificare eventuali situazioni di inquinamento in modo da intervenire opportunamente prima della sistemazione finale.
		N. 30 VERIFICA DEI LIVELLI EMESSI DAGLI ELETTRODOTTI NEGLI EDIFICI POSTI IN PROSSIMITÀ. *Criticità* *In base alle prescrizioni del CIPE in fase di sviluppo del progetto definitivo, si dovrà procedere ad una serie di misure negli edifici posti in prossimità di elettrodotti (di progetto) per verificare se le radiazioni non siano superiori a quelle di legge.* *Nella documentazione del progetto definitivo non è chiaro se il controllo dei livelli emessi dall'elettrodotto negli edifici posti in prossimità dello stesso avverrà in fase di sviluppo del progetto definitivo o successivamente.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con l'indicazione specifica della fase di controllo dei livelli emessi dall'elettrodotto negli edifici posti in prossimità dello stesso.*	Nel territorio del Comune di Sona non sono previsti elettrodotti. In ogni caso sulla base dei calcoli teorici effettuati non risultano particolari criticità relative agli edifici posti nelle vicinanze dello stesso. In ogni caso si specifica che è previsto un monitoraggio in fase successiva alla redazione del PD ma comunque ante e post operam.
		N. 31 ACCORDO CON L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE PER LE OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE *Criticità* *In base alla delibera del CIPE le opere di mitigazione ambientale, con particolare*	Il progetto definitivo prevede già il monitoraggio ambientale e i relativi elaborati sono riportati nella parte 31. Sul sedime ferroviario al si sopra delle gallerie artificiali non è

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		riferimento ai tratti in corrispondenza di centri abitati, nuclei abitati sparsi e recettori sensibili in genere, dovranno essere oggetto di apposito accordo con le relative Amministrazioni comunali che definisca anche le procedure di monitoraggio dei principali parametri ambientali interferiti, in modo da permettere il confronto anteoperam/post-operam. *Inoltre si prevede che tutte le opere dovranno essere eseguite con standard qualitativo elevato, derivato dall'analisi di analoghi interventi già realizzati in ambito europeo.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo concordando con l'Amministrazione comunale lo standard qualitativo delle opere di mitigazione ambientale il ripristino del terreno agricolo nelle tratte di gallerie artificiali, prevedendo per tali aree un riutilizzo pubblico da parte della collettività e comunque garantendone la manutenzione.*	possbile l'uso pubblico dei suoli
		N.32 RELAZIONI E COMUNICAZIONI CON L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE *Criticità* *La relazione generale di tratta nel descrivere il progetto di monitoraggio ambientale al fine di assicurare la tempestività nella comunicazione delle indagini, per evidenziare in tempo utile eventuali anomalie, prevede che il trasferimento dati sia assicurato agli enti locali con la redazione di rapporti a cadenza annuale per l'intero periodo di realizzazione della linea ferroviaria.* *Si ritiene che il termine di un anno sia eccessivamente lungo.* *Proposte e soluzioni* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo prevedendo relazioni al Comune di Sona con cadenza almeno semestrale.*	Il progetto definitivo prevede già il monitoraggio ambientale e i relativi elaborati sono già riportati nella parte 31. Il progetto di monitoraggio ambientale prevede già, per informare con maggiore frequenza, l'emissione di bollettini semestrali/trimestrali. Inoltre è previsto il caricamento di tutti i dati ambientali in un sistema informatcio che consentirà di tenere sotto controllo l'evoluzione dei parametri ambientali in tempo reale.
		MISURE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE E DI COMPENSAZIONE A FAVORE DEL COMUNE DI SONA. *a) Opere di mitigazione e di compensazione* *Il Comune di Sona ritiene di grande importanza contribuire alla mitigazione dell'impatto ambientale creando, laddove possibile, ulteriori cordoni ambientali tra la realizzanda linea AV/AC e l'abitato già esistente.* *In tal senso, si ritiene che la misura di compensazione più rilevante per la comunità sia la realizzazione di un'opera, già oggetto di progettazione comunale, denominata "Masterplan per l'organizzazione dell'area verde tra l'abitato di Lugagnano e le infrastrutture viarie e ferroviarie presenti e future".* *Il progetto, già approvato dal Comune di Sona con delibera del Consiglio Comunale n. 51 del 29/09/2011, prevede di realizzare nella zona compresa tra l'abitato di Lugagnano a nord, la linea ferrovia Milano-Venezia a sud, la loc. Betlemme ad est e via Capitello ad ovest, un'area verde destinata a pubblici servizi che possa fungere da filtro ambientale.* *In particolare, si sono posti i seguenti obiettivi:* *• creare una nuova area verde che sia in stretta relazione con l'abitato, tramite parcheggi, collegamenti ciclo-pedonali, percorsi dedicati e alberati;* *• predisporre ampie zone alberate che possano mitigare l'impatto ambientale delle infrastrutture limitrofe;* *• migliorare l'offerta di servizi per i residenti (campi ed attrezzature sportive, servizi collettivi, bar, sala polifunzionale, giochi per i bambini, percorso della salute);* *• incrementare le aree di sosta dei veicoli in vicinanza del centro abitato con la possibilità di accogliere attività ludiche e manifestazioni in genere;* *In considerazione della collocazione geografica dell'intervento e della sua natura eminentemente volta alla mitigazione ambientale delle interferenze, si ritiene di chiedere che il c.d. Masterplan venga realizzato e/o finanziato dal general contractor quale opera di mitigazione e compensazione a beneficio del Comune di Sona e dei suoi cittadini.*	Le richieste avanzate risultano generiche e non rientranti nell'area di competenza del Proponente.
		b) Misure di mitigazione e di compensazione specifiche *1. Si richiede che il consistente risparmio economico finanziario derivante dallo stralcio del sottopasso di Sona in via Palazzo (Km 134+443.00) venga impiegato per garantire la sostenibilità della fase di cantierizzazione in prossimità della S.P. 26 Morenica. A tal fine, si richiede di garantire la viabilità intra-comunale facilitando le immissioni e potenziando la S.P. 26 Morenica e gli attraversamenti ovest-est della stessa,*	1. Si veda la controdeduzione all'osservazione N° 142 del Comune di Sona e N° 39 del Comune di Sommacampagna. 2. La richiesta, fattibile, è stata recepita già al punto N° 142 a cui si rimanda. 3. L'osservazione non è ben definita pertanto non valutabile dal

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		mediante la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'uscita di via Morsara e via Stazione a Sona prevista nella pianificazione vigente. Per tale strada comunale si richiede altresì l'implementazione con una pista ciclabile e una alberatura ai lati su tutto il tratto ricadente nel nostro territorio e la realizzazione di due attraversamenti ciclo-pedonali, il primo posto sulla nuova rotonda sopra descritta e il secondo alla successiva rotonda, già esistente, di località Olmo (direttrice principale comunale che collega il capoluogo Sona con il paese più popoloso Lugagnano). *2. Si richiede che in prossimità del nuovo sottopasso di via Mincio (Km 136+079.061), tra Sona e Sommacampagna, venga prevista la costruzione di un parallelo percorso ciclo-pedonale per garantire la vocazione esistente e consentire il collegamento con la realizzanda pista ciclabile di via Molinara Nuova.* *3. In considerazione della vocazione ciclopedonale della zona via De Amicis – Corte Messedaglia (Km 138 -140), attualmente non interessata dalla viabilità esterna al Comune di Sona, si richiede come misura compensativa la costruzione delle opere necessarie (pista ciclabile e parapetto) per la messa in sicurezza di un percorso ciclabile alternativo lungo il canale di irrigazione, già pianificato a livello comunale, da realizzarsi sulle aree già messe a disposizione dal Consorzio di Bonifica.* *4. Si richiede che la rotonda di ingresso e le aree occupate della strada di cantiere in via De Amicis, dopo il termine dei lavori, vengano alcune trasformate in piste ciclo/pedonali e altre cedute al Comune per una riqualificazione con destinazione ad area a servizi (Zona F).* *5. Si richiede che tutte le strade di cantiere destinate a far parte della rete viaria comunale siano riqualificate con la predisposizione di piste ciclabili e marciapiedi.* *6. Si richiede che le aree verdi soprastanti alla galleria naturale e artificiale di San Giorgio in Salici, qualora non siano ritrasformate a destinazione agricola in ragione delle servitù ivi apposte, vengano destinate alla creazione di cordoni di mitigazione ambientale creando aree verdi a parco con la previsione di percorsi ciclo-pedonali ed infine cedute all'Amministrazione comunale.* *7. Si richiede che nella realizzazione delle piccole opere collegate alla realizzanda linea AV/AC si adottino tutte le misure possibili volte a facilitare la partecipazione delle PMI locali alla fase di esecuzione dei lavori.*	punto di vista tecnico ed economico, come già argomentato al punto N° 142. 4. 5. Le piste potranno essere cedute nello stato in cui si troveranno a fine lavori ma comunque con oneri di esproprio a carico del Comune. 6. Le aree sovrastanti le gallerie artificiali saranno ad esclusivo uso di RFI e non potranno avere fruizione pubblica. 7. Si terrà conto della richiesta.
		L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE E LA MATERIA ESPROPRIATIVA. *L'Amministrazione Comunale intende prestare la propria collaborazione all'ente espropriante ed ai soggetti espropriati al fine di pervenire ad un componimento dei reciproci interessi in modo celere e possibilmente senza contenziosi. l'Amministrazione comunale, si rende disponibile ad utilizzare gli strumenti giuridici ed urbanistici previsti dalla legge regionale del Veneto n. 11/2004.* *Infatti con gli artt. 6, 7 36 e 37 della citata legge regionale n. 11/2004, e con l'art. 48. 1 bis della stessa legge che richiama l'art. 27, terzultimo comma della legge regionale n. 61/1985 sarà possibile per l'Amministrazione comunale raggiungere accordi pubblici – privati o di programma, ovvero utilizzare gli istituti della compensazione urbanistica e/o del credito edilizio per permettere ai proprietari di aree ed edifici oggetto di esproprio di recuperare adeguata capacità edificatoria, anche nella forma del credito edilizio su altre aree e/o edifici, anche di proprietà pubblica, previa cessione all'amministrazione dell'area oggetto di vincolo. Si consiglia all'ente espropriante di dare esecuzione alle prescrizioni del CIPE prevedendo nel progetto definitivo e con riferimento alle procedure di espropriazione e di indennizzo per le aree agricole la sottoscrizione di specifici accordi con le associazioni degli agricoltori dando adeguata risposta alle istanze di tutela delle singole realtà produttive. Si osserva, infatti, che la particolare tipologia di opera che si realizza provocherà immissioni e disturbi all'interno di una fascia di rispetto che si presume essere superiore a 70 metri.*	Nulla osta per il Proponente al recepimento di quanto richiesto
143.	Soc. Euroinvestimenti Srl e Se.Ta.L. Flero 03/11/2014	*Osservazioni riguardanti il contesto immobiliare identificabile al foglio 11, particella 35/1 35/2.* *Si considera che è identificata come area da espropriare una porzione delle aree di proprietà* *Si appura che l'intervento sarà eseguito compromettendo irreparabile l'uso delle aree attualmente destinate alla movimentazioni delle merce in ingresso ed uscita dai capannoni delle succitate ditte.* *Che non si comprende l'utilità del progetto della strada che divide le suddette proprietà in quanto non essenziale*	La richiesta potrà essere valutata nell'ambito nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo' ove verrà definita la cantieristica di dettaglio. Eventuali danni materiali e immateriali saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	DVA-2014-0036743	*alla cantierizzazione e non più di servizio al territorio, in conseguenza alla convezione.* *Che, a seguito della convenzione, tali aree non sono più destinata a strada ad uso pubblico come invece riportato nel P.G.T. vigente nel Comune di Flero.* *Che la movimentazione dei materiali è a servizio imprescindibile della logistica e delle lavorazioni che si svolgono all'interno dei capannoni pertanto non può essere interrotta o ostacolata in alcun modo.* *Si richiede di provvedere alla rivalutazione del progetto della strada di raccordo con Via G. La Pira in modo da non interferire irrimediabilmente con le arre di proprietà di Euroinvestimenti s.r.l. e con le attività attualmente svolte e di escludere la possibilità di espropriare con la minima porzione di dette aree.*	
144.	Comune di Flero 7777 06/11/14 DVA-2014-0036746	*Comune di Flero da pk 79+400 a pk 83+100* *Si chiede pertanto il rifacimento completo della procedura di VIA sull'intero lotto funzionale.* *- Le descrizioni delle aree di intervento risultano burocraticamente sommarie e di poca utilità.* *- Non risulta, perché non viene data una descrizione neppure sommaria, che siano state valutate alternative alle localizzazioni proposte per le varie tipologie di insediamento come risulta previsto dall'art. 27, comma 5 lettera d) del D.Lgs.vo n. 152/2006.* *Non si è tenuto in alcun conto il tema del consumo di suolo* *E' sorprendente che il tema dell'impatto paesaggistico venga affrontato semplicemente come occultamente degli elementi distonici e contrastanti come quelli introdotti dalle aree di cantiere.* *Lo Studio di Impatto Ambientale prende in considerazione quali aree di potenziale criticità paesaggistica situate nella Provincia di Brescia solo l'imbocco est galleria Lonato. Dimentica però di evidenziare e pertanto di valutare tutta la fascia ai piedi del Monte Netto* *Lo Studio di Impatto Ambientale non effettua alcuna valutazione in relazione all'andamento altimetrico della TAV/AC in relazione a quello della già realizzata SP19* *Si chiede quindi di realizzare un elaborato che mostri l'effetto altimetrico dell'affiancamento delle due linee infrastrutturali e qualora non risultassero allineate si prevedono delle schermature sufficientemente alte da mitigarne l'impatto visivo tramite alberature ad alto fusto.*	Con riferimento alla richiesta di rifacimento della procedura di VIA ed alle critiche attinenti al SIA dell'intera opera, si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Si osserva inoltre che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio. Per quanto riguarda l'impatto paesaggistico, questo è stato oggetto di integrazioni nel corso della procedura VIAS a seguito delle richieste pervenute da MiBACT e MATTM.
		Non è previsto alcun progetto di ripristino delle aree utilizzate per la cantierizzazione, una volta esaurita la loro funzione, che consenta una qualsiasi valutazione. *Si rimarca anche l'attenzione al crono-programma degli interventi mitigativi e delle aree accessorie alla cantierizzazione al fine di evitare qualsiasi interferenza, anche temporanea, con la viabilità ordinaria che serve l'abitato.* *Si considera infine imprescindibile prevedere:* *- Il ripristino dei luoghi e il recupero ambientale a fine cantiere con le garanzie adeguate in termini fidejussori ed un piano definitivo di ripristino;* *- Il ripristino ambientale delle aree dedicate alle piste di cantiere;* *- La realizzazione di adeguate opere mitigative lungo il tratto ferroviario la cui altezza superi di 0,50 ml. il piano di campagna.* *A titolo collaborativo si segnala anche che il cantiere operativo L.2.0.4 è situato nel Comune di Flero e non in quello di Castel Mella come indicato nella Relazione dello SIA.*	Le aree occupate da opere relative alla cantierizzazione (comprese le piste di cantiere) verranno ripristinate allo stato originario. Le eventuali garanzie saranno espresse negli accordi di occupazione che saranno di volta in volta definiti. Con riferimento alle opere mitigative si segnala che la parte 18 del progetto definitivo contiene il progetto di tutte le mitigazioni ambientali previste per l'inserimento dell'opera nel territorio.
		OSSERVAZIONE N. 1 *Le osservazioni alle opere di cantierizzazione per il cantiere L.2.0.4 sono* *• L'interferenza con il Parco Agricolo Regionale del Monte Netto che viene attraversato trasversalmente dalla linea e dal cantiere;* *• Le "Aree di valore paesaggistico-ambientale ed ecologico" individuate in corrispondenza del cantiere L.2.0.4 dal Piano di Governo del Territorio del Comune (cfr. PGT, documento di Piano, tavola n. 2 - Sintesi delle previsioni di Piano delibera di Consiglio Comunale n. 3 del 24.03.2012);* *• Il reticolo idrico minore le cui conseguenze sono già evidenziate in altre osservazioni;* *• Due zone umide a ridosso della linea. In particolare la cosiddetta "Pista di cantiere non bitumata", nel tratto posto ad ovest dell'area di intervento, lambisce una zona umida rappresentando, data la frequentazione che avrà, una forte perturbazione con l'ecosistema insediato a causa del rumore, delle polveri, del traffico. La pista presenterà inoltre una barriera che interromperà le relazioni che la zona umida stabilisce con l'unico ambito non urbanizzato*	*OSSERVAZIONE N. 1* Premesso che occorre tener conto che la posizione del cantiere L.2.O.4 è strategica per la realizzazione del viadotto, l'area del cantiere sarà ridotta in estensione e si è inoltre disponibili, in fase di Progettazione Esecutiva, a concordare con il Comune una possibile rilocalizzazione della porzione di cantiere eliminata. Le descrizioni relative al livello di definizione del P.D. sono riportate nella legenda e/o nella relazione descrittiva di ogni singolo cantiere. Con riferimento allo spostamento del cantiere si ribadisce quanto

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		che residuava. Come noto la riduzione dimensionale di un ecosistema è l'interruzione delle sue relazioni ecologiche produce un'alterazione importante della biodiversità a causa della riduzione delle specie che può portare fino all'eutrofizzazione e all'insabbiamento della zona umida. *Si segnala inoltre che la descrizione del cantiere risulta incompleta in quanto solo alcune indicazioni relative alle aree per la produzione dei manufatti. Non vengono al contrario descritte tutte le altre costruzioni indicate invece nella planimetria (allegato Tav. 4.3.7/1.).* *Si chiede pertanto che tale cantiere venga ridimensionato e ricollocato a nord della SP19, in un lotto intercluso – e quindi di per sé già compromesso sotto il profilo ambientale – poiché circondato da tre lati da aree produttive esistenti e dall'ultimo lato dal Raccordo Autostradale SP19 (figura 1).*	espresso nella controdeduzione dell'osservazione N° 144, ovvero che la posizione individuata in progetto è strategica alla realizzazione del viadotto l'area del cantiere sarà ridotta in estensione e si è inoltre disponibili in fase di progettazione esecutiva a prevedere le modifiche possibili al fine di minimizzare l'impatto delle opere di cantierizzazione. Tuttavia i segnala sin d'ora che lo spostamento del cantiere a Nord della SP19 non risulta fattibile a causa dell'ostacolo che la stessa costituirebbe all'accesso alle opere.
		OSSERVAZIONE N. 2 - Reticolo idrografico *Le indicazioni progettuali della linea AC/AV non sono sufficientemente approfondite per consentire la corretta valutazione, a causa della tipicità delle infrastrutture idraulico-irrigue interessate e del delicato equilibrio dell'assetto idraulico del territorio attraversato dalla nuova linea ferroviaria e dalle relative nuove opere di cantierizzazione, per altro ingenti data la natura dell'opera da realizzare, che richiedono il ridisegno del sistema irriguo per tutti i mappali interessati dalla viabilità di servizio alla nuova infrastruttura durante la fase di cantierizzazione, per il collegamento delle aree necessarie alla logistica, siano esse aree di cantiere operativo, logistico, di armamento, tecniche o di stoccaggio.* *Si chiede pertanto, che un approfondito esame tecnico delle soluzioni proposte, di poter disporre degli elementi integrativi che vengono di seguito indicati:* *• Individuazione delle interferenze idrauliche con il R.I.M. sul supporto catastale e la loro restituzione in opportuna scala del rilievo dello stato di fatto sia planimetrico che altimetrico;* *• Individuazione delle interferenze irrigue sul supporto catastale e la loro restituzione in opportuna scala del rilievo dello stato di fatto sia planimetrico che altimetrico;* *• Individuazione del frazionamento dei mappali interessati dalle opere principali (linea AV/AC) e dalle opere provvisionali per la realizzazione del cantiere su supporto cartografico catastale;* *• Predisposizione degli elaborati progettuali definitivi delle nuove opere idraulico-irrigue appartenenti al R.I.M.;* *• Predisposizione degli elaborati progettuali definitivi delle nuove opere irrigue necessarie per garantire l'irrigazione dei terreni frazionati dalla nuova linea AV/AC;* *• Individuazione delle viabilità accessorie per le manovre, ispezioni, manutenzioni sul reticolo idraulico-irriguo e per l'accesso ai terreni agricoli;* *• Predisposizione del fascicolo di manutenzione delle nuove opere idraulico-irrigue prevedendone la copertura finanziaria.*	*OSSERVAZIONE N. 2* Nel Progetto Definitivo sono individuate le interferenze idrauliche con la linea AV/AC, e riportate nell'Allegato A della relazione idrologica (Parte 4 degli Elaborati di PD) e nelle "Planimetria e generali delle interferenze idrauliche della linea AC Br-Vr e bacini relativi" (Parte 4) oltre che rappresentate sulle tavole "Planimetria sistemazioni idrauliche di linea" a scala 1:1000 (Parte 15) . Le interferenze sono relative ad un reticolo principale, ad un reticolo secondario e ad alcuni canali irrigui . Maggiori dettagli sul reticolo idrico minore, in merito alle richieste qui formulate, saranno sviluppati in fase di redazione del PE. La richieste, relativa alla viabilità accessoria, verrà sviluppata in fase di Progettazione Esecutiva. Il proponente si farà carico della manutenzione delle nuove opere idrauliche sotto il sedime ferroviario. Per le parti rimanenti la manutenzione sarà disciplinata da apposita convenzione tra ente gestore ed RFI.
		In mancanza di quanto sopra indicato, si esprime parere negativo per quanto di competenza alla procedura di Valutazione Impatto Ambientale e avviata per la cantierizzazione. *Si segnala inoltre, a titolo esemplificativo e non esaustivo, che gli elaborati progettuali delle nuove opere irriguo-idrauliche necessarie per risolvere le interferenze per la cantierizzazione dovranno:* *• Soddisfare i criteri di dimensionamento impartiti dalla D.G.R. X/883 del 31.10.2013 e dall'Autorità di Bacino del Fiume Po, oltre che conformarsi alle specifiche disposizioni contenute nell "Elaborato Normativo" del Documento di Polizia Idraulica del Reticolo Idrico Minore del Comune di Flero;* *• Prevedere raccordi alla rete esistente sia a monte che a valle e per tutta l'estensione della fascia di rispetto ferroviaria (50 m), oltre che nei tratti interessati dalle opere per la cantierizzazione;* *• Prevedere il rivestimento dei tratti di canale in sede di nuove esecuzione secondo le indicazioni dell'ingegneria naturalistica;* *• Individuare le viabilità accessorie per le manovre, ispezioni e manutenzioni ai manufatti idraulici;* *• Prevedere sottopassi o sovrappassi di grandi dimensioni associati ai manufatti idraulici importanti per garantire passaggi ecologici e collegamento alla viabilità di servizio della rete irriguo-idraulica;* *• Prevedere a valle della nuova linea ferroviaria AV/AC e relative opere di cantierizzazione, di nuove opere irrigue necessarie per garantire l'irrigazione dei terreni frazionati secondo tipologie e modalità da concordare anche con l'utenza irrigua privata;*	L'irrigazione dei terreni frazionati e l'accessibilità ai manufatti irrigui-idraulici per la manutenzione è garantita. In ogni caso gli aspetti evidenziati saranno approfonditi in fase di progettazione esecutiva anche mediante il confronto con gli Enti di competenza.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		• Prevedere a monte della nuova linea ferroviaria AV/AC e relative opere di cantierizzazione, le nuove opere di colo dei terreni e di collegamento necessarie per evitare il ristagno sui terreni frazionati; *• Prevedere le viabilità accessorie per l'accesso ai terreni ed alla rete irrigua minore;*	
		• Prevedere opere di mitigazione ambientale e di ripiantumazione lungo gli argini dei nuovi canali;	Lungo gli argine dei canali non è prevista la piantumazione di essenze arboree e/o arbustive al fine di consentire la regolare manutenzione dei canali stessi.
		• Prevedere la modalità di raccolta delle acque di prima pioggia relative ai cantieri e alle aree di stoccaggio mantenendo il principio di invarianza idraulica. L'autorizzazione della VIA non esclude le eventuali procedure amministrative previste dalle autorità competenti.	La raccolta delle acque di prima pioggia relative ai cantieri e alle aree di stoccaggio mantenendo il principio di invarianza idraulica è già prevista. Le modalità saranno dettagliate nella fase di redazione del P.E.
		OSSERVAZIONE N. 3 *Per quanto riguarda il cantiere L.2.O.4 l'ipotesi di tombinatura può creare problemi sotto diversi punti di vista:* *• I corsi d'acqua sono alimentati anche da fontanili la cui chiusura eliminerebbe un'area di interesse ambientale importante;* *• Vengono impattate direttamente due zone umide parte del Parco Agricolo Regionale del Monte Netto (si veda figura 2 relativa alle mitigazioni);* *• A ridosso dell'area del cantiere e della viabilità ad esso connesso esistono due pozzi privati utilizzati per l'irrigazione (uno al confine con il cantiere armamento Gardesana e uno in coincidenza della pista di cantiere prossima al cavalcavia che supera sia il Raccordo Autostradale che la linea AC/AV) quindi è evidente che le aziende agricole che le utilizzano debbano essere messe in condizione di poter continuare le loro attività prevedendo la realizzazione di altri pozzi in un luogo raggiungibile;* *• È presente un pozzo pubblico dal quale verrà attinta acqua per le lavorazioni di cantiere, tuttavia non è chiaro il cono di depressione determinato da un tale utilizzo e se questo risulti significativamente impattante;* *• Sono presente nell'area occupata dal cantiere una serie di fossi di derivazione che servono per l'irrigazione che devono essere mantenuti per garantire l'utilizzo dei fondi agricoli senza l'"indennizzo ad incolto" ma mantenendo la propria produzione. Per i motivi sopra descritti si richiede che vengano valutate soluzioni diverse e che vengano almeno salvaguardati gli aspetti naturalistico-ambientali di tutti i manufatti esistenti. Si ribadisce inoltre che alla fine dell'utilizzo dell'area di cantiere ogni corso d'acqua dovrà essere ripristinato comprese le rive con le specie arboree ora esistenti.*	*OSSERVAZIONE N. 3* Si rimanda alla controdeduzione del punto N° 144.
		OSSERVAZIONE N. 4 *Facendo riferimento alla documentazione "Relazione generale dei Flussi Transito" rev. 0 del 31.03.2014, si rileva che per lo studio del traffico sono stati considerati i dati delle stradi statali e provinciali effettuati in "... rilievi in un giorno feriale infrasettimanale nel periodo ottobre-dicembre 2004". Viene inoltre genericamente riportato: "sono stati comunque consultati i dati pubblici relativi al "Piano del Traffico della viabilità extraurbana" (ultima modifica 30.05.2011) senza rilevare particolari scostamenti di dati utilizzati nel progetto ..."* *Si ricorda che, ai sensi dell'art. 36 del CdS, comma 5, il Piano del Traffico (urbano o extraurbano) deve essere aggiornato ogni due anni e quindi dovranno essere effettuati con tale cadenza le campagne di rilievo del traffico. Pertanto dati rilevati nell'anno 2004 non possono essere considerati validi e la loro variazione rispetto al PTVE del 2011 non può considerarsi insignificante.* *Tale mancanza di dati di traffico, si evidenzia dal fatto che non è stato applicato alcun modello di simulazione del traffico in modo da valutare l'aggravio indotto dal cantiere della linea AV/AC sulle strade in esercizio.* *Inoltre gran parte della viabilità nell'ambito del Centro Abitato del Comune di Flero, viene indicata come "viabilità esistente interessata da traffico di cantiere", senza verificare quale peggioramento del Livello di Servizio si avrebbe sulle strade in esercizio.* *Si rileva che nessuna direttrice dei flussi di traffico con Origine/Destinazione le aree di cantiere interessa la SP19, l'unica arteria di tipologia autostradale parallela al tracciato AV/AC.* *Si chiede quindi che venga effettuato un aggiornamento delle indagini di traffico, ed alla luce dei dati raccolti, venga redatta una matrice O/D per applicare un modello di simulazione del traffico e quindi valutare le direttrici ottimali dei flussi di cantiere, al fine di evitare il più possibile l'impatto sulla viabilità ordinaria. Di conseguenza calcolare i li-*	*OSSERVAZIONE N. 4* Nell'ambito della redazione del P.E. verrà effettuato un nuovo studio dei flussi di traffico e verranno rivisti gli aspetti progettuali ad esso connessi, confrontandosi con le Amministrazioni per determinare l'utilizzo effettivo delle viabilità.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		velli di servizio delle strade in esercizio in funzione del traffico indotto dal cantiere.	
		Si segnala che allo stato attuale l'uscita su Flero del Raccordo Autostradale Ospitaletto-Montichiari è priva della bretella di collegamento alla SP IX/Tangenziale Ovest (opera prevista dal CIPE nella progettazione delle infrastrutture raccordo e TAV). Ciò comporta il transito di veicoli e mezzi pesanti in uscita dal raccordo all'interno dell'abitato del Comune di Flero. L'avvio del cantiere della linea AV/AC deve pertanto essere posticipato rispetto alla realizzazione di tale opera complementare.	La programmazione temporale dei lavori ACP non è di competenza del proponente.
		OSSERVAZIONE N. 5 *In riferimento alla viabilità diretta alle aree tecniche e di stoccaggio si osserva che non è possibile utilizzare via Coler per raggiungere tali aree a causa delle caratteristiche geometriche e funzionali della strada non adatta al passaggio dei mezzi pesanti. Inoltre anche le piste di cantiere non bitumate hanno un carattere fortemente invasivo e il raccordo con la viabilità presente aumenta in modo consistente in grado di "perturbazione" ambientale e paesaggistica.* *Per questi tracciati si ritiene che siano state fatte previsioni senza tener conto delle modifiche avvenute, anche a livello della pianificazione comunale, che non ne consentono più l'attuazione. Si evidenzia in tal senso che via La Pira è una strada privata e a fondo cieco (contrariamente a quanto riportato negli elaborati grafici del progetto di che trattasi), non ha sbocchi previsti sulla campagna ad est e sulla località Caselle. Si chiede pertanto che vengano adeguati gli elaborati grafici alla pianificazione comunale vigente, eliminando ogni previsione di sviluppo di via La Pira unitamente alla prevista rotatoria in località Caselle salvaguardando la restante campagna che per quanto riguarda il sud delle infrastrutture, nel PGT vigente è inserita come ampliamento del Parco Agricolo Regionale del Monte Netto.*	*OSSERVAZIONE N. 5* Nell'ambito della redazione del P.E. verrà effettuato un nuovo studio dei flussi di traffico e verranno rivisti gli aspetti progettuali ad esso connessi, confrontandosi con le Amministrazioni per determinare l'utilizzo effettivo delle viabilità. Pertanto quanto segnalato in merito a via Coler verrà valutato in sede di redazione del P.E. Con riferimento a via La Pira si prende atto della segnalazione che verrà anch'essa recepita in fase di PE.
		OSSERVAZIONE N. 6 *In riferimento all'area tecnica L.2.A.T.23 si chiede che nella definizione della stessa si valuti anche l'intorno e si definisca la viabilità di cantiere necessaria a raccordarsi con l'esistente sottopasso delle Caselle realizzando i tratti mancanti o aggiuntivi da cedere al Comune in fase di ripristino.*	*OSSERVAZIONE N. 6* L'area tecnica L2.AT.23 risulta già servita dalla viabilità di cantiere. In fase di PE la viabilità sarà meglio definita anche attraverso il confronto con il Comune.
		OSSERVAZIONE N. 7 *Si osserva che le aree circostanti la linea sono state valutate come agricole a basso valore naturalistico, tuttavia le stesse sono inserite in un Parco Regionale a carattere espressamente agricolo (Parco Agricolo Regionale del Monte Netto), quindi il loro valore dal punto di vista ambientale e paesistico ha una rilevanza elevata. Tale valenza è sottolineata sia dal Piano Urbanistico vigente nel Comune di Flero che dal Piano Territoriale di Coordinamento del Parco.* *Si chiede pertanto che vengano riviste tali valutazioni sul carattere dei suoli attraversati dalla linea prevedendo adeguate mitigazioni e compensazioni.* *Data inoltre la presenze di numerose aree naturali si richiedono ulteriori misure di protezione delle aree con elementi naturali, quali:* *• Fontanili di Via Ferretti – Torricelli e del Vaso Garza del Aspes interessato dal grande cantiere di armamento Gardesana 1);* *• Impianti arbustivi lungo le scarpate e le aree contigue al Raccordo Autostradale;* *• Vasche di accumulo e fitodepurazione delle acque del Raccordo Autostradale;* *• Bosco del vaso Fiume;* *• Eventuali alberi e alberature nelle vicinanze delle opere.* *Dovrà essere inoltre verificata l'accessibilità ai fondi contigui alla linea per gli agricoltori e i proprietari dei fondi agricoli per esercitare le proprie attività.* *OSSERVAZIONE N. 8* *Relativamente alla componente ambientale del rumore si richiama anzitutto la necessità del progetto esecutivo dell'infrastruttura sia realizzato in conformità a quanto indicato all'art. 4 del DPR 18.11.1998 n. 459, "Regolamento recante le norme di esecuzione dell'art. 11 della legge 26.10.1995, n. 448, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario".* *Si segnala che dalla lettura della documentazione del progetto definitivo relativa alla cantierizzazione emerge come la componente rumore sia valutata in termini assolutamente generali e generici e scarsamente contestualizzati*	*OSSERVAZIONE N. 7* Premesso che alcune delle opere indicate(vasche di accumulo e fitodepurazione del raccordo autostradale, impianti arbustivi lungo le scarpate del raccordo autostradale) non rientrano nelle competenze del Proponente, si fa presente che le opere di mitigazione sono già previste in progetto. L'accessibilità ai fondi contigui alla linea per gli agricoltori e i proprietari dei fondi agricoli verrà garantita. *OSSERVAZIONE N. 8* Quanto richiesto sarà recepito in fase di progetto esecutivo quando sarà sufficientemente definita le configurazioni delle aree di lavoro. *OSSERVAZIONE N. 9* Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono state ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito la funzionalità all'uso agricolo, paragonabile a quella precedente l'intervento. Le strade pubbliche utilizzate per la viabilità di cantiere saranno ripristinate allo stato originario e restituite all'Amministrazione. Le eventuali garanzie saranno espresse negli accordi di occupazione che saranno di volta in volta definiti. Con riferimento alle aree segnalate come interessate da potenzia-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		ai siti presenti sul Comune di Flero. Si chiede quindi in particolare di: *• Indicare nel progetto esecutivo del cantiere per quali porzioni di FAL si intendono utilizzare barriere acustiche e con che altezza;* *• Valutare impatti acustici ad hoc analizzando i livelli di rumore prodotti ed i vari cicli di lavoro, vista la prolungata durata temporale delle lavorazioni e le postazioni di lavoro fisse (in particolare l'area di lavoro L.2.0.4.). Nello specifico deve essere almeno stimato l'impatto acustico dell'impianto di betonaggio del sito L.2.0.4 e di tutte le opere o attività ad esso connesse, nella consapevolezza che per tale impianto si valuterà l'eventuale opportunità di concessione della deroga alle emissioni acustiche;* *• Valutare la necessità di inserire degli ulteriori punti di monitoraggio acustico, da indicare nel progetto esecutivo, a valle delle precedenti richieste di approfondimento.* *OSSERVAZIONE N. 9* *Un altro aspetto problematico risulta essere quello delle mitigazioni e della restituzione dei terreni agricoli alle condizioni ante-operam. Si sollevano perplessità per il fatto che lo scotico di 40 cm effettuato nelle aree di cantiere – e poi restituito a fine lavori – sia sufficiente a garantire una produttività agricola paragonabile a quella esistente e analogamente si ritiene critico che lo stoccaggio di materiali e le lavorazioni del cantiere non costituiscano un inquinamento nei confronti del suolo che li ospita;* *si richiede pertanto che le aree agricole interessate dal cantiere e dalla relativa viabilità vengano restituite alla comunità con condizioni di produttività agricola paragonabili a quelle ante-operam e che le strade pubbliche esistenti, utilizzare per la viabilità di cantiere vengano ri-asfaltate o restituite in condizioni paragonabili a quelle di inizio lavori.* *Si chiede inoltre che venga prevista una polizza fidejussoria legata al ripristino.* *Si segnala inoltre che le aree del cantiere L.2.0.4 e quelle ad esse prossime sono interessate da un potenziale inquinamento da PCB (Policlorobifenidi) (rilevato dall'ARPA di Brescia) connesso, ma esterno, al Sito di Interesse Nazionale (SIN) ai fini della Bonifica "Brescia-Caffaro" (L05-Legge istituita del SIN n. 179/2002 pubblicata sulla G.U. n. 189 del 13.08.2002 e con Norma di perimetrazione D.M. 24.02.2003 in S.O. alla G.U. del 27.05.2003). L'inquinamento riguarda sia la componente ambientale del suolo che della falda. La movimentazione del suolo quindi richiederebbe la bonifica dello stesso. Tale aspetto necessità di ulteriori approfondimenti.* *OSSERVAZIONE N. 10* *Si evidenzia la potenziale problematicità derivante agli edifici prossimi al viadotto ferroviario per quanto riguarda le vibrazioni prodotte dal passaggio dei convogli ferroviari. Tale problema si manifesta anche nei confronti delle attività produttive nella zona industriale.* *Non paiono compiutamente analizzati tali impatti ambientali che dovranno obbligatoriamente essere presi in considerazione in sede di VIA, con dimostrazione delle vibrazioni prevedibili e proposta di mitigazione.* *OSSERVAZIONE N. 11* *Si evidenzia la potenziale problematicità derivante agli edifici prossimi al viadotto ferroviario ed alla linea in generale per quanto riguarda l'impatto elettromagnetico prodotto dall'elettrificazione della linea.* *Non paiono compiutamente analizzati tali impatti ambientali che dovranno obbligatoriamente essere presi in considerazione in sede di VIA, con dimostrazione dei campi magnetici prevedibili e proposta di mitigazione.* *OSSERVAZIONE N. 12* *In riferimento alle reti dei sotto servizi comunali, si evidenzia che la realizzazione della linea AC/AV preclude ulteriormente la possibilità di allacciare il Borgo Caselle alla rete dell'acquedotto comunale. Pertanto ad integrazione di quanto già segnalato dall'Ente gestore AOB2, si chiede di provvedere alla realizzazione del collegamento di cui sopra in modo puntuale e conforme alla normativa vigente.*	le inquinamento di PCB, si precisa che i materiali saranno caratterizzati in ambito di redazione del PUT. *OSSERVAZIONE N. 10* La problematicità delle vibrazioni è riconducibile ai tratti di linea in rilevato ed in galleria. Fortunatamente nei tratti in viadotto, come quello in oggetto, in relazione alle caratteristiche strutturali dei viadotti la propagazione delle vibrazioni è già trascurabile nei pressi dell'opera ferroviaria, così come peraltro confermato dai rilievi condotti presso le infrastrutture ad Alta Velocità attualmente in esercizio. Per quanto riguarda le attività produttive prossime al rilevato ferroviario, il progetto contiene una analisi delle vibrazioni indotte dal transito ferroviario con l'identificazione degli edifici critici per i quali potrebbe rendersi necessaria l'adozione del sistema di mitigazione già definito. Poiché però l'analisi della propagazione delle vibrazioni dipende da numerosi fattori specifici e che in parte cambiano da punto a punto del territorio attraversato (come caratteristiche del manufatto su cui transita il convoglio, caratteristiche del sottosuolo, caratteristiche delle fondazioni e della struttura dell'edificio) la soluzione che si prevede di adottare (già sperimentata con successo su altre linee ferroviarie) è quella di effettuare puntuali misure in occasione dei primi transiti ferroviari (preesercizio) al fine di identificare quali ricettori effettivamente siano da mitigare e fornire i necessari elementi per il dimensionamento dei setti antivibranti. Ulteriori misure di vibrazioni sono effettuate dopo l'esecuzione dell'intervento di mitigazione al fine di verificarne l'efficacia. *OSSERVAZIONE N. 11* Premesso che il progetto preliminare è già stato approvato e dichiarato compatibile dal punto di vista ambientale con prescrizioni con la Delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, è attualmente all'esame del MATTM la verifica di ottemperanza del progetto definitivo. Nel merito gli impatti dovuti all'elettromagnetismo sono stati compiutamente affrontati e tutti gli edifici maggiormente esposti saranno oggetto di monitoraggio ambientale finalizzato alla verifica del rispetto degli inderogabili limiti normativi. *OSSERVAZIONE N. 12* progetto della linea AV/AC prevede già la risoluzione di tutte le interferenze dei pubblici servizi sul territorio esistenti.
		INTERVENTI COMPENSATIVI RICHIESTI *A causa della compromissione di due aree umide dovute al passaggio della linea AV/AC si chiede la mitigazione di tale impatto attraverso l'acquisizione e la successiva cessione al Comune anche mediante l'Ente Parco Agricolo Regionale del Monte Netto, dell'area umida ex Sirio (per la quale il Comune ha già un accordo) con le relative pertinenze (terreno, fornace e uffici ex Sirio) oltre al vecchio mulino diroccato a nord della località Coler.*	*INTERVENTI COMPENSATIVI RICHIESTI* La richiesta risulta vaga e si ritiene non rientri nelle competenze del proponente.
		Inoltre si chiede quale compensazione ambientale degli impatti subiti a causa della frammentazione provocata dalla	Si propone, per la valorizzazione richiesta, la naturalizzazione e

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		linea un progetto di ripristino paesistico-ambientale attraverso: *• La valorizzazione delle connessioni Paese-Parco ed in particolare di:* *o Strada del Torrazzo (Via Ferretti – Torricelli);* *o Via Coler;* *o Vaso Fiume e aree attigue alle boschine;* *o Sottopasso Via Don Maestrini;* *o Sottopasso Via Caselle;* *• La valorizzazione del tratto di rete ecologica lungo la linea attraverso:* *o La naturalizzazione e la realizzazione di un percorso (compresa la passerella ciclopedonale Via Coler) nell'incluso tra la linea AC/AV ed il Raccordo Autostradale (indicativamente dalla progressiva 80+000 dalla quale il percorso potrebbe connettersi con la zona umida ex Sirio alla progressiva 81+270 oltrepassando Via Coler);*	realizzazione di un percorso ciclopedonale nell'area interclusa tra linea AV e raccordo autostradale (da pk 80+427 a pk 81+268). Si propongono inoltre piantumazioni, nelle aree limitrofe all'attraversamento ferroviario, delle vie: strada del Torrazzo; Via Coler; vaso Fiume Via Don Maestrini Via Caselle.
		o La mitigazione dell'impatto ambientale tramite fasce boscate verso il paese e verso il Parco Agricolo del Monte Netto; *o La riqualificazione del sistema idrografico e della vegetazione ripariale riconfigurandolo come elemento portante della rete ecologica locale.*	Le richieste sono generiche e non ne consentono la relativa fattibilità tecnico - economica.
		Altre opere compensative riguardano principalmente la viabilità e gli aspetti naturali e possono essere sintetizzate come segue: *• Ultimazione del collegamento tra la rotatoria di ingresso/uscita al "Raccordo Autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4) il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari" sita in Comune di Flero e la SP IX (Figura 3) da realizzarsi prima dell'inizio dei lavori. L'intervento passante per l'attuale Via Alessandro Volta e Via Leonardo Da Vinci, è previsto nel progetto CIPE e nell'accordo di programma Provincia, Centro Padane, Comune di Flero, Comune di Capriano del Colle.*	Il collegamento richiesto si ritiene fattibile.
		• Realizzazione dell'itinerario ciclo-pedonale da Brescia a Monticelli d'Oglio nei Comuni di Flero, S.Zeno Naviglio, Capriano del Colle e Poncarale per la valorizzazione dei percorsi di mobilità dolce all'interno del Parco Agricolo Regionale del Monte Netto. Tale itinerario è stato già approvato dal Comune con delibera del C.C. n. 6 del 14.03.1999 (figura 5); *• Per garantire la tutela assoluta dell'area a sud della linea sotto il profilo ambientale e naturalistico (sia per gli aspetti legati all'attività agricola ed alle aree naturali si chiede la riqualificazione di aree cruciali quali nodi della rete ecologica come i percorso verso il Monte Netto (strade poderali e ponticelli di collegamento, rete sentieristica). Tali aspetti sono sottolineati anche da progetto "Un corridoio ecologico per il Fiume Mella" che si vorrebbe vedere realizzato e relativo, oltre che al Comune di Flero, anche ai Comuni di Castel Mella, Azzano Mella, Capriano del Colle, Poncarale oltre ai Comuni di Collebeato, Brescia, Roncadelle, Dello, Offlaga, Manerbio, Leno, Cigole, Pavone del Mella, Milzano e Pralboino;*	Con riferimento alla richiesta di un itinerario ciclopedonale da Brescia a Monticelli d'Oglio si ritiene che l'intervento non ricada nelle competenze del proponente, non solo in relazione all'estensione dell'intervento ma anche perché interessa il territorio di diversi altri comuni. Con riferimento alla richiesta di riqualificazione di aree cruciali quali nodi della rete ecologica, nell'ambito dell'area del Parco del Monte Netto si ritiene la stessa molto generica e pertanto non ne è possibile l'analisi.
		• Realizzazione di una rotatoria e di un tratto di strada di collegamento tra Via XX Settembre e Via Brescia come previsto dal Piano di Governo del Territorio vigente (figura 4). Tale compensazione era già stata accettata al momento del progetto preliminare anche se con un disegno ed un impatto diverso;	La richiesta del Comune è accoglibile.
		• Formazione di nuovi fontanili a fronte di quelli eliminati o compromessi; *• Miglioramento forestale aree bosco-aree umide;* *• Salvaguardia mediante cameretta di protezione della nascita del Vaso Orso così come già realizzato da Centro Padane sul rilevato del Raccordo Autostradale;* *• Acquisizione al patrimonio del Comune dell'area di risulta della proprietà Merigo S.p.A.*	Le richieste sono molto generiche e pertanto non è possibile l'analisi di fattibilità tecnica ed economica..
		Ulteriori osservazioni (allegati alla DVA-00-2014-0036746) *prot. 0007718 Comune di Flero– Sig. Saiani Giacomo* *Via Giorgio La Pira ha una sezione ridotta ad uso privato. Il traffico dovuto al passaggio dei mezzi pesanti comporterebbe: una riduzione delle aree destinata alla manovra dei mezzi privati, aumento di PM10, inquinamento acustico e ambientale, nonché un danno economico.* *prot. 0007714 e 0007715 Comune di Flero-- Sigg. Salvalai Francesco, Longhi Giampiero, Salvalai Angiolino* *L'esproprio N. di Piano 54 Foglio 11 Mappale 29 della proprietà del Sig. Salvalai Francesco che corrispondente ad*	- La via La Pira non è interessata da opere di cantierizzazione. Le modifiche alla viabilità saranno recepite in fase di PE (si veda anche controdeduzione all'osservazione N° 144). - La via La Pira non è interessata da opere di cantierizzazione. Le modifiche alla viabilità saranno recepite in fase di PE (si veda anche controdeduzione all'osservazione N° 144). - Premesso che occorre tener conto che la posizione del cantie-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		una porzione di via Giorgio La Pira dovrà essere stralciato in quanto l'area non è funzionale alla cantierizzazione, neppure dal punto di vista geometrico. Si chiede che venga utilizzata Via Ghandi in luogo di via Giorgio La Pira. *prot. 0007746 Comune di Flero– Consorzio Irriguo Vaso Salice* *L'area di stoccaggio L.2.S.T.24 crea un impedimento al deflusso delle acque. Pertanto, necessita di un progetto particolareggiato quotato.* *prot. 0007747 Comune di Flero– Consorzio Irriguo Vaso Fiume di Fornaci* *L'area di cantiere L.2.O.4 è posizionato sul Vaso della Tombolino. Pertanto, necessita di un progetto particolareggiato quotato.* *prot. 0007748 Comune di Flero– Consorzio Irriguo Vaso Fiume di Poncarale* *La linea interferisce alla pk 81+500 con un fontanile. Pertanto, si chiede di spostare il fontanile in località "Le Sorgive".* *prot. 0007666 Comune di Flero– Sigg. Zanotti Giuseppe, Zanotti Angelo, Zanotti Albastella, Zanotti Beniamino.* *L'esproprio per la strada (color seppia) F12 Map.242(A). Si chiede se la strada sia necessaria e di individuare un tracciato meno invasivo.* *Area a Sud del Tracciato F12 Mapp. 242,274, 249, 253(B). Le aree a verde sono interposte ad un canale che lo rederebbero inutilizzabile.* *Area per la realizzazione di strade F12 Mapp. 260-30. In sostituzione, si chiede di utilizzare un tratta di strada esistente e inutilizzato della ex Via Caselle.* *Nel foglio 3/3 di Flero è erroneamente indicato Foglio 8 in luogo di Foglio 12.* *Deviazione canali e strade (color seppia) posti a nord del tracciato e della corda molle Foglio 12 Mapp. 254, 243.* *Si chiede che queste aree siano lasciate ad uso agricolo.* *prot. 0007775 Comune di Flero–Euroinvestimenti SRL* *La nota è la stessa della nota con prot. DVA-00-2014-0036743* *prot. 0007776 Comune di Flero-Marco Mariani* *I mappali n. 163, 164, 165 non sono semplicemente seminativi asciutti, ma irrigui (di fatto, nel mappale 162 è presente un pozzo irriguo.* *Nel mappale n. 163 strada bianca, non è riportato nella parte a sud del tracciato! Va comunque reinserito.* *Che ne sarà dei mappali 163 e 164? Verranno ripiantumati?* *Mappale n. 65. Si chiede di non utilizzare queste aree.* *prot. 0007666 Comune di Flero– Sigg. Zanotti Giuseppe, Zanotti Angelo, Zanotti Albastella, Zanotti Beniamino.* *Area a Sud del Tracciato F12 Mapp. 242,274, 249, 253. Si chiede di realizzare della BA.*	re L.2.O.4 è strategica per la realizzazione del viadotto Mella, si è disponibili in fase di Progettazione Esecutiva a prevedere le misure idonee a risolvere l'interferenza con il Vaso Tombolina segnalata, in accordo con gli Enti preposti. - Si è disponibili in fase di Progettazione Esecutive a prevedere le misure idonee a risolvere la problematica segnalata, in accordo con gli Enti preposti. - Si prende atto della segnalazione. In fase di redazione del Progetto Esecutivo sarà sviluppato il progetto di spostamento del fontanile. - Si prende atto delle segnalazioni che verranno considerate in fase di redazione del Progetto Esecutivo. - Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.
145.	Geom. Angelo Zamboni Sommacampagna 06/11/2014 DVA-2014-0036769	*In particolare mi ha colpito il tracciato della posa della linea elettrica per alimentare la cabina denominata S.S.E. (AC) 3KV di Sona (Vr).* *La nuova linea, come da progetto, dovrebbe allacciarsi ad una già esistente, tra il sostegno 51 ed il sostegno 50, mediante la posa di sostegni, alti 20 metri, procedendo verso la nuova cabina, su una doppia linea posta su 10 sostegni, di altezza variabile tra i 20 ed i 15 metri.* *Appare certo che tale intervento avrà un grossissimo impatto ambientale, con danni gravi, considerando che la zona interessata è sottoposta al vincolo di tutela ambientale.* *L' Amministrazione comunale di Sommacampagna (VR) ed la Sovrintendenza per i Beni Ambientali della Provincia di Verona, hanno difeso con tenacia, nel tempo, questa delicata area, bocciando ogni progetto edificatorio.* *Con la presente, date queste premesse, si propone:* *l'interramento delta linea nell'area di progetto, ad una profondità adeguata a consentire la coltivazione di piante arboree.* *Oppure lasciare la linea elettrica aerea spostandola però sul lato opposto della strada Morenica (lato Est), come evidenziato con colore rosso nella tavola dimostrativa che allego, dove non ci sono vincoli di tutela ambientale ed evitando la posa dei piloni V01 1 e V02 2.*	L'interramento dell'elettrodotto non potrà essere considerato in ragione degli alti costi di realizzazione.
146.	Sig. Giovanni Zanetti Castelnuovo	*Osservazioni inerenti agli immobili di via San Lorenzo 39 Cavalcaselle - Comune di Castelnuovo.* *Si chiede la salvaguardai dell'abitazione che in pianta risulta essere a 30m dal binario esterno, nonché adeguare mitigazioni dai rumori e dalle vibrazioni.*	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Tuttavia si fa presente che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	06/11/2014 DVA-2014-0036773		antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Per quanto riguarda le vibrazioni è prevista la mitigazione mediante setti antivibranti in corrispondenza degli edifici individuati come critici; inoltre ove si registrerà con il monitoraggio ambientale, in preesercizio, il superamento dei limiti saranno adottate le stesse azioni mitigative.
147.	Avv. Andrea Benedetti Sona 05/11/2014 DVA-2014-0036797	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al F.27 mapp. 38,40, 41, ed altri.* *a) Nuovo sottopasso di via Palazzo. Con quest'opera si verrebbe a riparare, in misura considerevole, la pesantissima lesione del diritto di proprietà provocata nel decennio scorso con la sconsiderata chiusura del passaggio a livello di Via Palazzo. All'epoca, il Comune dava, irragionevolmente e con errata valutazione dei pubblici interessi, il proprio benestare alla chiusura del citato passaggio a livello richiesta da R.F.I. Non vedendo tale danno risarcito/indennizzato, nemmeno mediante la costruzione di un'opera (il nuovo sottopasso) che costituirebbe una valida alternativa al passaggio ora intercluso, Dal punto di vista più specifico della tutela ambientale, la nuova opera risolverebbe i problemi che derivano dal totale abbandono della strada bianca esistente (Via Campagnola): stante tale abbandono, tale stradello è da anni una vera e propria discarica a cielo aperto, Dunque che l'opera venga costruita, a condizione che venga terminata prima di interrompere la viabilità esistente e a piena regola d'arte (soprattutto con un buon drenaggio delle acque meteoriche) e innegabilmente positivo per chi scrive*	Verificare risposta: Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa comunque che la transitabilità verrà comunque sempre garantita.
148.	Sigg. Adami, Vantini, Boscaini, Cordioli, Sambugaro, Peretti, Vezzola, Busatta, Rudari, Gaburro, Residori, Toffalini, Spinelli, Girardi, Cungo, Carcereri e Vincenzi Sona Sommacampagna 06/11/2014 DVA-2014-0036753	*IMPATTO AMBIENTALE DELLA LINEA AC/AV* *Gli esponenti risiedono in un'area posta entro i 300 metri, a nord e sud, dalla nuova linea ferroviaria ad alta velocità su cui transiteranno treni ad oltre 250 km/h. E' noto che l 'impatto da rumore sui territori contigui alle linee ferroviarie e il relativo disturbo subito dai cittadini crescono con l' aumento della velocità dei treni.* *Si richiede dunque la predisposizione di barriere fono assorbenti in corrispondenza dell'albergo con un'altezza tale da impedire l'effetto di deviazione del rumore verso l' alto.* *Si richiede che vengano installati sulla tratta in oggetto dei tappeti di assorbimento delle vibrazioni volti al contenimento della propagazione delle onde vibrazionali, altresi certamente percepibili nei piani interrati dell'immobile - Vedi osservazioni puntuali - 003675.* *ESPROPRIAZIONI ED OCCUPAZIONI* *Nella zona in esame si rileva numerose contraddizioni tra gli elaborati progettuali, in particolare alla rappresentazione grafica delle are . tecniche , di stoccaggio e le strade di cantiere non corrispondono le medesime aree nei piani particellari di occupazione ed espropriazione. Inoltre, per tutta la durata del cantiere, ipotizzabile in 7 anni, vi saranno evidenti compromissioni della vita degli esponenti. Soprattutto in relazione a tali situazioni, l'indennizzo da espropriazione non può essere limitato solo a quanto previsto nella relazione generale di tratta.* *Si richiede che vengano risolte le contraddizioni integrando e/o correggendo gli elaborati progettuali rendendoli chiari ed univoci.* *Si chiede, pertanto, di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni che subiranno i residenti in conseguenza delle opere previste per la line a AV/ AC.* *MISURE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE* *Si richiede in particolare di adottare misure per ii contenimento delle vibrazioni del passaggio della nuova linea attraverso l'installazione di barriere fonoassorbenti e cordoni ambientali.* *Si richiede la completa riqualificazione della zona con la predisposizione di adeguate misure di mitigazione in prossimità dell'abitato, prevedendo anche barriere anti .tumore temporanea nelle vicinanze delle strade e delle a-*	*IMPATTO AMBIENTALE DELLA LINEA AC/AV* Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni *ESPROPRIAZIONI ED OCCUPAZIONI* Si precisa che eventuali incongruenze tra elaborati saranno risolte in sede di progettazione esecutiva e che gli eventuali danno saranno compensati a termini di legge *MISURE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE* Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, in ogni caso si fa presente che per le fasi di

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		ree di lavorazione, e con la costruzione di un sistema ciclopedonale tale preservare la vocazione. dell' area. *CAVALCAVIA DI VIA RAMPA* *Al contrario, posta l'inesistenza di infrastrutture di bypass del centro di Lugagnano, la realizzazione di questa struttura comporterebbe un ulteriore appesantimento del traffico in entrata (sud verso nord) non smaltibile dalla viabilità comunale. Si realizzerebbe "collo di Bottiglia" a deperimento della zona residenziale di Lugagnano. Infine, l'opera ha un forte impatto visivo per l' altezza e la prossimità all' edificato poiché è prevista un' altezza di oltre 20 metri . Oltre all'evidente impatto ambientale intrinseco, con la realizzazione di tale progetto, l'intera zona si troverebbe a dover fronteggiare uno spropositato aumento del traffico e delle emissioni di polveri e di rumori connessi. Si ritiene che l'opera non debba essere realizzata ed al fine di mantenere la funzionalità viaria esistente si propone di mantenere l'attraversamento intercomunale attraverso un nuovo sottopasso interrato o attraverso l'allargamento del sottopasso esistente.* *Si richiede inoltre di allargare la strada ponendo ai lati passaggi ciclopedonali, utili per il collegamento dei due centri abitati Lugagnano e Caselle.* *Nella denegata ipotesi di rigetto dell' osservazione, si richiede che vengano prescritti interventi di mitigazione del forte impatto dell'opera in rilevato con realizzazione di barriere di mitigazione artificiali e cordoni ambientali ad alto fusto su ambedue i lati est - ovest del viadotto.* *IMPATTO AMBIENTALE DELLA LINEA AC/AV* *Gli esponenti risiedono in un'area posta entro i 300 metri, a nord e sud, dalla nuova linea ferroviaria ad alta velocita su cui transiteranno treni ad oltre 250 km/h. E' noto che l 'impatto da rumore sui territori contigui alle linee ferroviarie e il relativo disturbo subito dai cittadini crescono con l' aumento della velocità dei treni.* *Si richiede dunque la predisposizione di barriere fono assorbenti in corrispondenza dell'albergo con un'altezza tale da impedire l'effetto di deviazione del rumore verso l' alto.* *Si richiede che vengano installati sulla tratta in oggetto dei tappeti di assorbimento delle vibrazioni volti al contenimento della propagazione delle onde vibrazionali, altresì certamente percepibili nei piani interrati dell'immobile - Vedi osservazioni puntuali - 003675.* *ESPROPRIAZIONI ED OCCUPAZIONI* *Nella zona in esame si rilevano numerose contraddizioni tra gli elaborati progettuali, in particolare alla rappresentazione grafica delle aree tecniche , di stoccaggio e le strade di cantiere non corrispondono le medesime aree nei piani particellari di occupazione ed espropriazione. Inoltre, per tutta la durata del cantiere, ipotizzabile in 7 anni, vi saranno evidenti compromissioni della vita degli esponenti. Soprattutto in relazione a tali situazioni, l'indennizzo da espropriazione non può essere limitato solo a quanto previsto nella relazione generale di tratta.* *Si richiede che vengano risolte le contraddizioni integrando e/o correggendo gli elaborati progettuali rendendoli chiari ed univoci.* *Si chiede, pertanto, di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni che subiranno i. residenti in conseguenza delle opere previste per la line a AV/ AC.* *MISURE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE* *Si richiede in particolare di adottare misure per il contenimento delle vibrazioni del passaggio della nuova linea attraverso l'installazione di barriere fonoassorbenti e cordoni ambientali.* *Si richiede la completa riqualificazione della zona con la predisposizione di adeguate misure di mitigazione in prossimità dell'abitato, prevedendo anche barriere anti tumore temporanea nelle vicinanze delle strade e delle aree di lavorazione, e con la costruzione di un sistema ciclopedonale tale preservare la vocazione dell' area.*	cantiere sono stati condotti studi specifici atti ad individuare le aree di potenziale criticità e a prevedere per queste gli interventi necessari per ricondurre nei limiti di legge i livelli attesi, così ad esempio il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per la protezione dal rumore durante l'esercizio della linea è stato condotto il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. La costruzione di una pista ciclopedonale non è pertinente con la procedura. *CAVALCAVIA DI VIA RAMPA* L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna N° 39. Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. *IMPATTO AMBIENTALE DELLA LINEA AC/AV* Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e delricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni *IMPATTO AMBIENTALE DELLA LINEA AC/AV* Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che eventuali incongruenze tra elaborati saranno risolte in sede di progettazione esecutiva e che gli evntuali danni saranno compensati a termini di legge *MISURE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE* emesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, in ogni caso si fa presente che per le fasi di cantiere sono stati condotti studi specifici atti ad individuare le aree di potenziale criticità e a prevedere per queste gli interventi necessari per ricondurre nei limiti di legge i livelli attesi, così ad esempio il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per la protezione dal rumore durante l'esercizio della linea è stato condotto il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. Con riferimento alla richiesta di una pista ciclopedonale non sono forniti sufficienti dettagli da consentire la valutazione delle richiesta.
149.	Sig. Gianni Moschini Sona 06/11/2014 DVA-2014-0036800	*La Linea Ferroviaria e le opere connesse provocheranno un danno incalcolabile alla proprietà e alla produzione, venendo meno le caratteristiche ambientali succitate.* *Non è dato sapere se sarà possibile accedere alla proprietà, da quali vie, se verranno mantenuti gli accessi attuali ed in tal caso se gli stessi saranno resi più agevoli, vista la loro prossimità ed incompatibilità con le citate opere, inoltre, il riposizionamento della strada comunale comporta un danno immediato al vigneto sito nei mappali 545 e 53, che 1 perderà filari di uva pregiata.* *Con la presente osservazione si sottolinea che il posizionamento della strada sul lato opposto, quanto meno, permetterebbe di mantenere la produzione almeno sino a quando la cantierizzazione lo consentirà, in quanto, le polveri e le vibrazioni, come è noto, causeranno il decremento e l'ammaloramento della produzione, con conseguenti gravi danni all'Azienda, di cui dovrà chiedersi il pieno risarcimento.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che: - saranno garantiti gli accessi alle proprietà; - si procederà sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni) per il riconoscimento di indennizzi alle proprietà interessate in presenza di danni. In ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.
		Il progetto, di cui si e potuta avere solo sommaria visione, non fornisce, inoltre, indicazioni fondamentali, quali il posizionamento dell'elettrodotto, delle opere di mitigazione, se previste, la futura viabilità, gli accessi alla proprietà, le opere di cantierizzazione ed ogni altra opera connessa alla realizzazione delle infrastrutture.	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA si precisa che il progetto della cantierizzazio-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			ne riporta la posizione delle diverse tipologie di cantieri, delle aree tecniche, delle aree di stoccaggio nonchè della viabilità esistente e nuova a servizio dei mezzi, nonchè in dettaglio il posizionamento dell'elettrodotto e le caratteristiche dello stesso.
		Si dovranno installare barriere a protezione degli edifici durante le fasi della lavorazione, avendo cura che i mezzi evitino immissioni di rumore, polveri ed altro che superi la normale tollerabilità.	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ...
		Con la presente si chiede, pertanto, formalmente un accesso in luogo in contraddittorio, a data da destinarsi con chi di competenza, al fine di fotografare lo stato dei luoghi, in previsione dell'arrecarsi di gravi danni, nonché un costante monitoraggio del territorio e delle unità immobiliari adiacenti la costruenda infrastruttura, ciò avuto particolare riguardo alla fase di cantierizzazione, in quanto, la conformazione dei luoghi, la vicinanza delle unità abitative alle costruende opere, benché non coinvolte dall'esproprio, nonché la presenza dei pregiati vigneti, le rende del tutto incompatibili con le medesime, comportandone un fortissimo deprezzamento e la quasi azzerata commerciabilità, ne consegue che la proprietà dovrà essere integralmente indennizzata in base suo valore, anche in termini di costo di ricostruzione.	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA si precisa che prima dell'inizio delle attività le imprese esecutrici in situazioni specifiche effettueranno una verbalizzazione in contraddittorio dello stato di fatto degli immobili che potrebbero subire negativi effetti per la presenza di lavorazioni prossimità degli stessi. Si procederà sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni) per il riconoscimento di indennizzi alle proprietà interessate in presenza di danni.
		Si chiede pertanto l'esproprio integrale e la corresponsione del relativo indennizzo, considerandosi e valutandosi il danno complessivamente arrecato, che dovrà tenere in debito conto i costi di riacquisto del terreno e degli immobili; la cui ricerca è assai difficile, poiché nella Provincia di Verona e nella fattispecie nel Comune di Sona, quanto si riesce a reperire ha costi elevatissimi, dovendo essere garantita la continuazione dell'attività lavorativa ed il reperimento di altri idonei terreni e/o fabbricati.	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA si precisa che si procederà sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni) per il riconoscimento di indennizzi alle proprietà interessate in presenza di danni.
		Nella fase di progettazione dell'Opera non sembrano essersi adeguatamente considerate le istanze di conservazione delle condizioni ambientali, conformemente agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, in difesa delle risorse naturali. *Per quanto di competenza del Ministero dell'Ambiente a tutt'oggi non è dato sapere se esistano appropriati studi di un impatto ambientale sul territorio interessato, progetti alternativi, oppure, se sono stati approntati strumenti di tutela, atti a salvaguardare il territorio e la collettività anche con tecnologie d'avanguardia.*	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).
150.	Sig.ra Ornella Ruffo Verona 06/11/2014 DVA-2014-0036816	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al Foglio 282, Mappale n. 12,* *posto in prossimità della fine tratta della Linea ferroviaria e dai raccordi per il Quadrante Europa e dal cantiere ivi previsto, dichiaro la mia assoluta contrarietà alla realizzazione del cantiere sulla mia proprietà in quanto lo stesso pregiudica pesantemente la mia azienda agricola sia da un punto di vista operative che economico.* *L'appezzamento interessato rappresenta circa il 60% del terreno della mia azienda ed in termini economici incide per l'80% della redditività della mia azienda ad indirizzo frutticolo, con commercializzazione e trasformazione della frutta come vendita diretta.*	In sede di progettazione esecutiva si effettueranno le necessarie valutazioni al fine di ridurre l'impatto della rotonda e dell'area di stoccaggio. Si fa presente che si procederà sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni) per il riconoscimento di indennizzi alle proprietà interessate in presenza di danni. In ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.
151.	Sigg. Virginio Moletta, Cristina Mletta, Agostina Moletta, Elmi Moletta, Federico Venturini Sona	*Osservazioni inerenti agli immobili al Foglio 30 mapp. 866sub1, 866 sub2, 976 sub 1,976sub2, 976sub3, 893, 894, 897sub1, 897sub3, 897sub4.* *a)Danni da rumore (IN0500DE2RGIM00060011 RUMORE: ESERCIZIO FERROVIARIO-RELAZIONE ; INOSOODE2NZIM00060011 RUMORE E Vibrazioni ALBUM UBICAZIONE DEI RICETTORI 1 :2500 planimetrie ; IN0500DE2SHIM00060011 RUMORE E VIBRAZIONI SCHEDE DI CENSIMENTODEI RICETTORI foto case);*	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	06/11/2014 DVA-2014-0036818	*b)Danni da vibrazioni (vibrazionI IN0500DE2RGIM00060031 VIBRAZIONI ESERCIZIO FERROVIARIO- RELAZIONE IN0500DE2SHIM00060011 RUMORE E VIBRAZIDNI SCHEOE DI CENSIMENTODEI RICETTORI: IN0500DE2NZIM00060011 RUMORE E VIBRAZIONI ALBUM UBICAZIONE Dei RICETTORI.);* *c)Danni da polvere dI cantierizzazione (IN0500DE2RHIM00010011 Valutazione impatto polveri attività Fronte Avanzamento Lavori; VIA_ CANTIERIZZAZIONE\VIA_2\ CANTIERIZZAZIONE IN0500DE2P5IM00010241 Sona S.Giorgio ; CANTIERIZZAZIONE iN0500DE2P51MOOOI0251 Sommacampagna);* *d) Danni da viabilità di cantiere povere ,rumore e viabilità (VIA_CANTIERIZZAZIONE\VIA_3\PMA_CANTIERIZZAZIONE IN0500DE2N3AR00020031 traffico stradale I cava I discarica di cantiere; INOSOOOE2P51A00000150 viabilità e punti critici Sona ,S.Giorgio; INOSOODE2P51A00000160 viabilità e punti critici Lugagnano Sommacampagna Casella);* *e)Danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto;*	rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.
		Le nostre proprietà sono confinanti alla galleria naturale km 131+100+100+100 la nostra preoccupazione riguarda la vibrazione del terreno sia in fase di costruzione della galleria naturale sia successivamente al passaggio dei treni. Pertanto queste vibrazioni potranno portare dei problemi ai nostri immobili, *danni che dovranno essere in toto risarciti, vi potrebbero essere anche dei danni biologici causati da una serie di fattori correlati sia alla costruzione che poi al transito dei treni anche questi dovranno essere risarciti. Le nostre proprietà anche se non interessate direttamente ma confinanti verranno deprezzate sotto l'aspetto economico, pertanto pretendiamo un risarcimento economico, idem per i terreni che ricadono all'interno della fascia di rispetto , terre che da potenziali aree fabbricabili rimarranno terreni agricoli (FG 30 MAPPALI 892 264 969 111 107 237 238).* *Il cantiere identificato L.6.0.1 pasta in San Giorgio in Salci (VR) località. la Corte e immerso in una delle zone più belle ed incontaminate di Sona (VR), qualora realizzato distruggerà questo posto, da tenere presente che la creazione di questo comporterà anche la creazione di una strada e di una rotatoria, distruggendo delle coltivazioni vitivinicole e causando una serie di inconvenienti a chi vi abita nelle vicinanze. E' auspicabile cercare di spostare più a Nord il cantiere nelle vicinanze dell'autostrada A4 e costruendo una strada in parallelo alla stessa autostrada (nuova strada regionale) studiando un tracciato NORD o a SUD della stessa in modo da causare meno danni possibili sia per gli immobili sia per gli insediamenti produttivi (vigneti), in tal modo si recherebbero meno disagi sia per gli abitanti del posto che all'ambiente. Inoltre non si percorrerebbero più ne Via Segradi ne Via Gaburri ne Via Tagliaferro in San Giorgio In Salici per raggiungere le altre postazioni di lavoro.* *Le rotaie poste in galleria naturale In San Giorgio In Salici (VR) siano poste su materiale idoneo ad assorbire le vibrazioni.* *Molte persone soprattutto anziane o persone al momento non informate o non avvezze all'uso di strumenti informatici che pur riportando dei danni di qualsiasi natura causa passaggio della costruenda linea ferroviaria non avessero posto segnalazioni, richieste o quant'altro dovranno essere risarcite.*	Con riferimento alle specifiche richieste si fa presente che le vibrazioni sono state analizzate, in fase di esercizio, con apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per contenere la trasmissione delle vibrazioni. Per la fase di cantiere, l'analisi condotta non ha fatto emergere situazioni critiche. In fase di Progettazione Esecutiva potranno essere condotti maggiori approfondimenti e se necessarie adottate misure di mitigazione integrative. Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate Il cantiere operativo L06.01 è fondamentale per la realizzazione dell'opera in quel tratto e la sua localizzazione obbedisce a criteri di scelta operati al fine di minimizzare l'impatto sul territorio. Tuttavia in fase di progettazione esecutiva la tematica potrà essere approfondita e si potrà valutare la sua estensione ed i confini. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. emesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate
152.	Avv. Simone Brun e Sig.ra Rosa Zecchetto Sona 06/11/2014 DVA-2014-0036825	*Osservazioni inerenti agli immobili/terreni di via Montespada n. 2 (fog. 28).* *approfondimento dal prof. Erasmo Venosi, da intendersi qui come integralmente richiamati e trascritti come specifiche osservazioni e richieste di chiarimenti mediante rinvio al seguente link: http://www.youtube.com/watch ?v=bnd NIPEYn_g&feature=youtu.be (queste osservazioni non sono state prese in considerazione).*	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sull'intero tracciato e sull'opera in sé in quanto il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, si segnala che il progetto ha già previsto idonei interventi di mitigazione ambientale per compatibilizza-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Si richiede di provvedere ad una nuova Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera in oggetto, all'elaborazione di un tracciato alternativo a quello attualmente prefigurato e/o di soluzioni alternative quali ad esempio il potenziamento della linea storica esistente e, in ogni caso, all'effettuazione di adeguati studi agricolo-ambientali, statici ed idrogeologici sul sito Valle di Sona Monte Spada - Roccolo, nonché alla progettazione di idonee strutture atte ad attutire le vibrazioni e i rumori che l' pera in oggetto sarebbe destinata a produrre e, comunque, ad assicurare che i lavori in oggetto il seguente uso dell'infrastruttura non comportino interferenze e danni alla proprietà del sottoscritto e della signora Rosa Zecchetto, e, in particolare, alla casa di abitazione e alle colture agricole, viti e olivi, curate dall'azienda gestita dalla signora Rosa Zecchetto Brun.	re l'opera con le zone interessate dal passaggio della tratta. Tuttavia si segnala che il MATTM, con lettera Prot. 4345 del 19.12.14, ha richiesto integrazioni in merito alla richiesta di valutazione del potenziamento della linea esistente in alternativa all'attuale tracciato di PD. Tali integrazioni che saranno fornite dal Proponente. Si fa infine presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.
153.	Sigg. Bertolaso Fabio, Giraldi Daniele, Montini Grazia, Maccacaro Alessia, Sali Elvis, Soave Barbara, Moracutti Marco, Caliari Mirco, Corradini Walter, Corradini Annalisa Sona 04/11/2014 DVA-2014-0036864	*I Signori in elenco presentano le osservazioni in merio alle abitazioni identificabile al foglio 27 mappale 590, km 126-135 circa. Si riportano in sintesi nel seguito:* *Il progetto e lo stesso del 2003, non tiene conto delle variazioni urbanistiche occorse negl'anni sul tracciato previsto per la Tav. Pertanto andrebbe rivalutato riprogettando il percorso e la dislocazione dei cantieri.*	In tracciato della linea AV/AC non è modificabile essendo già stato oggetto di approvazione con delibera CIPE n.120/2003. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento. In sede di redazione del progetto esecutivo potranno essere affrontate specifiche situazioni per migliorare la soluzione progettuale.
		I vari cantieri previsti nel Comune di Sona, con la movimentazione giornaliera di centinaia di camion, metterebbero in ginocchio un paese con situazione delta viabilita già precaria e scadente. Proponiamo di dislocare la cantieristica tutta a sud della linea Tav, vista che la maggior parte del territorio a sud e terreno agricolo.	La dislocazione delle piste è già sostanzialmente tutta collocata a sud della futura Linea AV/AC. Per motivi operativi alcune aree tecniche e di stoccaggio devono però essere mantenute anche a nord e conseguentemente devono essere collegate alla viabilità esistente.
		La cantieristica prevista a nord della linea esistente che lambisce le abitaziani, costringe gli abitanti ad percorrere strade già intasate attualmente (vedi SS.11)	La dislocazione delle piste è già sostanzialmente tutta collocata a sud della futura Linea AV/AC. Per motivi operativi alcune aree tecniche e di stoccaggio devono però essere mantenute anche a nord e conseguentemente devono essere collegate alla viabilità esistente.
		In riferimento alla planimetria di individualizzazione dei ricettori censiti IN0500DE2NZIM00060011 pg.75/88, non troviamo l'utilità di aprire un'ulteriore sottopasso con realizzazione di una rotonda, a nord della linea (Via Campagnola-Via Valle Località Cavecchia), vista che esiste già una viabilità che collega Sona con Sammacampagna attraverso un sottopasso già esistente (lac. Campagnala) vicino all'azienda Nord Bitumi	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda alla richiesta analoga del Comune di Sona (N° 142).
		Lamentano danni da esproprio (IN0500Dep6aq00001741), rumore e vibrazione (135 IN500DE2P51M00060241), viabilità di cantiere polvere, rumore (cantiere L.7.S.T.3 di mq. 4.632 e L.A.T.2 di mq. 9377(INOSOODE2P51M0010241), eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto, elettromagnetismo e formulano una serie di richieste. *Di seguito le Modifiche progettuali:* *Il progetto originario è antecedente agli edifici in oggetto, l'esproprio prevede l'abbattimento di una porzione del muro perimetrale di nostra proprietà pari a 18 mq. Segnaliamo che nell'area prevista dell'esproprio è presente il sistema fognario di tutto il nostro condominio. Per tale motivo chiediamo :* *a) che la realizzazione dell'opera sia spostata di qualche metro verso est occupando terreno agricolo* *b) la realizzazione di marciapiede a ridosso dell'opera per mettere in sicurezza le uscite delle case* *c) per tutto il confine del caseggiato con la strada di nuova realizzazione si chiede la costruzione di un muro di cinta in sasso e cemento (altezza circa cm 150/180) per la sicurezza degli abitanti* *d) cancellazione dal progetto, dell'imbocco tra il lotto 590 e il lotto 133, trattasi di strada pedonabile privata non risultante dalle planimetrie catastali comunali* *e) chiusura del passaggio pedonale, sopra descritto (punto d), per evitare l'accesso alla nuova strada che si rende-*	Per quanto riguarda le mitigazioni degli impatti in fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Con riferimento alle specifiche richieste si fa presente che non sono pertinenti in quanto non oggetto di VIA. In ogni caso potranno essere valutate in fase di esecuzione.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		rebbe pericoloso per gli abitanti e in particolar modo per i bambini.	
		Richlesta mitigazioni ambientali: *Il nostro lotto è in piena zona contrassegnata con bollino rosso (interventi diretti), con bollino azzurro (polveri). Quindi interessato al massimo inquinamento acustico e polveri. Si chiede pertanto per tutte le abitazioni presenti sul* *lotto i seguenti interventi:* *- la prevista sostituzione degli infissi e la coibentazione esterna termoacustica nel pieno rispetto delle normative vigenti,* *- coibentazione e implementazione sistema di fissaggio e ancoraggio di tutto il manto di copertura che supporti le vibrazioni, con posa di materiale di consistenza acustica su tutto il caseggiato presente mappale 590,* *- mitigazione con pannelli fonoassorbenti su tutto il perimetro del lotto,* *- piantumazione lungo il ciglio della nuova strada di Via Campagnola per una maggior mitigazione da polveri e da rumore.* *Installazione di una centralina e monitoraggio ambientale per polvere ed inquinamento.*	Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e delricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per contenere la trasmissione delle vibrazioni in fase di esercizio. Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. Il piano di monitoraggio, che prevede controlli ambientali in tutte le fasi, sarà condiviso con gli Enti di controllo.
154.	Sig. Alfredo Cunego 11/11/2014 DVA-2014-36865	L'Osservazione è la stessa di cui alla nota n° 46	Vedere Osservazione n° 46
155.	Soc. ANCAP S.p.A. Sona 13/10/2014 DVA-2014-0036885	*Incompatibilità tra il nuovo tracciato ferroviario e la ditta ANCAP, la conseguente nuova collocazione, nonché il risarcimento di tutti i danni.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che in ogni caso l'ANCAP sarà rilocata. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna N° 39 avanzata in ambito CdS
156.	Sig.ra Emilia Fraccaroli Peschiera 30/10/2014 DVA-2014-0036897	*Osservazioni inerenti agli immobili e terreni censiti al Foglio 13, Mappale n. 226.* *Il previsto cantiere causerà danni da vibrazioni, danni da polveri, danni alla attività di floricultore, danni da perdita di valore della proprietà.* *La proprietaria chiede di valutare un tracciato alternativo o potenziare la linea storica esistente, qualora non fosse possibile, chiede un congruo risarcimento dei danni*	Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Minstero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata. Eventuali danni materiali e immateriali saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.
157.	Consorzio Tutela del Lugana Doc 04/11/2014 DVA-2014-0036921	*1. Il patrimonio ambientale, unico nel suo genere, subirebbe profonde ed irreversibili trasformazioni (siti patrimonio UNESCO, corridoi ecologici, cordoni morenici ...).* *2. Le attività agronomiche di eccellenza (zona viticola Lugana DOC e zona Grana Padano) ridurrebbero in modo consistente, per sottrazione di suolo, sia aree di produzione che l'indotto economico.* *3. La fiorente attività turistica, oggi attestata a 22 mln di presenze/anno, patirebbe le inevitabili conseguenze dei disagi provocati da una prolungata cantierizzazione.* *4. Il delicato sistema idrogeologico e la rete idrica minore, che caratterizzano il bacino gardesano, subirebbe conseguenze ormai ben note in situazioni analoghe e che non sono state, a nostro avviso, sufficientemente approfondite nella Valutazione Ambientale.* *5. Sul costo dell'opera si e già espressa la Corte dei Conti il 7 Luglio 2011 esprimendo parere contrario: " .... l'opera PREGIUDICA L'EQUITA' INTERGENERAZIONALE, caricando in modo sproporzionato su generazioni future (si*	Punti 1 - 5 Si evidenzia che il tracciato è stato già approvato con Delibera CIPE 2003 e contestualmente è stato espresso parere favorevole di compatibilità ambientale sull'intera opera. *6. Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		arriva in alcuni casi al 2060) i vantaggi ipotetici goduti da quelle attuali ". *6. Non si è tenuto conto delle indicazioni della Comunità Europea (Gazzetta Ufficiale CEE n. L 228/1 del 9.9.1996), che invita a "sollecitare il riassetto delle vie ferroviarie esistenti evitando di creare nuovi corridoi di disturbo in siti intatti ".* *7. Non è stata fatta una corretta valutazione del rapporto tra costi e benefici dell' opera: i tempi di percorrenza della tratta Brescia-Verona, grazie alla realizzazione della linea AV I AC, saranno migliorati di soli pochi minuti; e questo a fronte di costi di realizzazione spropositati e di cantieri che si protrarranno per molti anni, compromettendo in modo irreversibile l' economia e l'ecosistema della zona.* *8. Lo Studio di Impatto Ambientale e stato predisposto partendo da un'ipotesi progettuale basata principalmente sulla realizzazione di sottopassi per l'attraversamento viario della realizzanda linea AV I AC: non si tiene conto cosi del fatto che, nel progetto definitivo da ultimo depositato, sono previsti cavalca ferrovia, in luogo dei sottopassi, dell'altezza in alcuni casi di oltre 12 metri, il cui impatto visivo e paesaggistico e molto rilevante e deleterio.* *9. Lo Studio di Impatto Ambientale risale al 2003 e non è più stato aggiornato, nonostante le rilevanti trasformazioni che il territorio coinvolto ha subito nel frattempo, sia sotto il profilo urbanistico, sia sotto il profilo ambientale e paesaggistico, sia infine sotto il profilo della vocazione produttiva ed economica. La distanza temporale di ben 11 anni tra la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale e la redazione del progetto definitive contrasta in modo esplicito con quanto statuisce l'art 26, co. 6, del d.lgs. 152 del 2006, ai sensi del quale "i progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale. Tenuto conto delle caratteristiche del progetto il provvedimento può stabilire un periodo più lungo. Trascorso detto periodo, salvo proroga concessa, su istanza del proponente, dall'autorità che ha emanato il provvedimento, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale deve essere reiterata". E' vero che, in base alla stessa disposizione, tale termine "si applica ai procedimenti avviati successivamente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4", ma e altrettanto vero che la disposizione risponde ad un criterio di ragionevolezza e buon andamento dell'azione amministrativa, perché uno studio di impatto ambientale "vecchio" di ben 11 anni non è in grado di dare risposta alle esigenze di corretto inquadramento ambientale di un progetto che la procedura di Via intende tutelare.* *10. Non paiono essere stati adeguatamente considerati i rischi sull'assetto idrogeologico del territorio attraversato dalla nuova linea, sul regime delle falde e sul sistema di captazione delle acque. La scelta progettuale di realizzare nuove gallerie costituisce un fattore di oggettivo rischio, che le soluzioni alternative che andremo ad illustrare consentono di scongiurare.* *11. Infine, non sembra essersi tenuto conto in alcun modo della durata e dell'impatto dei cantieri, che per molti anni stravolgeranno le attività produttive, turistiche e sociali della zona.* *12. CHIEDE* *che venga presa in considerazione una delle ipotesi già valutata da CEPAV DUE, che prevede di utilizzare la linea storica esistente, debitamente potenziata e dotata di modeene applicazioni tecnologiche che eviterebbe le criticità esposte e le conseguenze che ne deriverebbero sul territorio.*	*7. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA: la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.* *8. Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che la scelta dell'opera (sottopasso, cavalcaferrovia, cavalcavia, ecc...) più adatta a risolvere l'interferenza di infrastrutture esistenti con l'opera in progetto viene principalmente determinata da diversi fattori:* *- esigenze geometriche per il rispetto dei franchi prescritti da norme tecniche;* *- contenimento dell'occupazione di suolo;* *- lunghezza dell'opera;* *- contenimento dei costi;* *- agevolare la manutenzione della stessa;* *- ecc.* *9. Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Minstero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura riguardante l'intera opera risulta dunque già espletata. Va inoltre precisato che sin dal 2003 il CIPE aveva posto lungo tutto il tracciato il vincolo di fascia preordinata all'esproprio, vincolo che è stato poi regolarmente reiterato ed è tutt'oggi in vigore.* *10. Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si precisa che il progetto prevede le valutazioni qui richieste. In particolare, per esempio, sono stati sviluppati appositi studi geologici-idrogeologici atti a valutare gli impatti delle gallerie di progetto sulle sull'assetto della falda e sulle condizioni idrogeologiche esistenti e previste le misure di mitigazione da prevedere e definire in una fase di progettazione di maggior dettaglio.* *11. La fase di costruzione risulta essenziale per la realizzazione dell'opera; sono stati predisposte diverse analisi al fine di valutare gli impatti ambientali ed individuare le diverse soluzioni mitigative da adottare.* *Inoltre si segnala che eventuali danni diretti e indiretti saranno compensati secondo quanto previsto dalla normativa vigente (D.P.R. 327 e ss.mm.ii.)* *12. Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul traccia-*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			to e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.
158.	St. Tecnico Orlandi per Sig. Stefano Brutti 11/11/2014 DVA-2014-36927	Si tratta dell'agiornamento dell'Osservazione già inviata dal Sig. Brutti al n° 30 con accluse l'elenco dei firmatari (e/o comproprietari) favorevoli alle proposte di ui all'istanza. Sono state approfondite alcune criticità legate alle abitazionie alla viabilit à dell'area interessata, territorio a prevalente caratterizzazione agricola e residenziale, In parte già presentate. • La strada di progetto prevista per accedere al cantiere L.7.0.1 porterebbe rotonde e nuove infrastrutture utili solo per il momento critico legato alla viabilità di cantiere ma di nessuna utilità futura per tutta la popolazione limitrofa • Il carico di traffico e d'inquinamento andrebbe a gravare la frazione di Caselle, che deve già sopportare le condizioni critiche di inquinamento date dalla presenza di tutte le arterie infrastrutturali di Verona (aeroporto, autostrade, tangenziali, ferrovia) • La strada del progetto definitivo offre un collegamento doppio tra l'area del Quadrante Europa e il cantiere Operativo L.7.0.1. in quanto tale collegamento è fattibile dalla strada di cantiere parallela alla ferrovia, con partenza dalla rotonda di progetto di via rampa; il raddoppio della strada comporterebbe dei costi di cantiere perlomeno criticabili oltre che inutili • La strada di progetto si interseca con la recente pista ciclabile che è parte del percorso di collegamento tra Sommacampagna e Verona; il passaggio dei camion andrebbe a vanificare questa possibilità di mobilità sostenibile e cicloturismo. *RICHIESTE e PROPOSTE* Vedere Osservazione n° 30	Vedere Osservazione n° 30 *RICHIESTE e PROPOSTE* In sede di progettazione esecutiva della cantieristica si terrà in considerazione la segnalazione.
159.	Comitato per il Parco delle colline moreniche del Garda Intera tratta 31/10/2014 DVA-2014-0036942	*La scelta del tracciato attraverso il territorio delle colline moreniche che cingono a sud il lago di Garda appare assolutamente inappropriata, insensata e da respingere per diverse ragioni. In particolare:* *Per tutte queste e molte altre ragion; il Comitato* *CHIEDE* *Che venga seriamente considerata una delle ipotesi già valutata da CEPAV DUE, che prevede di utilizzare la linea storica esistente, con l'intervento di moderne applicazioni tecnologiche che risparmierebbe al territorio e alla sua numerosa comunità tutti i danni esposti in queste osservazioni e le pesanti conseguenze anche sulle generazioni future.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.
		1) Il valore paesaggistico e ambientale è di grande pregio, paragonabile al Chianti toscano. Questo territorio è stato dichiarato dalla Regione Lombardia area di rilevanza ambientale fin dal 1984, come sanno i 22 milioni di turisti che frequentano il lago di Garda, di cui le colline moreniche costituiscono il completamento e ulteriore bellezza. All'interno di questo paesaggio affacciato al lago sono conservati siti di estrema importanza, sia per il valore storico-archeologico che per quello naturalistico. Il tracciato della TAV incide proprio su questi siti. *2) Questa vasta zona di fertile terreno agricolo , un'enclave unica in tutta Italia e di grande pregio, coltivata per la produzione vinicola a Denominazione di Origine Controllata, verrebbe sconvolta dalla costruzione della TAV, inoltre il forte inquinamento elettromagnetico causato dalla sua presenza creerebbe gravi limiti alle coltivazioni, compromettendo attività lavorative e qualità della produzione.* *Non si riesce a capire come sia possibile da un lato auspicare la ripresa economica grazie al formarsi di iniziative aziendali e imprenditoriali e dall'altro cancellarla o ridurne pesantemente le capacità produttive con questo genere di interventi distruttivi.* *3) Molto pesanti e assai gravi si presentano le prospettive per il turismo, vocazione naturale e principale fonte di economia di questo territorio, dal momento che la presenza di cantieri e reti stradali rese trombotiche per una previsione di almeno dieci anni, costituirebbero un notevole disincentivo al turismo, contribuendo al depositarsi, presso i Paesi europei amanti del Garda, di indelebili segni negativi perduranti ben oltre la conclusione dei cantieri TAV.* *4) Questo paesaggio ambientale e agricolo è in attesa del riconoscimento, dalla Regione Lombardia e Regione Veneto, di Parco Regionale delle colline moreniche del Garda, per il quale sono state raccolte le migliaia di firme de-*	Punti 1-4 Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che il tracciato è stato previsto per l'83% in affiancamento ad altre infrastrutture esistenti, così da limitare l'impatto sul territorio, inclusi i beni vincolati dal Dgls 42/2004. Il progetto ha previsto idonei interventi di mitigazione ambientale per compatibilizzare l'opera con le zone tutelate. In ogni caso il progetto è stato sottoposta all'approvazione del Ministero dell'Ambiente e delle Soprintendenze per le competenze del caso.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		positate nelle due Regioni per una proposta di legge di iniziativa popolare. Il passaggio della TAV rappresenterebbe non solo uno sfregio macroscopico a tutto il territorio, ma verrebbe a vanificare il lungo e impegnativo lavoro per l'ottenimento di tale riconoscimento.	
		5) I costi previsti per il progetto definitivo sono fortemente esorbitanti, rispetto ai costi di ammodernamento dell'attuale linea storica, la cui attuazione apparirebbe compatibile così come indicato da esperti del settore della viabilità ferroviaria. Si tenga conto che conto della tratta che si dovrebbe in seguito concludere a Mestre, della velocità che non potrà mai essere nella media dei 300 orari a causa dei diversi ostacoli lungo il percorso, media oraria che alla fine non sarà nemmeno competitiva rispetto ai 250 orari delle attuali frecce bianche che coprono questo percorso. Che venga seriamente considerata una delle ipotesi già valutata da CEPAV DUE, che prevede di utilizzare la linea storica esistente, con l'intervento di moderne applicazioni tecnologiche che risparmierebbe al territorio e alla sua numerosa comunità tutti i danni esposti in queste osservazioni e le pesanti conseguenze anche sulle generazioni future	Punto 5 Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.
160.	Comune di Castelnuovo - Parere 11/11/2014 DVA-2014-36984	Nell'Osservazione il Comune di Castelnuovo trasmette il Parere di cui alla delibera n° 69 del 20/10/2014. Tale Delibera è stata però ampliata e ricompresa nel successivo invio del 03/11/2014 di cui all'Osservazione n° 35	Vedere Osservazione n° 35
161.	Sigg. Luca Caltran, Marziano Mantovani e Lorenzo Carraro Sona 06/11/2014 DVA-2014-0037005	*Osservazioni inerenti agli immobili di cui al Foglio 27 Mappale 582.* *Innanzitutto consideriamo assurda c inutile la realizzazione dell'opera visto che per la tratta Milano-Venezia si otterrebbe un :miglioramento in tempi di percorrenza di soli 20 minuti a scapito di un costo di realizzazione di circa 60 milioni di euro per chilometro. Inoltre il progetto e lo stesso del 2003 e non prevede le modifiche urbanistiche che sono state apportate successivamente, andrebbe quindi rifatta una valutazione . I cantieri previsti a Sona, con la movimentazione giornaliera di centinaia di camion, andrebbero a ostacolare la viabilità già precaria.* *Danni da rumore (INOSOODE2PSJM00060241)* *Danni da viabilità di cantiere polvere, rumore (JNOSOODE2P51M00010241)* *Danni da eccessiva luminosità non valutata* *Danni da elettromagnetismo*	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.
		IL nostro lotto è in piena zona contrassegnata con bollino rosso (interventi diretti BA-40-107-A V) e con bollino azzurro polveri. Richiediamo pertanto: *•La prevista sostituzione degli infissi e la coibentazione esterna termoacustica nel pieno rispetto delle nonne vigenti* *• coibentazione e implementazione sistema di fissaggio a ancoraggio di tutto il manto di copertura che supporti le vibrazioni, con posa di materiale di consistenza acustica su tutto il caseggiato presente mappale 582* *• mitigazione ove possibile del perimetro del lotto* *• installazione di una centralina per monitoraggio polveri ed inquinamento*	Con riferimento alle specifiche richieste si fa presente che non sono pertinenti in quanto non oggetto di VIA. In ogni caso il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per contenere la trasmissione delle vibrazioni in fase di esercizio. Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. Il piano di monitoraggio, che prevede controlli ambientali in tutte le fasi, sarà condiviso con gli Enti di controllo.
162.	Avv. Roberto Brun	L'Osservante fra le premesse generali esprime la consapevolezza che a tutt'oggi non è dato sapere se (e si ritiene	Al riguardo dell'Osservazione si ricorda che Il progetto preliminare

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	11/11/2014 DVA-2014-37007	quindi allo stato di dover escludere che) esistano appropriati studi di impatto ambientale dell'opera in oggetto sul territorio interessato (Valle di Sona, Monte Spada - Roccolo e relativi declivi collinari) aggiornati in relazione gli interventi edilizi e di sistemazione della collina e della valle realizzati successivamente alla Valutazione di Impatto Ambientale effettuata oltre un decennio orsono, né se siano stati valutati progetti alternativi o se siano stati approntati strumenti di tutela atti a salvaguardare, con l'utilizzo della migliore e più aggiornata tecnologia oggi disponibile il territorio, con le sue aziende agricole, agrituristiche e turistiche, nonché l'intera collettività. Oltre a questa e altre osservazioni generale richie che che : Si provveda ad una nuova Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera in oggetto, all'elaborazione di un tracciato alternativo a quello attualmente prefigurato e/o di soluzioni alternative quali ad esempio il potenziamento della linea storica esistente e, in ogni caso, all'effettuazione di adeguati studi agricolo-ambientali, statici ed idrogeologici sul sito Valle di Sona - Monte Spada - Roccolo, nonché alla progettazione di idonee strutture atte ad attutire le vibrazioni e i rumori che l'opera in oggetto sarebbe destinata a produrre e, comunque, ad assicurare che i lavori in oggetto e il seguente uso dell'infrastruttura non comportino interferenze e danni alla proprietà del sottoscritto, e, in particolare, alla casa di abitazione e alle colture agricole, viti e olivi, curate dall'azienda gestita dalla signora Rosa	è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, e a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio. La presente fase si riferisce alle sole parti in variante ripubblicate. Inoltre In data 8 maggio 2009 (pubblicata in GU del 8/6/2009 n°130) è stata enmessa la Delibera CIPE 21/2009 : *Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) linea AV/AC Milano-Verona.* *(Rinnovo vincolo preordinato all'esproprio.).* *L'attuale procedura è relativa* esclusivamente alle varianti ingenerate dalle prescrizioni della Delibera CIPE 120/2003. Nei sia relativi sono acclusi gli studi su rumori e vibrazioni e le opere di mitigazioni relative. Gli eventuali danni danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo.
163.	Comune di Verona 306296 06/11/2014 DVA-2014-0037011	*In relazione al progetto* *a)Il nuovo cavalca ferrovia denominato "Via De Amicis" genererà un nuovo flusso veicolare attualmente inesistente. Questa nuovo asse si sviluppa su viabilità locale secondaria, inadeguata a sostenere il traffico così generato. L'opera in progetto da così origine a tre criticità lungo l'asse Via Cason – Via Sommacampagna:* *• intersezione fra Via Belvedere e Via Cason a sud del cavalca ferrovia;* *• difficolta di transito in loc. Ca Nova dovuta all'attuale sezione stradale molto ristretta;* *• incrocio con Via Verona e gli innesti degli svincoli della tangenziale, dove sono già presenti molti punti di conflitto. Alla luce di quanto sopra espressossi ritiene necessario che il progetto debba dare soluzione alle criticità sopra descritte mediante l'allargamento dell'asse Via Cason - Via Sommacampagna con un'adeguata sezione stradale e la riorganizzazione degli incroci sopra citati. Al riguardo si richiama lo schema grafico allegato all'osservazione del Coordinamento Progettazione Urbanistica Qualità Urbana.* *b) Il tratto di Via Cason, che collega all'abitato di San Massimo ed indicata come viabilità di cantiere, ha istituita una limitazione al transito per i veicoli aventi una massa superiore a 5,5 t;* *c) il tratto di Via Cason, che conduce a Via Sommacampagna, ha istituita una limitazione al transito per i veicoli aventi una massa superiore a 3,5 t e in località Canova di Santa Lucia la ridotta larghezza della carreggiata determina un tratto a senso unico alternato;* *d) eventuali acquisizioni o utilizzi temporanei di aree comunali necessarie per la realizzazione del progetto, andranno assoggettate alle disposizioni del D.P.R. 327/2001 "Testo unico sugli espropri", salvo diversa pattuizione tra il Comune di Verona e ii soggetto proponente;* *e) verificato il piano particellare, viene interessata solo una parte della Via Cason, che risulta inserita negli elenchi delle strade comunali con deliberazione di Consiglio Comunale del 30 novembre 1962 n. 191.*	Punti a -.c La richiesta è fattibile e si propone l'allargamento della Via Canova (a 8,50 metri) da Via Cason a Via Verona per una lunghezza di circa 1.100 metri. Punto d Quanto richiesto è già previsto dal Progetto definitivo
		In relazione allo studio di impatto ambientale *1. nei vari scenari temporali previsti, sono state analizzate condizioni della qualità dell'aria o dell'inquinamento acustico con l'indicazione delle azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni dei piani di settore e comunque nel rispetto dei limiti indicati dalla normativa. La suddetta attività dovrà essere svolta sotto la supervisione tecnico-scientifica di A.RP.AV., o di altri Soggetti di equivalente livello tecnico scientifico individuati dalla Regione;* *2. le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera, ed ai prevedibili rischi per la salute e prevedendo idonee e specifiche misure mitigatrici;* *3. con riferimento al piano di monitoraggio si ritiene opportuno che debba essere condiviso con l'A.R.P.A.V. in merito alle tempistiche di analisi, l'individuazione delle aree in esame, gli strumenti e metodiche da utilizzare (uso di laboratorio mobile e*	1. La richiesta non è di competenza del proponente. 2 - Le misure di mitigazione previste dal Progetto sono incluse nello scopo del lavoro del Proponente. 3 - ARPA V ha esaminato la documentazione ed ha fatto pervenire le sue osservazioni. 4 - Per quanto possibile l'esecuzione delle mitigazioni saranno anticipate. 5 - Dopo l'approvazione del progetto, per quanto possibile, le mitigazioni saranno sviluppate in accordo alle Amministrazioni locali con le quali sarà possibile stipulare appositi accordi. 6. Per tutte le aree a verde è garantita la manutenzione per i primi

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		centraline fisse, manuali di gestione, procedure per completare il monitoraggio) e i parametri da analizzare, comprendendo anche le misure di mitigazione'; *4. si dovrà anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla cantierizzazione e al completamento dell'infrastruttura;* *5. le azioni mitigative dovranno essere sviluppate in accordo con il Comune di Verona, affinché si possano fornire utili contributi all'individuazione sia delle tipologie delle opere sia della. loro localizzazione. Il progetto definitivo dovrà altresì individuare strumenti di garanzia dell'effettiva coerente e sincrona realizzazione delle opere di ambientalizzazione;* *6. dovrà essere assicurata la manutenzione delle aree rivegetate e la vitalità di tutte le essenze arboree, arbustive e erbacee, di nuovo impianto; a questo scopo, si dovrà effettuare apposita verifica, nei tre anni successivi alla semina, con obbligo di sostituzione nel caso di fallanza;* *7. dovranno essere definite nel progetto le modalità di manutenzione delle opere di mitigazione acustica ed atmosferica; la sostituzione delle parti usurate o danneggiate dovrà comunque avvenire con materiale di prestazioni non inferiori alle precedenti.*	due anni dalla piantumazione, compresa la sostituzione delle fallanze. Successivamente la manutenzione delle aree sarà a carico del relativo proprietario. Per quanto riguarda le barriere antirumore il mantenimento delle prestazioni è garantito da RFI che effettua su tutte le tratte le periodiche manutenzioni. 7. Le mitigazioni antipolvere sono relative alla sola fase di costruzione, qualora si rilevi necessaria la sostituzione delle parti usurate o danneggiate avverrà con materiale di prestazioni non inferiori alle precedenti.
		Inquinamento luminoso *Secondo la recente legge regionale 17/2009, il territorio del comune di Verona ricade nell'ambito delle fasce di protezione degli osservatori astronomici e pertanto tutti gli impianti di illuminazione esterna esistenti devono essere adeguati per non disperdere il flusso luminoso verso l'alto.*	Si prende atto della segnalazione
		Elettromagnetismo *Le fasce di rispetto degli elettrodotti e delle cabine di trasformazione dell'energia elettrica sono caratterizzate da un'induzione magnetica di intensità maggiore o uguale all'obiettivo di qualità.* *Si rammenta che all'interno di dette fasce (art. 4, comma 1, lett. h, della legge 36/2001) non e consentita alcuna destinazione di edifici a uso residenziale, ovvero che comporti una permanenza superiore a quattro ore. A tal proposito si evidenzia che sulla G.U. del 5 luglio 2008 n. 156 è stato pubblicato: Il Decreto 29 maggio2008. Tale decreto approva una metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto pertinenti alle linee elettriche aeree ed interrate, esistenti e di progetto.* *Qualora fossero previste nuove cabine di trasformazione dell'energia elettrica, o modifica delle esistenti dovranno essere determinate le fasce di rispetto secondo quanto previsto dall'art. 4 del d.p.c.m. 8 luglio 2003, tenendo conto degli effetti cumulativi dovuti agli affiancamenti e/o intersezioni di più elettrodotti.*	Nel Comune di Verona non sono previste né elettrodotti né cabine di trasformazione energia.
		Inquinamento acustico *L'elaborato individua delle opere di mitigazione laddove sono. superati i limiti acustici indicati dal D.P.R. 459/1998.* *Si prende atto che è stato individuato un certo numero di punti in corrispondenza dei recettori sensibili per effettuare lo studio preliminare e presso i quali è previsto il piano di monitoraggio post operam, al fine di verificare:* *1. la rumorosità indotta dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura;* *2. le alterazioni di clima acustico ex ante in corrispondenza delle aree e dei recettori maggiormente esposti;* *3. verificare le stime previsionale e gli effetti di mitigazione.* *L'art. 2 comma 3 lett. h) delle linee guida ARPAV (BUR 92/2008), prevede che la valutazione d'impatto acustico debba verificare eventuali modificazioni dei flussi di traffico in corrispondenza delle strade esistenti, modificate o di nuova realizzazione causate dal progetto, come ad esempio il cavalca ferrovia Via De Amicis e le viabilità esistente che sarà interessata da traffico di cantiere. Si prevede che debbano essere indicati eventuali variazioni di livelli di rumore riferiti ai descrittori acustici considerati, in corrispondenza del territorio e dei recettori maggiormente esposti.* *Pur prendendo atto che nel Comune di Verona non sono previsti cantieri base o cantieri operativi, ma solo un'area di stoccaggio dei materiali necessari per la realizzazione dell'opera, nella quale non sono previste lavorazioni rumorose, si prescrive in linea generale con riferimento alle attività del cantiere quanto segue anche in riferimento _all'art. 19 del Regolamento Comunale per la Disciplina delle Attività Rumorose:* *a) dovrà essere adottata ogni possibile misura organizzativa per ricondurre le attività più disturbanti sotto il profilo acustico alle seguenti fasce orarie: dalle ore 08:00 alle ore 12:30 e dalle ore 14:00 alle ore 19:00;* *b) dovranno essere avvertiti i recettori più disturbati dall'attività del cantiere mediante avvisi e/o l'apposizione di*	Saranno adottate, per quanto possibile, le azioni e le precauzioni indicate dal Comune.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		cartelli ben visibili sulla recinzione del cantiere, con l'indicazione dei giorni in cui saranno effettuate le lavorazioni più rumorose ed i rispettivi orari, al fine di informare preventivamente del disagio temporaneamente arrecato; *c) dovrà essere preventivamente nominate un Responsabile della Gestione Acustica del cantiere, che dovrà essere sempre reperibile e che si occuperà di attuare tutti gli accorgimenti tecnici e comportamentali, economicamente fattibili, al fine di minimizzare il disagio per la popolazione esposta e fungerà da tramite con gli organi di controllo; nome ed i recapiti del Responsabile della Gestione Acustica del cantiere dovranno essere indicati anche sul cartello di cantiere;* *d) gli avvisatori acustici saranno utilizzati solo se non sostituibili con altri di tipo luminoso e nel rispetto delle vigenti norme antinfortunistiche;* *e) tutte le macchine del cantiere dovranno essere conformi al D.Lgs. 04/09/2002 n. 262 e mantenute in efficienza.*	
		Si chiede infine di verificare la rispondenza dei contenuti del piano di monitoraggio, con le "Linee guida per il controllo e il monitoraggio acustici ai fini delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni VIA", dell'istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), approvato dal Consiglio Federale nella seduta del 20 ottobre 2012 - DOC. n. 25/12 e in particolare nella parte II "protocollo per la verifica dell'efficacia delle mitigazioni previste nei pareri di contabilità ambientale delle infrastrutture ferroviarie" e parte il "protocollo per la verifica dell'efficacia delle mitigazioni previste nei pareri di compatibilità ambientale di grandi opere".	Il Progetto di Monitoraggio Ambientale risponde alle Linee Guida per il controllo e il Monitoraggio acustico ai fini delle verifiche di ottemperanze delle osservazioni VIA. La verifica richiesta è stata fatta da ARPAV.
		Atmosfera *Date le dimensioni dei cantieri e i notevoli movimenti terra previsti, si chiede di adottare le migliori tecniche disponibili per limitare le emissioni nella fase del lavori. Oltre a quelle già previste, si valuti l'adozione di:* *• compattazione delle piste di cantiere;* *• limitare per quanto possibile le altezze di getto dei materiali;* *• privilegiare per quanto possibile l'impiego di mastice d'asfalto e di bitumi a caldo* *•con bassa tendenza di esalazione di fumo;* *• privilegiare l'uso di carburanti a basso tenore di zolfo e usare veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE Fase IIIB o, in alternativa, veicoli muniti di filtri anti particolato con certificazione VERT;* *• eseguire la manutenzione periodica dei macchinari come previsto dalle case fornitrici;* *• informare le maestranze di come comportarsi per ridurre le emissioni di cantiere.* *In merito alle misure di qualità dell'aria previste, si raccomanda che i punti di monitoraggio sia concordati preventivamente con ARP AV e rispettino ii D.lgs. 155/2010 relativamente ai criteri di posizionamento sulla micro scala.* *Si chiede, per quanto possibile, di limitare l'uso di gruppi elettrogeni all'interno dei cantieri, predisponendo adeguati allacciamenti elettrici possibilmente con un contralto che preveda la fornitura di energia prodotta da fonti energetiche rinnovabili (FER).*	Nel Comune di Verona non sono previsti cantieri. Saranno adottate, per quanto possibile, le azioni e le precauzioni indicate dal Comune.
		Per evitare che durante il monitoraggio ante-operam del lotto funzionale successive, che coinvolgerà il nodo di Verona, ci sia un'interferenza dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico con i lavori del lotto in oggetto, si valuti l'opportunità di inserire nel monitoraggio ante operam il raggruppamento residenziale "Pincherla" sito in via Cason 70 - Comune di Verona, concordando con Arpav le tempistiche di analisi; l'individuazione dei punti di monitoraggio, gli strumenti e metodiche da utilizzare.	Si ritiene opportuno che le misure ante operam relative al nodo di Verona siano effettuate dall'esecutore del corso d'opera per omogeneità di metodica e approccio. In relazione alle limitate attività di costruzione potenzialmente interferenti con l'insediamento "Pinchera" e che peraltro avranno una durata limitata, basterà effettuare le misure ante operam in un periodo in cui non sono presenti le suddette attività.
		Tutela suolo e acque *Si prende atto dei monitoraggi proposti, al fine di verificare un'eventuale interferenza dell'opera in progetto con le acque sotterranee.* *In merito alla relazione per il riutilizzo dei materiali da scavo, ai sensi del piano di utilizzo DM 161/2012, si prende atto di quanta presentato.* *Per quanto concerne lo smaltimento delle acque meteoriche, si prescrive che la quota di posa dei pozzi perdenti per la dispersione delle acque meteoriche sia scelta dopo un'opportuna valutazione atta a definire l'estensione dello strato superficiale del sottosuolo idoneo a ricevere le acque meteoriche di dilavamento, al fine di garantire un'adeguata protezione delle acque sotterranee, come previsto nel Piano di Tutela delle Acque ed in particolare come*	Si prende atto della segnalazione e se ne terrà conto nel Progetto Esecutivo

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		specificato dalle Linee Guida pubblicate con D.G.R.V. 80/2011. *5) di dare atto che il parere sopra riportato dovrà essere integrato con il parere che sarà espresso dalle Circoscrizioni 3A. e 4", che verrà trasmesso al .Ministero successivamente;* *6) di incaricare il Coordinamento Progettazione Urbanistica e Qualità Urbana di trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti ii parere sul progetto definitivo "infrastrutture strategiche definite dalla legge obiettivo n. 443/01 - Linea A.V./A.C. Torino - Venezia tratta Milano Verona - Lotto Funzionale Brescia Verona";* *7) di incaricare il Coordinamento Ambiente di trasmettere al Ministero dell'Ambiente le osservazioni per la parte della Valutazione d'impatto Ambientale sulla cantierizzazione dell' opera;* *8) di dare atto che la localizzazione dell'intervento è stata approvata con delibera del Consiglio Comunale n. 22/2000.*	
164.	Sigg. Moletta e Federico Venturini 12/11/2014 DVA-2014-37050	Gli Osservanti notano come le loro proprietà siano confinanti alla gallerie naturale km 1314100+100+100 ed esprimono preoccupazione riguarda la vibrazione del terreno sia in fase di costruzione della galleria naturale sia successivamente al passaggio dei treni. (con possibili danni biologici ed economici dovuti al deprezzamento) E' auspicabile cercare di spostare più a Nord il cantiere nelle vicinanze dell'autostrada A4 costruendo una strada in parallelo alla stessa autostrada (nuova strada regionale) studiando un tracciato a NORD o a SUD della stessa in modo da causare meno danni possibili sia per gli immobili sia per gli insediamenti produttivi (vigneti), in tal modo si recherebbero meno disagi sia per gli abitanti del posto che all'ambiente.	Gli studi di Impatto sul Rumore e sulle vibrazioni sono presenti nei documenti con tutte le conseguenti opere di mitigazione. E' inoltre previsto il monitoraggio sia fase di costruzione che post-operam e l'eventuale adeguamento degli interventi. Lo stesso per le vibrazioni. La modifica del tracciato non è pertinente in questa fase che si riferisce alle sole varianti (su richiesta del CIPE) agli interventi del progetto approvato nel 2003. Gli indennizzi per espropri anche temporanei, o per danni saranno risarciti a norma vigente, ma non sono di competenza di questa Commissione.
165.	St.Legale Tributario per Sig.ra Loretta Mazzi e altri 12/11/2014 DVA-2014-37142	Si tratta della stessa osservazione di cui al n° 177	Vedere Osservazione n° 177
166.	Sigg. Cristina Residori, Giovanni Maria Residori, Marco Residori, Soc. Carpe Diem Srl, Soc. Garden House Srl e 4 Season Gestioni Srl 06/11/2014 DVA-2014-0037169	*Si richiede la predisposizione di barriere fonoassorbenti in corrispondenza dell'albergo (Hotel Antico Termine in adicenza al nuovo CVF di via Rampa alla pk 139+900) con un'altezza tale da impedire l'effetto di deviazione del rumore verso l'alto.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.
		Si richiede che vengano installati sulla tratta in oggetto dei tappeti di assorbimento delle vibrazioni volti al contenimento della propagazione delle onde vibrazionali, certamente percepibili nei piani interrati dell'immobile - Hotel Antico Termine -	Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per contenere la trasmissione delle vibrazioni in fase di esercizio
		Si ritiene che il Cavalcaferrovia di Via Rampa non debba essere realizzato ed al fine di mantenere la funzionalità viaria esistente si propone di mantenere l' attraversamento intra-comunale, fondamenta strada di accesso per i clienti dell' albergo, attraverso un nuovo sottopasso interrato. *In caso di mancato accoglimento dell' osservazione, si richiede che vengano prescritti interventi di mitigazione di forte impatto dell'opera in rilevato con realizzazione di barriere di mitigazione artificiali cordoni ambientali ad alto fusto su ambedue i lati est e ovest del viadotto.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione del Comune di Sommacampagna (N° 39). In merito alle opere a verde si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo.
		Si richiede di allargare la strada ponendo ai lati passaggi piste ciclopedonali, utili per il collegamento dei due centri	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esu-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		abitati Lugagnano-Caselle.	la dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione del Comune di Sona (N° 142).
		Si richiede che il progetto esecutivo tenga debitamente conto delle esigenze viabilistiche connesse all'attività alberghiera (Hotel Antico Termine), prescrivendo che venga garantito il facile accesso all'albergo per tutta la durata dei lavori. Si richiede che vengano installate adeguate barriere temporanee di mitigazione dei rumori e delle polveri a protezione degli immobili degli osservanti. Per le medesime ragioni, si richiede che vengano garantiti gli spazi destinati a parcheggio nell'area prospiciente all'albergo.	In sede di redazione del progetto esecuitva verranno effettuate le opportune valutazioni in merito alla richiesta. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ...
		Si richiede che venga chiarite l' esatto posizionamento della servitù che, dagli elaborati progettuali pare sovrapporsi all'edificato (Hotel Antico Termine e abitazioni di proprietà). Si richiede che vengano meglio definiti i mappali oggetto di espropriazione, in quanto risultano alcuni errori di natura catastale. *In considerazione delle esigenze viabilistiche già evidenziate, si manifesta sin d' ora la disponibilità dei signori Residori ad acquisire eventuali particelle relitte a bordo del sedime stradale da destinarsi a parcheggi.*	In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni ed eliminate le eventuali incongruenze in progetto.
167.	Comune di Rovato 36135 31/10/2014 DVA-2014-0037175	*E' la stessa lettera della DVA-2014-0035867* Osservazione n° 33	Vedere Osservazione n° 33
168.	Comune di Pozzolengo 5420 30/10/2014 DVA-2014-0037178	*- Il tracciato della nuova linea ferroviaria verrebbe a tagliare una zona di pregio ad importanza paesaggistica ed ambientale inscritta nell' anfiteatro morenico del lago di Garda gà dichiarato "area di grande rilevanza ambientale" dalla Regione Lombardia, quali aree agricole di valenza paesistica, come meglio indicato nella tavola grafica DP 10 nord - carta di sintesi per la tutela delle componenti paesistiche nord del vigente Piano di Governo del Territorio;* *- La zona attraversata dalla nuova linea ferroviaria è interessata da colture ad alta specializzazione con produzioni di altissima qualità conosciute in tutto il mondo quali il vino "Lugana D.O.C." ;* *- La zona interessata alla nuova linea ferroviaria risulta già attraversata da numerosi infrastrutture di collegamento di importanza nazionale ed internazionale con notevole impatto sui territorio: Autostrada A4 Milano - Venezia a 6 corsie; linea ferroviaria Milano - Torino - Venezia; s.s. 11 Padana Superiore. Il territorio del Comune è inoltre attraversato da ben 4 elettrodotti ad alta potenza,;* *- La nuova linea non risolverebbe il problema del trasporto delle merci nella tratta e, non prevedendo fermate intermedie non comporterebbe alcun beneficio per la popolazione della zona sin dal punto di vista economico ne tantomeno per quello sociale, causando enormi danni non solo al paesaggio, ma anche sul territorio agricola e sulle aziende agricole compromettendo, per alcune di esse, la stessa sopravvivenza;*	La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. L'analisi costi/benefici e l'analisi di sostenibilità dell'opera sono già state condotte ed hanno costituito oggetto dell'approvazione del CIPE nel 2003.
		NUOVO CAVALCA FERROVIA S.S. 13 - KM 119+428.875 *Gli elaborati grafici inizialmente presentati a titolo di "progettazione esecutiva" (riferimento a tavola grafica 106 progetto A202 lotto 32 documento EE2 P7 ID200 prog, 006) presentano differenze sostanziali nella predisposizione della linea e delle infrastrutture ad essa complementari, come la sostituzione del cavalcavia esistente nei pressi della Cascina Roveglia in luogo alla realizzazione di un nuovo sottopasso realizzato a distanza superiore rispetto alla posizione della cascina stessa oggi oggetto di demolizione parziale. La tavola grafica commessa IN05 lotto 00 fase D Ente E2 redatta dal Cepav due (progèttazione definitiva), definisce un'ulteriore modifica progettuale al contesto in oggetto, relativamente alla fondazione di un nuovo cavalca ferrovia realizzato in struttura mista acciaio e cls Detro nuovo manufatto risulta estremamente impattante per quanta concerne l'ambiente agricolo circostante, in relazione ad un palese aumento delle dimensioni rispetto al cavalcavia esistente. Si evidenzia . Per queste motivazioni l'Amministrazione comunale richiede una rivisitazione progettuale dell'intera struttura, finalizzata alla migliore integrazione naturalistica nel pregiato contesto ambientale esistente su tutta la tratta AC/AV interessante in*	*NUOVO CAVALCA FERROVIA S.S. 13 - KM 119+428.875* Il progetto del cavalcavia IV31 può essere rivisto. La pendenza stradale può essere aumentato, con riduzione della velocità di progetto da 80 a 70 km/h e riduzione del limite di velocità amministrativo da 70 a 60 km/h.a . Il numero di campate può essere ridotto da 9 a 6 ed eliminata la rotatoria a nord. Il tracciato può essere modificato andando a lambire , sebbene marginalmente, una proprietà privata. Per ridurre l'ingombro delle scarpate possono essere inserite terre armate. Non si ritengono possibili altre ottimizzazioni in quanto :

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Comune di Pozzolengo. La proposta consiste nell'eliminazione di almeno 6 piloni in cemenla armato (3 di partenza e 3 di arrivo per quanto concerne l'intera struttura cavalcaferrovia) e la sostituzione degli elementi rimossi previa formazione di un nuovo terrapieno trattato mediante utilizzo di terre armate ed ogni altro accorgimento di ingegneria naturalistica atto alla miglior integrazione e mitigazione della struttura prefabbricata nel contesto ambientale circostante. *Si richiede inoltre di valutare, nelle operazioni di sistemazione e rimaneggiamento della viabilità comunale, la formazione di un nuovo tracciato ciclabile/pedonale.* *Si valuti inoltre, in alternativa alla formazione del citato cavalca ferrovia, per un migliore inserimento ambientale la formazione di un adeguato sottopasso.* *NUOVA ROTATORIA PRESSO STRADA COMUNALE DELLA ROVEGLIA* *Gli elaborati grafici presentati a titolo di "progettazione definitiva" e depositati agli atti presso prevedono la formazione di una nuova intersezione stradale di tipo a rotatoria per il collegamento della strada comunale per la Roveglia, la strada comunale Sansonina ed uno stradello privato per Loc. Canova.E' parere di questa Amministrazione comunale che la realizzazione di detta nuova infrastruttura sia assolutamente inutile nonché particolarmente onerosa per questioni strettamente legate alla gestione della medesima opera, essendo di fatto di futura cessione al Comune stesso.* *L'intersezione a rotatoria posta sulla strada comunale della Roveglia, collega unicamente uno stradello privato pertinenziale ad una piccola cascina agricola con traffico veicolare pressoché inesistente a ovest del territorio, mentre a est dello stesso con una ristretta porzione di viabilità comunale, in direzione Sansonina appunto, per il quale carico viario è limitato a servire circa 4 immobili di tipo agricolo residenziale, segnalando anche per quella porzione un traffico veicolare estremamente limitato.* *AREE DI STOCCAGGIO MATERIALE DI CANTIERE* *L'area interessata dalla formazione del nuovo cavalca ferrovia, nei pressi della Cascina Roveglia, risulta interessata dalla formazione i n. 4 diverse zone di cantiere/stoccaggio materiale, rispettivamente di circa 15.300 mq la pill grande c circa 2.200 mq. In pill piccola, entrambe peste a ridosso del cavalca ferrovia in progetto, e due di media dimensione pari a circa mq. 5.800, defilata ad est e ad ovest del predetto manufatto. Il dislocamento di quattro distinte aree di cantiere/stoccaggio in una porzione di territorio cosi limitata, crea inevitabilmente perplessità in ordine alla loro reale utilità, ritenendo tale ipotesi assolutamente gravosa per il particolare contesto agricolo in cui si andrebbero a collocare, creando inutili frazionamenti di pregiatissimi terreni destinati alla coltivazione di vigneti autoctoni. Questa Amministrazione comunale richiede pertanto che non siano realizzate le tre aree più piccole, ovvero quella da mq. 2.200 e le due da circa mq. 5.800 in progetto, nonchè ridotta a 10.000 mq l'area di maggior dimensione collocata a ridosso del nuovo cavalca ferrovia, limitando unicamente ad essa il compito di ospitare tutte le attrezzature nonché i materiali relativi alla costruzione della linea AC/AV interessante in Comune di Pozzolengo. Si richiede inoltre di ridurre al minima le dimensioni, sia in lunghezza che in larghezza, della strada necessaria all 'utilizzo della citata area di cantiere/stoccaggio, collegata in progctto direttamente con la Strada Comunale per la Roveglia, al fine di evitare inutile spreco di territorio agricola.* *CASCINA ROVEGLIA* *Gli elaborati grafici presentati a titolo di "progettazione definitiva" e depositati prevedono la demolizione di due manufatti esistenti: l'attuale cavalcavia nei pressi della Roveglia nonché la parziale demolizione della stessa Cascina, facente parte di una delle più rinomate aziende vitivinicole nel contesto di appartenenza del vino Lugana, La Cascina Roveglia consiste in un antica casa rustica lombarda, posizionata al centro di un area indicata come primo Cru della Lugana, attualmente la tenuta copre una superficie di oltre 100 cUari di cui quasi 50 a vigneto: si tratta della più estesa superficie vitata della Lugana, ricca sia di vigneti di antico impianto(e pertanto dotati di apparati radicolari molto estesi) che di vigneti nuovi. Si segnala che la porzione prevista in demolizione della cascina Roveglia risulta essere la più antica, i cui primi atti di vendita gelosamente custoditi negli annali risalgono addirittura all' anno 1404. Questa Amministrazione comunale, esprime pertanto la massima contrarietà al programma di demolizione della Cascina Roveglia, richiedendo pertanto il suo mantenimento nonché massima protezione in termini di rumori e vibrazioni, previo realizzazione di qualunque tipologia necessaria di infrastruttura mitigativa preposta a tali necessità.*	- l'altezza delle spalle non deve essere superiore a 6 m per problemi geotecnici; - deve essere garantito il franco di 5,50 sopra l' autostrada A4 - deve essere garantito il franco altimetrico di 7,20 sopra la liea AV - deve essere rispettata la normativa stradale. La richiesta del Comune risulta generica e dunque non valutabile dal punto di vista tecnico ed economico. La realizzazione del sottopasso non è tecnicamente fattibile. Da un punto di vista di tracciato stradale a parità di limitazioni di velocità di progetto e di pendenza massima stradale si perverrebbe ad uno sviluppo simile alla soluzione in cavalcavia. Tuttavia le condizioni geomorfologiche sono decisamente sfavorevoli in quanto caratterizzate dalla presenza di falda a 2 m dal piano campagna, presenza di fontanili e terreni costituiti da limi argillosi e argille limose "tenere". Si segnala l'estrema onerosità della realizzazione del manufatto a spinta sotto l'autostrada, la necessità di opere di protezione della Cascina Roveglia, di paratie per il contenimento degli scavi in prossimità dei vigneti. Le opere provvisionali per l'esecuzione del manufatto a spinta imporrebbero rilevanti occupazioni di territorio. Si fa presente inoltre che gli scavi dovrebbero scendere ad un a quota di almeno 10 m da piano campagna, in quanto è necessario sottopassare la linea AV, già in trincea. *NUOVA ROTATORIA PRESSO STRADA COMUNALE DELLA ROVEGLIA* Si ritiene fattibile l'osservazione anche in relazione all'Osservazione PZ02. *AREE DI STOCCAGGIO MATERIALE DI CANTIERE* In sede di redazione del PE si adotteranno tutte le necessarie veriifche tecniche al fine di rivedere , per quanto possibile, dislocazione ed entità delle aree che in ogni caso dovranno rimanere in prossimità delle opere. *CASCINA ROVEGLIA* ntervento sulla cascina prevede una demolizione parziale, ma nor evitabile. Saranno comunque adottate tutte le misure finalizzate a minimizzare l'impatto sulla tenuta Roveglia durante e dopo l'esecuzione dei lavori.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Analizzate nel dettaglio le summenzionate criticità, per il quale si auspica un'accorta revisione progettuale questa Amministrazione Comunale procede inoltre a segnalare quanto segue: *1. Gli elaborati grafici di progetto nella loro ultima versione, depositati agli atti presso il Comune di Pozzolengo in data 15/09/2014 al prot. n. 4437, differiscono sostanzialmente da tutti gli elaborati in possesso de l Comune di Pozzolengo sin dai primi anni '90, creando non poche perplessità in ordine ai processi decisionali per la predisposizione degli ultimi elaborati definitivi.* *2. La documentazione pervenuta al Comune di Pozzolengo nella sua ultima configurazione, risulta di difficile valutazione e comprensione soprattutto per quanta concerne i dettagli riferiti alle opere di formazione delle aree di cantiere, di stoccaggio, della viabilità secondaria, nonché di tutte le infrastrutture di raccordo e di collegamento con le aree logistiche.* *3. Non vengono completamente e doverosamente illustrate tutte le opere di mitigazione dell'opera in genere, con specifico riferimento alle emissioni acustiche, delle polveri, dell'elettromagnetismo e delle vibrazioni in genere che detta linea creerà sulle costruzioni adiacenti alla tratta stessa ed alla mitigazione ambientale, soprattutto per quanto concerne la formazione del nuovo cavalca ferrovia, il quale risulterà estremamente più esteso dell'esistente ed impattante dell'esistente.* *4. Non vengono definite, all'interno delle relazioni relative alla proposta progettuale ultima, quale modalità e quale procedura sarà destinata a sostenere il pregiato e delicato territorio agricolo interessato durante tutta la durata del cantiere, ravvisando per il contesto ambientale di appartenenza un gravissimo danno in termini di impatto sul paesaggio, e sull'attività agricola ed aziendale delle realtà esistenti* *5. Non viene definito all'interno del progetto quale intervento sarà destinato al potenziamento della rete viaria comunale esistente, con specifico riferimento alla strada comunale per la Roveglia, ravvisando nello specifico la necessità di rivedere completamente il vecchio ed angusto sottopasso della linea ferroviaria storica esistente (previa formazione di un nuovo tracciato ciclo/pedonale), posto a poche decine di metri dalla nuova rotatoria in progetto e posizionata al termine (lato nord) del nuovo cavalcaferrovia in progetto.* *6. Si richiede che dopo il 06/ 11/2014, data di apertura della conferenza di servizi, si attivi uno specifico tavolo tecnico e politico con particolare riferimento alla salvaguardia ed al sostegno dell' area di produzione del vino Lugana.* *7. Si segnala tuttavia la carenza di documentazione in ordine al carico di viabilità dei mezzi pesanti nonché di analisi del traffico destinato presso le strade all' interno del territorio di Pozzolengo, risulta indicato solamente un accenno molto generalizzato a privo di relazioni e quantificazione del numero di mezzi interessati. Si richiede un elaborate grafico indicante quanta sopra menzionato, nonché la definizione della viabilità comunale interessata.*	*1 - Il processo autorizzativo, e di pari passo, quello di affinamento del progetto, ha determinato, rispetto agli '90, numerose modifiche alle soluzioni progettuali. In ogni caso il progetto definitivo deposita presso il vostro comune per l'attuale procedura di Conferenza di Servizi recepisce interamente le prescrizioni di cui alla delibera Cipe n.120 del 2003.* *2- Maggiori dettagli relativamente alla documentazione citata saranno forniti in fase di redazione del Progetto Esecutivo.* *3- L'individuazione delle misure di mitigazione degli impatti ambientali sono state commisurate alla criticità e sensibilità dei punti e delle aree specifiche.* *Si segnala che in ottemperanza all'osservazione PZ02 il cavalcavia potrà essere ridotto di dimensioni* *4- Sono già previste in progetto la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera.* *Si utilizzeranno le stesse procedure già adottate per la linea Treviglio-Brescia, basate cioè sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002).* *Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo.* *5- Il progetto della linea AV, tutto in affiancamento a sud dell' Autostrada A4 interferisce solo due cavalcavia denominati IV23 e IV31 (il primo al confine con il Comune di Desenzano), entrambi ricostruiti sul sedime precedente ed adeguati alle nuove norme stradali. A parere del Proponente non si ravvisa la necessità di interventi compensativi, peraltro a nord dell' Autostrada A4, in area non interessate dai lavori in oggetto. La creazione di un nuovo attraversamento sotto la linea storica, anche solo per un sottopasso ciclopedonale , da realizzare necessariamente con spingitubo, è da ritenersi assai oneroso, mentre l'allargamento del manufatto esistente è di per sè infattibile per questioni tecniche.* *6- La richiesta non rientra nelle competenze del Proponente* *7 - Verrà fatto un nuovo studio di flussi di traffico in fase esecutiva concordando l'effettivo uso delle strade.*
169.	Associazione "Consorzio Colline Moreniche del Garda" Intera tratta 04/11/2014 DVA-2014-0037182	*perché uno studio di impatto ambientale "vecchio" di ben 11 anni non è in grado di dare risposta alle esigenze di corretto inquadramento ambientale di un progetto che la procedura di Via intende tutelare.* *CRITICITA'* *1. Il patrimonio ambientale, unico nel suo genere, subirebbe profonde ed irreversibili trasformazioni (siti patrimonio UNESCO, siti di importanza comunitaria (SIC), rete ecologica regionale (RER), cordoni morenici ...).* *2. Le attività agronomiche di eccellenza (zona viticola Lugana DOC, zona Grana Padano e viticoltura biologica) ridurrebbero in modo consistente, per sottrazione di suolo, sia aree di produzione che l'indotto economico.* *3. La fiorente attività turistica, oggi attestata a 22 mln di presenze/anno, patirebbe le inevitabili conseguenze dei disagi provocati da una prolungata cantierizzazione.* *4. Il delicato sistema idrogeologico e la rete idrica minore, che caratterizzano il bacino gardesano, subirebbero conseguenze ormai ben note in situazioni analoghe, che non sono state, a nostro avviso, sufficientemente approfondi-*	Punti 1-5 Si evidenzia che il tracciato è stato già approvato con Delibera CIPE 2003 e contestualmente è stato espresso parere favorevole di compatibilità ambientale sull'intera opera. 6 - Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che l'ipotesi di utilizzo della linea esistente non è perseguibile in relazione alla capacità della linea ormai prossima alla saturazione. Inoltre in tale ipotesi si graverebbe sul trasporto regionale che vedrebbe ulteriormente dilatati i tempi di percorrenza, penalizzando in ultima analisi i pendolari. Estremamente pesante sarebbe poi

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		te nella Valutazione Ambientale. *5. Sul costo dell'opera si è già espressa la Corte dei Conti il 7 Luglio 2011 manifestando parere contrario ".... l'opera PREGIUDICA L'EQUITA' INTERGENERAZIONALE, caricando in modo sproporzionato su generazioni future (si arriva in alcuni casi al 2060) i vantaggi ipotetici goduti da quelle attuali".* *6. Disattesa delle indicazioni della Comunità Europea (Gazzetta Ufficiale CEE n. L 228/1 del 9 .9.1996) "sollecitare il riassetto delle vie ferroviarie esistenti evitando di creare nuovi corridoi di disturbo in siti intatti".* *Per tali motivi, la sottoscritta Associazione "Consorzio Colline Moreniche del Garda" che rappresenta n.2 comuni (per una popolazione di 45.000 abitanti), n. 4 consorzi, n. 1 università, n.1 Confederazione Nazionale di agricoltori, n. 6 associazioni operanti nel settore economico, turistico, ambientale, n.8 professionisti, imprenditori e scrittori.* *CHIEDE* *che venga presa in considerazione una delle ipotesi già valutata da CEPA V DUE, che prevede di utilizzare la linea storica esistente e che, debitamente potenziata e dotata di moderne applicazioni tecnologiche, eviterebbe le criticità esposte e le conseguenze che ne deriverebbero sul territorio.*	l'impatto sulla linea ferroviaria nella fase realizzativa per le soggezioni ed i rallentamenti che occorrerebbe imporre sulla linea storica. Qualora invece si intendesse, quale potenziamento, il completo quadruplicamento della linea ferroviaria esistente, ciò comporterebbe un impatto socio-territoriale ben maggiore rispetto al progetto presentato; la attuale linea è stata infatti realizzata tra il 1840 e il 1870; da quell'epoca il territorio circostante la linea ha subito un'estesa urbanizzazione, così che oggi il raddoppio della linea andrebbe ad interessare centri abitati consolidati (in particolare, Brescia, Desenzano, Peschiera) dove sarebbe necessario demolire centinaia di abitazioni e fabbricati produttivi.
170.	Sig. Alessio Figaroli e Ditta F.A. Metal di Andrea Figarol Castenedolo 10/11/2014 DVA-2014-0037197	*Osservazioni inerenti agli immobili censiti al Foglio 26, mappale n. 43.* *Oggetto:* *RICHIESTA DI CHIARIMENTI E PROCEDIBILITA' ATTIVITA' ARTIGIANALE* *preesistente in Via T.Olivari, 25014 Castenedolo Brescia, su lotto di terreno compreso tra la SP19 Centro Padane e la Nuova linea TAV, individuate nelle tavole allegate al KM. 91+648 ESPROPRI in colore VERDE CHIARO per le superfici soggette ad interventi di riqualificazione e di color SEPPIA per la realizzazione di strada poderale.* *CHIEDONO:* *essendo in procinto di presentare la domanda di autorizzazione unica, ai. sensi dell' art. 208 del D.lgs. 03 aprile 2006, n. 152 e s.m.i., per la realizzazione e la gestione di un nuovo impianto di recupero rifiuti non pericolosi e avendo già inoltrato richiesta di ammissibilità all'esercizio dell'attività in fascia di rispetto della Linea ferroviaria A.V./A.C. e in fascia di rispetto stradale della SP19 (raccordo autostradale Ospitaletto Montichiari).* *Che il lotto suddetto rimanga a destinazione Produttivo Terziario, e di proprietà;*	Il proponente è disponibile a lasciare nella piena proprietà dell'osservante le aree di pertinenza dei fabbricati, oggi colorate in verde. Per la possibilità di realizzazione di un impianto per la gestione dei rifiuti, trattandosi di destinazione urbanistica, il proponente non è competente nella risposta; occorrerà comunque la deroga da RFI per la parte interessata dalla fascia di rispetto ferroviaria e da ACP per la parte interessata dalal fascia di rispetto autostradale.
		che il percorso per accedere al lotto intercluso da strada poderale a sottopassaggio, venga rivalutato per il passaggio di autotreni articolati in funzione delle esigenze dell'attività ormai da tempo instaurata;	Per la strada accesso in area interclusa è già previsto in progetto un sottopasso di dimensioni 5 m x 5 m che si ritiene idoneo alle attività previste dalla proprietà
		che la strada, attualmente progettata come poderale , per creare meno danni ai terreni interclusi tra la SP 19 e la TAV sia realizzata a nord a fianco e parallela alla linea ferroviaria ricollegandosi alla strada Comunale preesistente Via T. Olivari, lasciando meno aree piccole di difficile lavorazione, la stessa strada dovrà essere rivista anche nell'innesto a Sud con strada Cascina Villa Libera Cascina Novara Ghedi BS nuovo punto di accesso. *Qualora non fosse riconosciuto un indennizzo adeguato, o non fosse previsto esproprio, chiede fin da ora autorizzazioni e garanzie di pater continuare ad esercitare l'attività di commercio di rottami metallici e recupero di rifiuti speciali non pericolosi.*	Lo spostamento della strada potrà essere approfondito in sede di progettazione esecutiva, con la condizione che le modifiche richieste non siano esterne alla fascia di vincolo preordinato all'esproprio
		Qualora non fosse riconosciuto un indennizzo adeguato, o non fosse previsto esproprio, chiede fin da ora autorizzazioni e garanzie di pater continuare ad esercitare l'attività di commercio di rottami metallici -e recupero di rifiuti speciali non pericolosi.	Si rimanda alla controdeduzione n.67
171.	Sig. G.De Grandis Peschiera 05/11/2014 DVA-2014-0037203	*Io sottoscritto Giampietro De Grandis in qualità di proprietario e prossimamente residente con la mia famiglia in Località Ottella a Peschiera del Garda, dopo avere visionato il progetto relativo al passaggio della Linea ad alta velocita nel nostro territorio richiedo che, durante i lavori dell'opera, vengano prese le necessarie e doverose contromisure al fine di tutelare la sicurezza, la salute e non ultimi gli edifici (siano essi abitazioni o aziende) nelle zone interessate al passaggio della linea AV/AC Torino Venezia con tutti i relativi cantieri logistici ad essa correlati. Si richiede quindi, che si attuino le seguenti misure e provvedimenti, oltre a tutto quanto e previsto dalle norme vigenti:* *• Contenimento delle vibrazioni in sede di cantierizzazione al fine di prevenire qualsiasi tipo di deterioramento degli edifici delle località interessate al passaggio, nella maggior parte dei casi, frutto di sacrifici personali, duro lavoro e di impegno economico.* *• Schermatura totale ed interramento di qualsiasi tipo di fonte di campi elettromagnetici.* *• Contenimento acustico attraverso barriere opportune, sia per i cantieri, che per ii passaggio dei treni.*	Il progetto prevede già tutta una serie di misure di mitigazione per il contenimento degli impatti sia in fase di cantiere che durante l'esercizio dell'opera. - Per il rumore e per le vibrazioni sono stati condotti studi finalizzati ad individuare le aree che necessitano di misure di mitigazione idonee (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi, ecc.). Inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. - Con riferimento agli impatti di campi elettromagnetici questi sono

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		• *Contenimento delle vibrazioni trasmesse ai passaggi dei treni.* • *Tutela dell'ambiente e dei corsi d'acqua naturali.* • *Rispetto della naturale bellezza dei luoghi.* • *Garanzia di viabilità interna ed esterna, prevedendo percorsi alternativi per i mezzi pesanti.* *Resto pertanto in attesa di ricevere riscontro e rassicurazioni da parte vostra che i lavori di quest' opera pubblica non nuoceranno in alcun modo alla salute mia, della mia famiglia, degli abitanti tutti e che non saranno causa di danneggiamenti alle proprietà.*	stati compiutamente affrontati e tutti gli edifici maggiormente esposti saranno oggetto di monitoraggio ambientale finalizzato alla verifica del rispetto degli inderogabili limiti normativi. Si fa comunque presente che i limiti espositivi all'inquinamento elettromagnetico sono già rispettati a pochi metri dalla linea. - Con riferimento alla tutela dei corsi d'acqua la risoluzione delle interferenze idrauliche è stata svolta nel rispetto delle prescrizioni in materia di compatibilità idraulica e tutela delle acque. - Le viabilità per i mezzi di cantiere sono state studiate al fine di conciliare le esigenze del cantiere con quelle del territorio. Si è comunque disponibili in fase di Progettazione Esecutiva all'ottimizzazione delle viabilità individuate in accordo con gli Enti competenti. - Infine il progetto ha tenuto conto del bellezze del paesaggio nel rispetto dei vincoli imposti dalla pianificazione urbanistica territoriale.
172.	Sig. L. Remelli 12/11/2014 DVA-2014-37207	Il Sig. Remelli Luigi, osserva,in qualità di proprietario dell'unità immobiliare e relativo terreno di pertinenza, contraddistinto al catasto dei terreni del Comune di Peschiera del Garda (VR), foglio 13, mapp. 1157 sul quale verrà realizzato prima il cantiere e successivamente la linea dell'alta velocità che in quel tratto passerà in galleria artificiale, quanto esposto . Premesso che Sono un coltivatore diretto, e sulla terra sopramenzionata si trova la mia azienda agricola florovivaistica, unica fonte di reddito. Dal progetto pubblicato il cantiere si estende per tutta la proprietà del medesimo, abbattendo le serre, occupando tutto il terreno sul quale si trovano le piante coltivate, sradicandole, sino a lambire il capannone adibito a ricovero attrezzi e frantoio, rendendo di fatto impossibile svolgere la mia attività lavorativa, non avendo più nulla da vendere e nessun spazio di terra da coltivare! Se a ciò si aggiunge il fatto che nella strada di cantiere si prevede un passaggio di circa 160 mezzi al giorno, e che la clientela non intraprenderà sicuramente un percorso in mezzo a deviazioni e cantieri per acquistare le piante presso il mio vivaio o commissionarmi un giardino, quando lo potrà fare molto più comodamente in un'altra unità negoziale, risulta evidente che ciò mi rende impossibile continuare la mia attività lavorativa, in violazione di quanto sancito dall'art. 4 della Costituzione, impedendomi di lavorare e lasciandomi completamente privo di reddito. Senza considerare i danni che verranno causati al capannone dalle vibrazioni provocate dagli scavi e dal passaggio di mezzi pesanti e dalle polveri sprigionate nel corso dei lavori, polveri sulla cui eventuale pericolosità per la salute nulla è stato detto. Altro grave disagio sarà cagionato dal rumore che inevitabilmente verrà provocato all'interno dei vari cantieri, anche in considerazione che nella zona vi sono diverse unità Senza considerare la perdita di valore che subirà la proprietà a causa del passaggio della linea ferroviaria, oltre ai disagi provocati dalle vibrazioni dei treni in transito. Ciò premesso il sottoscritto Vi invita a valutare la possibilità di un tracciato diverso all'interno del comune di Peschiera del Garda, magari potenziando l'attuale linea ferroviaria.	Nel progetto preliminare approvato e nelle partin oggetto di ripubblicazione, sono presenti gli studi relativi a : • Rumore • Vibrazioni • Atmosfera • Salute pubblica Oltre a tutte le altre componenti ambientali, e sono previste le opere di mitigazione e il Piano di monitoraggio che dovrà controllare il rispetto dei limiti di normativa. In fase di progetto esecutivo è prevista comunque una ottimizzazione delle previsioni. Le occupazioni temporanee dovranno restituire le aree occupate nelle stesse condizioni di cui all'ante-operam. I danni saranno risarciti secondo le normative vigenti, ma definizione di espropri o indennizzi no sono di competenza di questa Commissione. Tranne per le parti in variante, che sono oggetto di questa procedura di VIA, non è prevista la revisione del progetto approvato nel 2003.
173.	St. Legale Tributario per Sig.ra Gabriella Poli e altri 46 Sona 06/11/2014 DVA-2014-0037244	*Osservazioni* *1) GALLERIA IC VR MERCI:* *I due binari merci della linea in progetto si diramano verso nord e dopo aver sottopassato la linea AC/ AV e la linea esistente proseguono parallele in linea retta nel c.d. "Nodo di Verona". Non essendovi derivazioni o scali previsti, non v'è dunque una valida ragione per progettare l' interconnessione a nord dove, contrariamente a quanto avviene a sud, e situato un centro abitato con una corte storica di pregio.* *1.1) Si richiede pertanto che l'interconnessione di Verona merci venga riprogettata prevedendo lo "scavalcamento"*	1 - Premesso che l'osservazione si ritiene non pertinente in quanto l'interconnessione di Verona non è oggetto di VIA; si segnala che le richieste sono già state avanzate dal Comune di Sona (osservazione N° 142) a cui si rimanda per le controdeduzioni. 2 - La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		delle linee a sud del tracciato esistente, sul territorio del Comune di Sommacampagna. In tale zona agricola, limitatamente antropizzata e priva degli elementi di criticità, non si riscontrerebbero le criticità esistenti invece a nord dove è situato complesso di abitazioni talune storiche e di pregio. *1.2) Nella denegata ipotesi di mancato accoglimento della precedente osservazione, si richiede che la copertura integrate della linea merci in trincea e la copertura con cordoni di terreno in rilievo della parte di galleria artificiale emergente dal piano di campagna.* *2) CAV ALCAFERROVIA DI VIA DE AMICIS* *L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell' assetto viario del territorio intercomunale (Sona - Sommacampagna). Allo stato attuale, però, in quest'area non esiste un collegamento tra i due Comuni e l' opera non risponde al reale bisogno viabilistico. La pianificazione comunale, infatti, non prevede più il collegamento di Via De Amicis con la c.d. "tangenziale nord" di via Sacharov. In tal senso, il nuovo collegamento consentirebbe il deflusso del traffico da sud verso nord, cioè da Caselle verso Lugagnano, che si arresterebbe però su via De Amids. L' opera comporterebbe un aggravio della viabilità principale della frazione di Lugagnano.* *2.1) Si richiede pertanto di non realizzare il cavalca-ferrovia (opzione zero) in quanto opera totalmente superflua e sproporzionata per le funzioni attribuitele. In tal senso, il General Contractor realizzerebbe un ingente risparmio di spesa che potrebbe, almeno in parte, essere destinato all'aumento delle misure di mitigazione ambientale dell' opera.* *2.2) Si richiede di garantire la viabilità di collegamento intercomunale con il mantenimento ed il consolidamento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria nel territorio di Sommacampagna. Tale strada, che corre parallela alla linea ferroviaria, costituirebbe il naturale collegamento tra la S.P. 26 Morenica - via Mincio - loc. Rampa - loc. Cason, creando un sistema di bypass a nord dell' abitato di Caselle ed a sud di Lugagnano.* *3. VIA DE AMICIS* *Si prevede una strada di cantiere in via De Amicis con il transito dei mezzi pesanti sulla via principale che collega Sona con Verona e attraverso una zona residenziale. Tale strada presenta anche un'incongruenza di progetto poiché il progetto prevede la sovrapposizione all' abitato senza prevederne la demolizione.* *3.1) Si richiede che, in ragione delle progettate opere di allargamento del sottopasso dell' autostrada A22 in direzione Verona (progettualità extra tratta) venga prevista una strada di cantiere alternativa sulla già esistente strada vicinale che, in circa 400 metri, permette di raggiungere la strada di cantiere posta a sud della tratta che da via Belvedere si dirige verso Verona transitando da Loc. Cason. Con tale soluzione si ridurrebbe notevolmente l'impatto di cantiere su Lugagnano e verrebbe notevolmente ridotta anche la spesa per le occupazioni espropriazioni dovute all'allargamento di via De Amids (doc. all. n. 7).* *3.2) Qualora l' osservazione precedente non venisse accolta, si chiede che venga previsto l' allargamento della strada di cantiere di via De Amids solamente verso le aree agricole preservando le abitazioni esistenti.* *4. ESPROPRIAZIONI ED OCCUPAZIONI* *Nella zona in esame si rileva numerose contraddizioni tra gli elaborati progettuali, in particolare alla rappresentazione grafica delle aree tecniche , di stoccaggio e le strade di cantiere non corrispondono le medesime aree nei piani particellari di occupazione ed espropriazione. Inoltre, per tutta la durata del cantiere, ipotizzabile in 7 anni, vi saranno evidenti compromissioni della vita degli esponenti. Soprattutto in relazione a tali situazioni, l'indennizzo da espropriazione non può essere limitato solo a quanta previsto nella relazione generale di tratta.* *4.1) Si richiede che vengano risolte le contraddizioni integrando e/o correggendo gli elaborati progettuali rendendoli chiari ed univoci.* *4.2) Si chiede, pertanto, di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni che subiranno i residenti in conseguenza delle opere previste per la line a AV/ AC.* *5. MISURE DI MITIGAZIONE EDI COMPENSAZIONE* *In considerazione della vocazione ciclopedonale della zona via De Amids -Corte Messedaglia (Km 138 -140), attualmente non interessata dalla viabilità esterna al Comune di Sona, e considerato il forte impatto ambientale delle opere di progetto sull' area (linea AC/ AV, cavalca ferrovia, interconnessione merci) si rende necessaria.* *L' adozione di importanti misure di contenimento e di mitigazione dei fattori inquinanti.* *5.1) Si richiede in particolare di adottare misure per il contenimento delle vibrazioni del passaggio in galleria e la*	Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sona (N° 142) avanzata in ambito CdS. In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni. La cessione dell'opera (strada di cantiere) tal quale è possibile solo a valle dell'acquisizione del titolo di esproprio da parte dell'Amministrazione. Si veda riscontro ad osservazione del Comune di Sommacampagna N° 39. 3 - Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile. Analoga osservazione è stata presentata dal Comune di Sona (N° 142). 4 - Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate. Per eventuali incongruenze in progetto saranno eliminate in fase di redazione del Progetto Esecutivo. 5 - Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. In tutti i casi in cui lo studio ha evidenziato potenziali criticità sono state adottate azioni mitigative. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Con riferimento alle specifiche richieste di seguito indicate, si precisa che non sono pertinenti in quanto relative a parti del tracciato non sottoposto a VIA.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		copertura della linea merci in trincea per tutta la lunghezza sul territorio comunale (sino al confine con Verona). *5.2) Si richiede la completa riqualificazione della zona con la predisposizione di adeguate misure di mitigazione in prossimità dell' abitato, prevedendo anche barriere anti rumore temporanea nelle vicinanze delle strade e delle aree di lavorazione, e con la costruzione di un sistema ciclopedonale tale preservare la vocazione dell' area.*	
174.	Sig.ri D.Zanoni, C.Danieli Sommacampagna 06/11/2014 DVA-2014-0037263	*Osservazioni inerenti agli immobili censiti al Foglio 31, mappali n. 509.* *OSSERVAZIONI 1* *• Danni da rumore (IN0500DE2RGIM00060011 RUMORE: ESERCIZIO FERROVIARIO-RELAZIONE ; IN0500DE2NZIM00060011 RUMORE E Virazioni ALBUM UBICAZIONE DEi RICETTORI- 1 :2500 planimetrie ; IN0500DE2SHIM00060011 RUMORE E Vibrazioni SCHEDE DI CENSIMENTODEI RICETTORI foto case)* *• Danni da vibrazioni (vibrazioni IN0500DE2RGIM00060031 vibrazioni ESERCIZIO FERROVIARIO- RELAZIONE I IN0500DE2SHIM00060011 RUMORE E vibrazioni SCHEQE DI CENSIMENIODEI RICETTORI; IN0500DE2NZIM00060011 RUMORE E vibrazioni ALBUM UBICAZIONE DEi RICETTORI.);* *• Danni da polvere di cantierizzazione (IN0500DE2RHIM00010011 Valutazione Impatto polveri Attività Frone Avanzamento Lavori; VIA_CANTIERIZZAZIONE\VIA_21 CANTIERIZZAZIONE IN0500DE2P51M00010241 Son Giorgio ; CANTIERIZZAZIONE IN0500DE2P5IM00010251 Sommacampagna);* *• Danni da viabilità di cantiere povere ,rumore e viabilità (VI-A_CANTIERIZZAZIONE\VIA_31PMA_CANTIERIZZAZIONE AN0500DE2N3AR00020031 traffico stradale I cava I discarica I cantiere; IN0500DE2P51A00000150 viabilità e punti critici Sona ,S.giorgio; IN0500DE2P51A00000160 viabilità e punti critici Lugagnano Sommacampagna Caselle);* *• Danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto;* *OSSERVAZIONI 2* *via Pizzarel 3 (Foglio 31 3 particella 509 km 132) il progetto TAV porterebbe anche a loro un grande scompenso sia nella fase di costruzione che successive:* *- il continuo rumore a tutte le ore porterà uno squilibrio del sonno /veglia; pericoli dati dagli eccessivi camion che passerebbero in strade di paese, strade che sono costantemente usate dai ragazzi per la loro vita sociale, non che eccessive polveri che andrebbero a ledere in particolar modo l'ultimo dei nostri 4 ragazzi soggetto a bronchiti asmatiche.* *- la futura non prevedibilità dei disagi che le vibrazioni porterebbero sulla nostra casa e vita, alla luce del fatto che, abitando sul confine con la linea storica MI/VE, dovremmo subire doppio disagio.* *OSSERVAZIONI 3* *Noi questa opera non la vorremmo, ma chiediamo che:* *siano messe LE PIU' IDONEE barriere antipolvere e anti rumore*	*OSSERVAZIONI 1* Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. *OSSERVAZIONI 2* Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità. *OSSERVAZIONI 3* er quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.
175.	Sigg. Giorgio Adamoli, Sara Adamoli, Novella Marconi, Luca Chimenti, Anna Chimenti, Virna Chimenti Sona 06/11/2014 DVA-2014-0037345	*sia valutata una strada di cantiere su strade già esistenti diverse dall' attuale via Casa Stefania/Tagliaferro, per la criticità della curva a L che già con le sole auto porta una particolare attenzione; se aggiungiamo che le stesse sono lo sbocco della nostra stradina, via Pizzarel appunto, i pericoli per chi esce da li sono parecchi, nell'ottica di insegnare un autonomia ai ragazzi per quanto riguarda gli spostamenti su bici .* *Osservazioni inerenti agli immobili censiti al Foglio 1, mappali n. 32,33, 34, 35, 36 e Foglio 25, mappali n. 813, 811, 812, 813, 814, 815.* *1) GALLERIA IC VR MERCI:* *I due binari merci della linea in progetto si diramano verso nord e dopo aver sottopassato la linea AC/ AV e la linea esistente proseguono parallele in linea retta nel c.d. "Nodo di Verona". Non essendovi derivazioni o scali previsti,*	In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni su quanto richiesto 1 - Premesso che l'osservazione si ritiene non pertinente in quanto l'interconnessione di Verona non è oggetto di VIA; si segnala che le richieste sono già state avanzate dal Comune di Sona (osservazione N° 142) a cui si rimanda per le controdeduzioni. 2 - La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		non v'è dunque una valida ragione per progettare l' interconnessione a nord dove, contrariamente a quanto avviene a sud, e situate un centro abitato con una corte storica di pregio. *1.1) Si richiede pertanto che l'interconnessione di Verona merci venga riprogettata prevedendo lo "scavalcamento" delle linee a sud del tracciato esistente, sul territorio del Comune di Sommacampagna. In tale zona agricola, limitatamente antropizzata e priva degli elementi di criticità, non si riscontrerebbero le criticità esistenti invece a nord dove e situato complesso di abitazioni talune storiche e di pregio.* *1.2) Nella denegata ipotesi di mancato accoglimento della precedente osservazione, si richiede che la copertura integrale della linea merci in trincea e la copertura con cordoni di terreno in rilievo della parte di galleria artificiale emergente dal piano di campagna.* *2) CAV ALCAFERROVIA DI VIA DE AMICIS* *L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell' assetto viario del territorio intercomunale (Sona - Sommacampagna). Allo stato attuale, pero, in quest' area non esiste un collegamento tra i due Comuni e l' opera non risponde ad un reale bisogno viabilistico. La pianificazione comunale, infatti, non prevede più il collegamento di Via De Amids con la c.d. "tangenziale nord" di via Sacharov. In tal senso, il nuovo collegamento consentirebbe il deflusso del traffico da sud verso nord, cioè da Caselle verso Lugagnano, che si arresterebbe però su via De Amids. L' opera comporterebbe un aggravio della viabilità principale della frazione di Lugagnano.* *2.1) Si richiede pertanto di non realizzare il cavalca-ferrovia (opzione zero) in quanto opera totalmente superflua e sproporzionata per le funzioni attribuitele. In tal senso, il General Contractor realizzerebbe un ingente risparmio di spesa che potrebbe, almeno in parte, essere destinato all'aumento delle misure di mitigazione ambientale dell' opera.* *3. VIA DE AMICIS* *Si prevede una strada di cantiere in via De Amicis con il transito dei mezzi pesanti sulla via principale che collega Sona con Verona e attraverso una zona residenziale. Tale strada. presenta anche un'incongruenza di progetto poiché il progetto prevede la sovrapposizione all' abitato senza prevederne la demolizione.* *3.1) Si richiede che, in ragione delle progettate opere di allargamento del sottopasso dell' autostrada A22 in direzione Verona (progettualità extra tratta) venga prevista una strada di cantiere alternativa sulla già esistente strada vicinale che, in circa 400 metri, permette di raggiungere la strada di cantiere posta a sud della tratta che da via Belvedere si dirige verso Verona transitando da Loc. Cason. Con tale soluzione si ridurrebbe notevolmente l'impatto di cantiere su Lugagnano e verrebbe notevolmente ridotta anche la spesa per le occupazioni/espropriazioni dovute all'allargamento di via De Amids.* *3.2) Qualora l' osservazione precedente non venisse accolta, si chiede che venga previsto l' allargamento della strada di can ti ere di via De Amids solamente verso le aree agricole preservando le abitazioni esistenti.* *4. L'ATTIVITA' DELL'AZIENDA AGRICOLA ED IL SOTTOPASSO AD USO VICINALE PRIVATO* *Come si è detto e come emerge chiaramente dagli elaborati grafici e fotografici in allegato, i signori Adamoli conducono dei fondi agricoli sia a nord che a sud della linea ferroviaria esistente.* *Nei fondi siti nel Comune di Sommacampagna, ossia a sud dell' autostrada, sono collocati la maggior parte dei fondi coltivati e in questa medesima zona i signori Adamoli gestiscono un punto vendita c.d. "a km zero" della frutta e verdura da loro prodotta. La realizzazione dell' opera in progetto comporta l' espropriazione di una vasta parte dei fondi attualmente coltivati, tuttavia, do che risulta incomprensibile e l' eliminazione del sottopasso attualmente esistente e strettamente funzionale all' accesso dei fondi agricoli posti a sud della ferrovia.* *L' eliminazione di tale passaggio interrato pregiudica materialmente ma anche economicamente la possibilità di coltivare tali fondi di proprietà.* *4.1) Si richiede che venga garantito l'accesso ai fondi esistenti con il mantenimento dell' attuale sottopasso o con la realizzazione di altra idonea soluzione progettuale.* *4.2) Si chiede di integrare il progetto con il progetto della futura SI-TA-VE che, nella tratta di proprietà degli esponenti, non risulta pianificata. Tale informazione e fondamentale per consentire l' eventuale esercizio della facoltà di chiedere l' espropriazione dei fondi relitti.* *5. ESPROPRIAZIONI ED OCCUP AZIONI*	Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sona (N° 142) avanzata in ambito CdS. 3 - Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile. Analoga osservazione è stata presentata dal Comune di Sona (N° 142). 4 - Premesso che la richiesta 4.1 non risulta pertinente in quanto non oggetto delle parti d'opera sottoposte a VIA, si segnala in ogni caso che analoga richiesta di prolungamento del sottopasso esistente sia stato avnzata dal comune di Sona (N° 142). Non è stata ritenuta accoglibile in quanto, permanendo gli attraversamenti di Via Rampa e Via De Amicis, l'attraversamento Nord - Sud nell'area è sufficientemente garantito. Inoltre si precisa che dal punto di vista della fattibilità tecnica i 2 rami di interconnessione non sono altimetricamente compatibili con il sottopasso esistente. Il progetto preliminare delle Tangenziali Venete (variante alla S.S.11) citato, deve ancora presentare il Prog.Definitivo su cu saranno effettuatei i necessari confronti. 5 - Premesso che alcune richieste non risultano pertinenti in quanto non oggetto delle parti d'opera sottoposte a VIA, si precisa: - al punto 5.1: verrà verificata la fattibilità in fase esecutiva. - al punto 5.2 per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. In tutti i casi in cui lo studio ha evidenziato potenziat criticità sono state adottate azioni mitigative. - al punto 5.3 si fa presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno inconti con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate. 6 - Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condot to apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. In tutti i casi in cui lo studio ha evidenziato potenziali criticità sono sta te adottate azioni mitigative. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di cor tenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Con riferimento alle specifiche richieste di seguito indicate, si

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		L'impatto dell' opera sulle proprietà dei signori Adamoli e molto gravoso: essi subiscono l' occupazione e l' espropriazione di larga parte dei propri fondi agricoli e sono interessati anche dall' apposizione di una servitù pubblica, presumibilmente di elettrodotto, che interseca trasversalmente un frutteto irriguo di actinidia. *Infine, i loro immobili storici nella Corte Messedaglia risentiranno gravemente delle vibrazioni e dei rumori della nuova linea merci interrata, senza contare i rischi di collassi strutturali degli edifici privi di fondamenta.* *Inoltre, per tutta la durata del cantiere, ipotizzabile in 7 anni, vi saranno evidenti compromissioni della vita degli esponenti. Soprattutto in relazione a tali situazioni, l'indennizzo da espropriazione non può essere limitato solo a quanta previsto nella relazione generale di tratta.* *5.1) Si richiede che venga rilocalizzato l'elettrodotto sui confini del fondo in modo da garantire la prosecuzione dell' attuale frutteto, altresì impossibile.* *5.2) Si chiede di integrare gli elaborati progettuali con una scheda puntuale degli edifici storici di Corte Messedaglia adeguando il progetto e le sue mitigazioni ambientali ad un puntuale studio degli effetti vibrazionali su immobili antichi privi di fondamenta.* *5.3) Si chiede di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni diretti ed indiretti* *6. MISURE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE* *In considerazione della vocazione ciclopedonale della zona via De Amicis - Corte Messedaglia (Km 138 -140), attualmente non interessata dalla viabilità esterna al Comune di Sona, e considerato il forte impatto ambientale delle opere di progetto sull' area (linea AC/ AV, cavalca ferrovia, interconnessione merci) si rende necessaria l'adozione di importanti misure di contenimento e di mitigazione dei fattori inquinanti.* *6.1) Si richiede in particolare di adottare misure per il contenimento delle vibrazioni del passaggio in galleria e la copertura della linea merci in trincea per tutta la lunghezza sul territorio comunale (sino al confine con Verona).* *6.2) Si richiede la completa riqualificazione della zona con la predisposizione di adeguate misure di mitigazione in prossimità dell' abitato, prevedendo anche barriere anti rumore temporanee nelle vicinanze delle strade e delle aree di lavorazione, e con la costruzione di un sistema ciclopedonale tale da preservare la vocazione dell' area.*	precisa che non sono pertinenti in quanto relative a parti del tracciato non sottoposto a VIA.
176.	Sigg. Massimo Adamoli, Dino Adamoli, Rita Romani, Francesca Rudari, Alessia Adamoli, Elena Adamoli, Adamoli Sabrina, Luca Poli, Elia Poli, Sara Poli Sona 06/11/2014 DVA-2014-0037348	*Osservazioni inerenti agli immobili censiti al Foglio 1, mappali n. 66, 67, 84, 85 e Foglio 25, mappali n. 71, 101, 105, 780, 781, 805, 842, 813, 815, 697.* *1) GALLERIA IC VR MERCI:* *I due binari merci della linea in progetto si diramano verso nord e dopo aver sottopassato la linea AC/ AV e la linea esistente proseguono parallele in linea retta nel c.d. "Nodo di Verona". Non essendovi derivazioni o scali previsti, non v'è dunque una valida ragione per progettare l' interconnessione a nord dove, contrariamente a quanto avviene a sud, è situato un centro abitato con una corte storica di pregio.* *1.1) Si richiede pertanto che l'interconnessione di Verona merci venga riprogettata prevedendo lo "scavalcamento" delle linee a sud del tracciato esistente, sul territorio del Comune di Sommacampagna. In tale zona agricola, limitatamente antropizzata e priva degli elementi di criticità, non si riscontrerebbero le criticità esistenti invece a nord dove e situato complesso di abitazioni talune storiche e di pregio.* *1.2) Nella denegata ipotesi di mancato accoglimento della precedente osservazione, si richiede che la copertura integrale della linea merci in trincea e la copertura con cordoni di terreno in rilievo della parte di galleria artificiale emergente dal piano di campagna.* *2) CAV ALCAFERROVIA DI VIA DE AMICIS* *il General Contractor realizzerebbe un ingente risparmio di spesa che potrebbe, almeno in parte, essere destinato all'aumento delle misure di mitigazione ambientale dell' opera.* *2.2) Si richiede di garantire la viabilità di collegamento intercomunale con il mantenimento ed il consolidamento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria nel territorio di Sommacampagna. Tale strada, che corre parallela alla linea ferroviaria, costituirebbe il naturale collegamento tra la S.P. 26 Morenica - via Mincio - loc. Rampa - loc. Cason, creando un sistema di bypass a nord dell' abitato di Caselle ed a sud di Lugagnano.* *2) CAVALCA FERROVIA DI VIA DE AMICIS* *L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell' assetto viario del territorio intercomunale (Sona - Sommacampagna). Allo stato attuale, però, in quest' area non esiste un collegamento tra i due Comuni e l' opera non risponde ad un reale bisogno viabilistico.*	1 - Premesso che l'osservazione si ritiene non pertinente in quanto l'interconnessione di Verona non è oggetto di VIA; si segnala che le richieste sono già state avanzate dal Comune di Sona (osservazione N° 142) a cui si rimanda per le controdeduzioni. 2 - In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni. La cessione dell'opera (strada di cantiere) tal quale è possibile solo a valle dell'acquisizione del titolo di esproprio da parte dell'Amministrazione. Si veda riscontro ad osservazione del Comune di Sommacampagna N° 39. 3 - Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile. 2 - La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sona (N° 142) avanzata in ambito CdS. 3 - Analoga osservazione è stata presentata dal Comune di Sona (N° 142). 4 - Premesso che la richiesta 4.1 non risulta pertinente in quanto non oggetto delle parti d'opera sottoposte a VIA, si segnala in ogni caso che analoga richiesta di prolungamento del sottopasso esistente sia stata vanzata dal comune di Sona (N° 142). Non è stata ritenuta accoglibile in quanto, permanendo gli attraversamenti di Via Rampa e Via De Amicis, l'attraversamento Nord - Sud nell'area è sufficientemente garantito. Inoltre si precisa che

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		La pianificazione comunale, infatti, non prevede più il collegamento di Via De Amicis con la c.d. "tangenziale nord" di via Sacharov. In tal senso, il nuovo collegamento consentirebbe il deflusso del traffico da sud verso nord, cioè da Caselle verso Lugagnano, che si arresterebbe però su via De Amids. L' opera comporterebbe perciò un aggravio della viabilità principale della frazione di Lugagnano. *2.1) Si richiede pertanto di non realizzare il cavalca-ferrovia (opzione zero) in quanto opera totalmente superflua e sproporzionata per le funzioni attribuitele. In tal senso, il General Contractor realizzerebbe un ingente risparmio di spesa che potrebbe, almeno in parte, essere destinato all'aumento delle misure di mitigazione ambientale dell' opera.* *3. VIA DE AMICIS* *Si prevede una strada di cantiere in via De Amicis con il transito dei mezzi pesanti sulla via principale che collega Sona con Verona e attraverso una zona residenziale. Tale strada presenta anche un'incongruenza di progetto poiché il progetto prevede la sovrapposizione all'abitato senza prevederne la demolizione.* *3.1) Si richiede che, in ragione delle progettate opere di allargamento del sottopasso dell' autostrada A22 in direzione Verona (progettualità extra tratta) venga prevista una strada di cantiere alternativa sulla già esistente strada vicinale che, in circa 400 metri, permette di raggiungere la strada di cantiere posta a sud della tratta che da via Belvedere si dirige verso Verona transitando da Loc. Cason. Con tale soluzione si ridurrebbe notevolmente l'impatto di cantiere su Lugagnano e verrebbe notevolmente ridotta anche la spesa per le occupazioni/espropriazioni dovute all'allargamento di via De Amids.* *3.2) Qualora l' osservazione precedente non venisse accolta, si chiede che venga previsto l'allargamento della strada di cantiere di via De Amids solamente verso le aree agricole preservando le abitazioni esistenti.* *4. L'ATTIVITA' DELL'AZIENDA AGRICOLA ED IL SOTTOPASSO AD USO VICINALE PRIV ATO* *Come si e detto e come emerge chiaramente dagli elaborati grafici e fotografici in allegato, i signori Adamoli conducono dei fondi agricoli sia a nord che a sud della linea ferroviaria esistente. La realizzazione dell' opera in progetto comporta l' espropriazione di una vasta parte dei fondi attualmente coltivati, tuttavia, ciò che risulta incomprensibile è l'eliminazione del sottopasso attualmente esistente e strettamente funzionale all' accesso dei fondi agricoli posti a sud della ferrovia. L' eliminazione di tale passaggio interrato pregiudica materialmente ma anche economicamente la possibilità di coltivare tali fondi di proprietà.* *4.1) Si richiede che venga garantito l'accesso ai fondi esistenti con il mantenimento dell' attuale sottopasso o con la realizzazione di altra idonea soluzione progettuale.* *4.2) Si chiede di integrare il progetto con il progetto della futura SI-TAVE che, nella tratta di proprietà degli esponenti, non risulta pianificata. Tale informazione e fondamentale per consentire l' eventuale esercizio della facoltà di chiedere l'espropriazione dei fondi relitti.*	dal punto di vista della fattibilità tecnica i 2 rami di interconnessione non sono altimetricamente compatibili con il sottopasso esistente. Con riferimento alla richiesta 4.2 si segnala che Il progetto preliminare delle Tangenziali Venete (variante alla S.S.11) citato, deve ancora presentare il Prog.Definitivo su cui saranno effettuatei i necessari confronti.
		5. ESPROPRIAZIONI ED OCCUPAZIONI *L'impatto dell' opera sulle proprietà dei signori Adamoli e molto gravoso: essi subiscono l'occupazione e l'espropriazione di larga parte dei propri fondi agricoli e sono interessati anche dall' apposizione di una servitù pubblica, presumibilmente di elettrodotto, che interseca trasversalmente un frutteto irriguo di actinidia.* *Infine, i loro immobili storici nella Corte Messedaglia risentiranno gravemente delle vibrazioni e dei rumori della nuova linea merci interrata, senza contare i rischi di collassi strutturali degli edifici privi di fondamenta.* *Inoltre, per tutta la durata del cantiere, ipotizzabile in 7 anni, vi saranno evidenti compromissioni della vita degli esponenti. Soprattutto in relazione a tali situazioni, l'indennizzo da espropriazione non può essere limitato solo a quanto previsto nella relazione generale di tratta. Nella zona in esame, inoltre, si rilevano numerose contraddizioni tra gli elaborati progettuali, in particolare nella rappresentazione grafica le aree tecniche , di stoccaggio e le strade di cantiere non corrispondono alle medesime aree nei piani particellari di occupazione ed espropriazione.* *5.1) Si richiede che vengano risolte le contraddizioni integrando e/o correggendo gli elaborati progettuali rendendoli chiari ed univoci.* *5.2) Si richiede che venga rilocalizzato l' elettrodotto sui confini del fondo in modo da garantire la prosecuzione delle colture attuali, altresì difficoltose.* *5.3) Si chiede di integrare gli elaborati progettuali con una scheda puntuale degli edifici storici di Corte Messedaglia adeguando il progetto e le sue mitigazioni ambientali ad un puntuale studio degli effetti vibrazionali su immobili an-*	5 - Si precisa che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti, (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate Eventuali incongruenze tra elaborati verranno risolte in sede esecutiva. 5.3 - Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate - Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		tichi privi di fondamenta. *5.4) Si chiede di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni diretti ed indiretti che subiranno i residenti in conseguenza delle opere previste per la linea AV/ AC.* *6. MISURE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE* *In considerazione della vocazione ciclopedonale della zona via De Amids -Corte Messedaglia (Km 138 -140); attualmente non interessata dalla viabilità esterna al Comune di Sona, e considerato il forte impatto ambientale delle opere di progetto sull' area (linea AC/ AV, cavalca ferrovia, interconnessione merci) si rende necessaria l'adozione di importanti misure di contenimento e di mitigazione dei fattori inquinanti.* *6.1) Si richiede in particolare di adottare misure per il contenimento delle vibrazioni del passaggio in galleria e la copertura della linea merci in trincea per tutta la lunghezza sul territorio comunale (sino al confine con Verona).* *6.2) Si richiede la completa riqualificazione della zona con la predisposizione di adeguate misure di mitigazione in prossimità dell' abitato, prevedendo anche barriere anti rumore temporanea nelle vicinanze delle strade e delle aree di lavorazione, e con la costruzione di un sistema ciclopedonale tale preservare la vocazione dell' area.*	apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. In tutti i casi in cui lo studio ha evidenziato potenziali criticità sono state adottate azioni mitigative. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. Con riferimento alle specifiche richieste di seguito indicate, si precisa che non sono pertinenti in quanto relative a parti del tracciato non sottoposto a VIA.
177.	Sigg. Loretta Mazzi, Graziella Mazzi, Giovanni Giacomazzi, Alfredo Forlin, Daniele Giacomazzi, Serena Giacomazzi, Giovanni Mazzi. Sona 06/11/2014 DVA-2014-0037354	*1) CAVALCA FERROVIA DI VIA DE AMICIS* *Si richiede di garantire la viabilità di collegamento intercomunale con il mantenimento ed il consolidamento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria nel territorio di Sommacampagna. Tale strada, che corre parallela alla linea ferroviaria, costituirebbe il naturale collegamento tra la S.P. 26 Morenica - via Mincio - loc. Rampa - loc. Cason, creando un sistema di bypass a nord dell' abitato di Caselle ed a sud di Lugagnano.* *2. STRADA DI CANTIERE DI VIA DE AMICIS* *2.1) Si richiede che, in ragione delle progettate opere di allargamento del sottopasso dell'autostrada A22 in direzione Verona (progettualità extra tratta) venga prevista una strada di cantiere alternativa sulla già esistente strada vicinale che collega via De Amicis con loc. Cason. Attraverso tale percorso, in circa 400 metri, si può raggiungere la strada di cantiere posta a sud della tratta che da via Belvedere si dirige verso Verona transitando da Loc. Cason. Con tale soluzione si ridurrebbe notevolmente l'impatto di cantiere su Lugagnano e verrebbe notevolmente ridotta anche la spesa per le occupazioni/espropriazioni dovute all'allargamento di via De Amids.* *2.2) Qualora l' osservazione precedente non venisse accolta, si chiede che venga previsto l' allargamento della strada di cantiere di via De Amicis solamente verso le aree agricole preservando le abitazioni esistenti.* *3. ESPROPRI ED OCCUPAZIONI* *3.1) Si richiede che vengano risolte le contraddizioni integrando e/o correggendo gli elaborati progettuali rendendoli chiari ed univoci (le tavole di progetto prevedono l'allargamento verso le aree non abitate, contrariamente da quanto previsto dal piano di esproprio) .* *3.2) Si richiede che il sedime della strada di cantiere di via De Amicis sia posto al di fuori della proprietà degli esponenti ovvero prevedendo l'allargamento dello stesso verso ovest;* *3.3) Si chiede di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni diretti ed indiretti che subiranno i residenti in conseguenza delle opere previste per la linea AV/AC e per le opere connesse dovute all'aumento del traffico sulle strade di nuovo collegamento.* *4. MISURE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE* *4.1) Si richiede la predisposizione di idonee barriere di mitigazione delle polveri e dei rumori in prossimità delle abitazioni prospicienti la strada di cantiere di via De Amids.* *4.2) Si richiede la completa riqualificazione della zona con la predisposizione di adeguate misure di mitigazione in prossimità dell'abitato, prevedendo anche barriere anti rumore temporanea nelle vicinanze delle strade e delle aree di lavorazione, e con la costruzione di un sistema ciclopedonale tale preservare la vocazione dell' area.* *Osservazioni inerenti agli immobili in via De Amicis n. 13 - Foglio 47 Mapp. 276, 281, 55,54 (proprietà di Graziella e Loretta Mazzi)* *Foglio 47 Mapp 15, 18,17, 16, 10, 277, 278, 11, 21, 24, 23 (proprietà di Massimo e Sabrina Adamoli)* *1) CAVALCAFERROVIA DI VIA DE AMICIS* *1.1) Si richiede pertanto di non realizzare il CVF di via De Amicis (opzione zero) in quanto opera totalmente superflua*	1 - In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni. La cessione dell'opera (strada di cantiere) tal quale è possibile solo a valle dell'acquisizione del titolo di esproprio da parte dell'Amministrazione. Si veda riscontro ad osservazione del Comune di Sommacampagna N° 39. 2 - Nell'ambito della progettazione esecutiva quanto richiesto verrà tenuto in considerazione per quanto possibile. Analoga osservazione è stata presentata dal Comune di Sona (N° 142). 3 - In sede di progettazione esecutiva verranno risolte eventuali incongruenze tra elobarati. L'allargamento verrà effettuato evitando l'interessamento delle superfici residenziali. 3.3 Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate 4 - Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si segnala che per la fase di cantiere, componente rumore, sono stati condotti studi specifici atti ad individuare le aree di potenziale criticità e a prevedere per queste gli interventi necessari per ricondurre nei limiti di legge i livelli attesi (installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi) Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... *1) CAVALCAFERROVIA DI VIA DE AMICIS* richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		e sproporzionata per le funzioni attribuitele. In tal senso, il GC realizzerebbe un ingente risparmio di spesa che potrebbe, almeno in parte, essere destinato all'aumento delle misure di mitigazione ambientale dell' opera.	Sona (N° 142) avanzata in ambito CdS.
178.	Comune di Verona 13/11/2014 DVA-2014-37366	*1.2) Si richiede di garantire la viabilità di collegamento intercomunale con il mantenimento ed il consolidamento della strada di cantiere a sud della linea ferroviaria nel territorio di Sommacampagna. Tale strada, che corre parallela alla linea ferroviaria, costituirebbe il naturale collegamento tra la S.P. 26 Morenica – via Mincio - loc. Rampa - loc. Cason, creando un sistema di bypass a nord dell'abitato di Caselle ed a sud di Lugagnano.*	In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni. La cessione dell'opera (strada di cantiere) tal quale è possibile solo a valle dell'acquisizione del titolo di esproprio da parte dell'Amministrazione. Si veda riscontro ad osservazione del Comune di Sommacampagna N° 39.
179.	Sigg. Fagiuoli, Grizzi, Serio, Mura, Olioso, Signorati, Roma, Castioni, Rama, Mallaby Dallimore, Zedda, Marinic, Mancini, Grigoli, Sabino, Bagnara, Girelli, Peretti, Bastiani, Troianim, Troiani, Spagnoli, Bighelli, Stefanoni Sona 06/11/2014 DVA-2014-0037504	*I LAVORI E LE OCCUPAZIONI PREVISTE NEL PROGETTO DELLA AV/ AC.* *L'approvazione del progetto definitivo della Linea AV/ A.C Torino Venezia - Tratta Milano - Verona Lotto Funzionale Brescia - Verona ed il successivo esercizio della tratta hanno un grave impatto sulla vita degli esponenti e sui loro beni. L' approvazione del progetto definitivo li interessa sia durante la fase di realizzazione della tratta sia durante il successivo esercizio in quanto:* *- una vasta area di alcuni esponenti e interessata sia dalla presenza del cantiere operativo n. L.6.0.2. di 53849 mq. sia dall' area di stoccaggio L.6.S.T.16 di 53.564 mq., sia, dall'area tecnica L.6.A.T.9 DI 7.151 mq. sia, infine dal opere viarie di adeguamento della viabilità esistente da adeguare e di viabilità esistente interessata da traffico di cantiere sia dalla realizzazione di 2 sovrappassi sull' autostrada (doc. all. n. 12);* *- durante la realizzazione della tratta vi saranno gravissimi inconvenienti dovuti alle lavorazioni da eseguire che provocheranno immissioni di rumori, vibrazioni, polveri, ed interferenze con la viabilità;* *- la gestione della linea AV/ AC avrà un grave impatto sui beni degli esponenti e sulla vivibilità complessiva dell'area a causa delle immissioni di rumori e vibrazioni;* *- le aree destinate all' area di stoccaggio L.6.S.T.16 di 53.564 mq. non sono previste nell' elenco ditte predisposto per la Conferenza dei Servizi e pertanto la loro eventuale occupazione sarebbe illegittima;* *- trattandosi di area adiacente alla progettata Galleria di San Giorgio le lavorazioni i lavori e la successiva gestione della linea potranno provocare impatti sulle acque sotterranee e sul suolo non puntualmente considerati nel progetto.*	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi ... Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.
		OSSERVAZIONE N. 1. *Inoltre, sia il cantiere operativo n. L.6.0.2. sia il nuovo carico viario renderà di fatto impossibile l' attività del Circolo Ippico Corte Sgrifona.* *Infine, non e dato conoscere, essendo completamente assente qualsiasi valutazione, l'impatto del cantiere sull'impianto fotovoltaico. Tutti questi effetti possono essere evitati, con considerevole vantaggio per la realizzazione della tratta, nel caso in cui il cantiere operativo n. L.6.0.2. potesse essere spostato facendolo coincidere almeno in parte con l'area di stoccaggio L.6.S.T.16 come si dirà in seguito.* *Del resto lo spostamento del cantiere sarebbe in piena sintonia con i criteri fissati nella relazione generale di tratta e nella delibera CIPE 5 dicembre 2003, n. 120/2003 (Primo programma delle opere strategiche - Linea AV/AC Milano-Verona) nella quale sono espresse una serie di raccomandazioni.* *a) Per quanta riguarda la relazione generale di tratta in essa si legge che i criteri con cui sono stati localizzati i cantiere sono condizionati da esigenze tecniche mediate da esigenze ambientali con particolare riguardo alla pianificazione urbanistica, alle caratteristiche di accessibilità, alle aree urbane, ai beni monumentali. Sempre nella relazione di tratta si legge che per l'ubicazione del cantiere si è ritenuto di sfruttare al massimo la viabilità di cantiere e le piste previste lungo la linea in modo da evitare superflui trasferimenti di mezzi d' opera lungo la viabilità ordinaria. Inoltre per quanta riguarda la viabilità di cantiere la relazione generale di tratta ritiene che la scelta delle strade da utilizzare per la movimentazione dei materiali, dei mezzi e del personale è stata effettuata sulla base della necessità di ridurre al minimo il numero e la lunghezza di percorsi in area urbana, della limitazione al minimo dei transiti in aree residenziali, nella scelta dei percorsi più corti per il collegamento tra cantieri o le aree di lavoro e la viabilità a lunga percorrenza, nella necessità di ridurre i tempi di percorrenza e di limitare i costi, i consumi e le emissioni di rumore e gas in atmosfera, nonché per ridurre al minimo l'impatto del traffico di cantiere sugli insediamenti abitativi adiacenti.*	*OSSERVAZIONE N. 1.* L'area L6.ST.16 ha finalità di stoccaggio materiale ed a tale scopo è funzionale. Il cantiere L6.O.2 non ha interferenze fisiche con il centro ippico ma corre lungo il suo confine nord. Il cantiere L6.O.2 non ha interferenze fisiche con l'impianto fotovoltaico ma corre lungo il suo confine sud. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione N° 142 de Comune di Sona in ambito CdS. a) L'area L6.ST.16 ha finalità di stoccaggio materiale ed a tale scopo è funzionale. Il cantiere L6.O.2 non ha interferenze fisiche con il centro ippico ma corre lungo il suo confine nord. Il cantiere L6.O.2 non ha interferenze fisiche con l'impianto fotovoltaico ma corre lungo il suo confine sud. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione N° 14 del Comune di Sona in ambito CdS. b) L'area L6.ST.16 ha finalità di stoccaggio materiale ed a tale scopo è funzionale. Il cantiere L6.O.2 non ha interferenze fisiche con il centro ippico ma corre lungo il suo confine nord. Il cantiere L6.O.2 non ha interferenze fisiche con l'impianto foto-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		b)Sotto tutti questi profili si osserva che quanto affermato dalla relazione generale di tratta e quanto prescritto dal CIPE e in piena contraddizione con il posizionamento del cantiere L.6.0.2. Come si e già detto esso comporta delle interferenze gravissime sulle abitazioni dei ricorrenti, impedendo alcune attività turistiche e commerciali, compromettendo l'attuale viabilità con un enorme numero di mezzi d' opera e di trasporto indotti dalla presenza della cittadella, stravolgendo di fatto l'intera zona. *c) Il posizionamento del cantiere L.6.0.2. rende necessario per il General Contractor sostenere costi consistenti per le opere di viabilità e di mitigazione necessarie per mettere in comunicazione del cantiere L.6.0.2. con l' area dei lavori nonché per indennizzi che, inevitabilmente, dovranno essere disposti sia per coloro che subiscono l' occupazione dell' area sia per coloro che subiscono gli effetti, sia pure temporanei, del cantiere. Infatti il posizionamento del cantiere L.6.0.2. a sud dell' autostrada* *oltre a comportare i suddetti disagi agli abitanti comporta una rilevantissima spesa a carico del General Contractor in quanto:* *- rende necessario potenziare la viabilità esistente ed aggiungere nuova viabilità;* *- rende necessario prevedere il potenziamento e probabilmente il rifacimento di due ponti sull' autostrada;* *- rende necessario realizzare una grade rotonda di svincolo;* *- aumenta le distanze tra la sede delle lavorazioni (galleria di San Giorgio) ed il cantiere operativo con ciò aumentando le spese di trasporto;* *- aumenta conseguentemente la strada che i mezzi di lavoro e di trasporto devono percorrere più volte al giorno per tutti i giorni e sette anni, aumentando conseguentemente le immissioni di rumori, di polveri e le gravissime difficolta alla viabilità.* *Tutti questi danni sarebbero evitati, o quantomeno sensibilmente ridotti, con minor costo per il General Contractor qualora il cantiere L.6.0.2. fosse spostato nella parte a nord dell' Autostrada, sovrapponendolo o comunque estendendo le aree destinate all' area di stoccaggio L.6.S.T.16. In tal modo si avvicinerebbe il cantiere L.6.0.2. all' area operativa, riducendo al minimo le interferenze con i luoghi abitati dai residenti, facendo rimanere tali interferenze nell' ambito delle aree interessate dai lavori. La proposta, pertanto, consentirebbe al General Contractor un consistente risparmio di spesa e diminuirebbe consistentemente l' impatto dei cantieri sulla popolazione residente e sui centri abitati. A tal fine si rammenta che il signor Fagiuoli manifesta la sua Disponibilità a porre a disposizione la sua area individuata con il foglio 31 particella n. 139. Per questi motivi si richiede che il cantiere L.6.0.2. sia spostato nella parte a nord dell' Autostrada, sovrapponendolo o comunque estendendo le aree destinate all'area di stoccaggio L.6.S.T.16.* *Osservazione n. 2* *Con l' osservazione n. 1 si è chiesto di spostare il cantiere L.6.0.2. In via subordinata si chiede di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per i danni che subirà l'attività turistica-sportiva.* *Osservazione n. 3* *Si e detto che la signora Fagiuoli Elsa e proprietaria di um impianto fotovoltaico posto nelle adiacenze del cantiere di potenza pari a 993, 258 Kw.* *Si chiede, inoltre, che il progetto definitivo venga integrato con i potenziali effetti della realizzazione e funzionamento dell' opera sull'impianto fotovoltaico.* *Si chiede, infine, di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni che subirà l'impianto fotovoltaico.* *Osservazione n. 4* *Si richiede che vengano risolte le contraddizioni integrando e/o correggendo gli elaborati progettuali rendendoli chiari ed univoci e prevedendo espressamente le aree di stoccaggio oggetto di occupazione.* *Osservazione n. 5* *L'indennizzo da espropriazione non può essere limitato a quanto previsto nella relazione generale di tratta.* *Si chiede, pertanto, di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni che subiranno i residenti in conseguenza delle opere previste per la linea AV/ AC.* *Osservazione n. 6* *Poiché si prevede uno scavo per la galleria che può arrivare in profondità fino a 30 metri, si chiede che venga e-*	voltaico ma corre lungo il suo confine sud. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione N° 142 del Comune di Sona in ambito CdS. *OSSERVAZIONE N. 2* Si precisa che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate. *OSSERVAZIONE N. 3* Premesso che il cantiere non avrà interferenze con l'impianto fotovoltaico, si fa inoltre presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate. *OSSERVAZIONE N. 4* Saranno eliminate le incongruenze in progettazione esecutiva *OSSERVAZIONE N. 5* Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate. *OSSERVAZIONE N. 6* In fase di progettazione esecutiva verranno sviluppati studi idrogeologici e misurazioni/monitoraggi della falda nel sito atte a valutare gli effetti dell'opera definitiva sugli stessi. Inoltre in fase di costruzione verranno sviluppate delle specifiche sui materiali utilizzati per lo scavo in modo da evitare che le lavorazioni comportino un inquinamento della falda *OSSERVAZIONE N. 7* emesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA in fase di Progettazione Esecutiva potranno essere condotti maggiori approfondimenti e se necessarie adottate misure di mitigazione integrative. Analogamente saranno eseguite gli adeguati approfondimenti in modo da prevedere tutte le opportune misure mitigative degli impatti nei confronti delle lavorazioni di consolidamenti previste da progetto.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		saminata la questione in modo più approfondito al fine di evidenziare i possibili rischi per il movimento degli acquiferi, nonché gli effetti dell' opera definitiva sugli stessi. Si chiede, inoltre, di approfondire i possibili effetti delle lavorazioni su potenziali inquinamenti delle falde. *Osservazione n. 7* *Poichè le abitazioni degli esponenti sono poste nelle vicinanze della galleria di San Giorgio in Salice si chiede di esaminare meglio gli effetti dei lavori di consolidamento e di adottare misure meno impattanti. Si chiede inoltre che la verifica vibrazionale venga estesa almeno quanto quella dei rumori, soprattutto laddove l' opera interferisce con attività agricole e dove e più intensa la presenza di abitazioni.*	
180.	Sigg. Fiorenzo Cordioli e Maurizio Cordioli Sommacampagna 06/11/2014 DVA-2014-0037559	*Osservazione* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame più puntuale dell'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei recettori interessati delle emissioni della infrastruttura in progetto, e di eseguire una ulteriore verifica di abbattimento dei rumori e/o di mitigazioni dirette o indirette soprattutto in prossimità dell' area in cui abitano gli esponenti in prossimità della galleria di San Giorgio in Salici.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.
		1) Si richiede anzitutto l'installazione anche in prossimità dell'azienda agricola, di adeguate barriere antirumore già previste nelle immediate vicinanze ma non in prossimità dell'allevamento	Si fa presente che in ogni caso il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.
		2) Durante il lungo periodo di realizzazione dell'opera, vista la stretta vicinanza dell'allevamento alla nuova linea ferroviaria, ad aree di cantiere e alla pista di lavoro, si dovranno prevedere idonee barriere o accorgimenti per evitare assolutamente di inquinare l' area dell'azienda avicola con polveri, rumori, agenti chimici, gas di scarico, ecc ... Si fa notare che oltre alle aree coperte, l'allevamento comprende anche recinti esterni dove gli animali stazionano all'aperto. Dovranno essere garantite le condizioni previste dalla normativa in merito alla sanita animale negli allevamenti zootecnici.	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.
		3) Venga sempre garantita all'azienda agricola, anche durante i lavori di realizzazione, una libera ed idonea accessibilità, situazione irrinunciabile ma problematica, valutate le attuali condizioni orografiche in cui e posta, stretta a Nord dalla linea ferroviaria e circondata a Sud da un territorio occupato da cave.	L'azienda avicola si sviluppa a sud della linea AV; sarà garantita l'accessibilità dalla viabilità esistente posta a sud dell'azienda stessa
181.	Condominio Bellini Sona 13/11/2014 DVA-2014-0037663	*I sottoscritti anticipano che qualora non si procedesse a mettere in opera quanta sopra richiesto, purtroppo non saranno più in grado di produrre nel proprio allevamento, che ricordano essere un'azienda a carattere familiare e non industriale, sulla quale e basato il reddito delle famiglie. Nella supposta condizione che porterà alla chiusura forzata di tutta l'azienda, saremo costretti a chiedervi i danni relativi al mancato reddito nonchè un risarcimento relative al valore immobiliare di un allevamento di fatto inutilizzabile.*	In fase esecutiva saranno adeguatamente compensati i danni alla proprietà; gli indennizzi sono quelli previsti dalla normativi vigente /DPR327/2001).
		Osservazioni inerenti agli immobili censiti al Foglio 27, mappale n. 568.	In tracciato della linea AV/AC non è modificabile essendo già sta-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Le osservazioni che rileviamo guardando il progetto nel nostro paese sono: *• Il progetto è lo stesso del 2003, non tiene conto delle variazioni urbanistiche occorse negl'anni sul tracciato previsto per la Tav. Pertanto andrebbe rivalutato riprogettando il percorso e la dislocazione dei cantieri.* *• I vari cantieri previsti nel Comune di Sona, con la movimentazione giornaliera di centinaia di camion, metterebbero in ginocchio un paese con situazione della viabilità già precaria e scadente. Proponiamo di dislocare la cantieristica tutta a sud della linea Tav, visto che la maggior parte del territorio a sud e terreno agricolo.* *• La cantieristica prevista a nord della linea esistente che lambisce le abitazioni, costringe gli abitanti a percorrere strade già intasate attualmente (vedi SR11)*	to oggetto di approvazione con delibera CIPE n.120/2003. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento. In sede di redazione del progetto esecutivo potranno essere affrontate specifiche situazioni per migliorare la soluzione progettuale. La dislocazione delle piste è già sostanzialmente tutta collocata a sud della futura Linea AV/AC. Per motivi operativi alcune aree tecniche e di stoccaggio devono però essere mantenute anche a nord e conseguentemente devono essere collegate alla viabilità esistente.
		In riferimento alla planimetria di individualizzazione dei ricettori censiti IN0500DE2NZIM00060011 pg. 75/88, non troviamo l'utilità di aprire un'ulteriore sottopasso con realizzazione di una rotonda, a nord della linea (Via Campagnola "da Voi segnalato come sottopasso di via Palazzo' - Via Valle Località Cavecchia), visto che esiste già una viabilità che collega Sona con Sommacampaqna attraverso un sottopasso già esistente (loc. Campagnola) vicino all'azienda Nord Bitumi.	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si rimanda alla richiesta analoga del Comune di Sona (N° 142).
		Osservazioni e danni per le nostre abitazioni: (Foglio 27 Mappale 568 km sul tracciato 126+135) *o Danni da esproprio (IN0500Dep6aq000017 41)* *o Danni da rumore e vibrazione (135 IN500DE2P51M00060241)* *o Danni da viabilità di cantiere polvere, rumore (cantiere L. 7.S.T.3 di mq. 4.6 e L.A. T.2 di mq. 9377 (IN0500DE2P51M0010241)* *o Danni da eccessiva luminosità notturna non analizzata negli elaborati di progetto* *o Danni da elettromagnetismo*	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... Per quanto riguarda le vibrazioni in corso d'opera, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità.
		RICHIESTE *Foglio 27 mappale 568 - Modifiche progettuali:* *Il progetto originario e antecedente agli edifici in oggetto l'esproprio prevede l'abbattimento di una porzione del muro perimetrale di nostra proprietà pari a 13 mq. Segnaliamo che nell'area prevista dell'esproprio è presente il sistema fognario, i contatori dell'acqua e del gas di tutto il nostro condominio. Per tale motivo chiediamo:* *a) che la realizzazione dell'opera sia eventualmente spostata di qualche metro verso est occupando terreno agricolo* *Modifiche progettuali:* *b) la realizzazione di marciapiede a ridosso dell'opera per mettere in sicurezza le uscite delle case* *Modifiche progettuali:* *c) per tutto il confine del caseggiato con la strada di nuova realizzazione si chiede la costruzione di un muro di cinta in sasso e cemento (altezza circa cm 150/180) per la sicurezza degli abitanti* *Modifiche progettuali:* *d) chiusura del passaggio pedonale tra il lotto 590 ed il lotto 133 confinante quest'ultimo con il lotto 568 per evitare l'accesso alla nuova strada che si renderebbe pericoloso per gli abitanti ed in particolar modo per i bambini.*	1 - Con riferimento alle specifiche richieste si fa presente che non sono pertinenti in quanto non oggetto di VIA. In ogni caso potranno essere valutate in fase di esecuzione. 2 - Con riferimento alle specifiche richieste si fa presente che non sono pertinenti in quanto non oggetto di VIA. In ogni caso potranno essere valutate in fase di esecuzione. 3 - Con riferimento alle specifiche richieste si fa presente che non sono pertinenti in quanto non oggetto di VIA. In ogni caso potranno essere valutate in fase di esecuzione. 4 - Con riferimento alle specifiche richieste si fa presente che non sono pertinenti in quanto non oggetto di VIA. In ogni caso potranno essere valutate in fase di esecuzione.
182.	Soprintendenza BAPProv. Di Verona Rovigo e Venezia 17/11/2014 DVA-2014-37731	*Richiesta mitigazione ambientali:* *Il nostro lotto è in piena zona contrassegnata con bollino rosso (interventi diretti), con bolino azzurro (polveri), quindi interessato al massimo inquinamento acustico e polveri. Si chiede pertanto per tutte le abitazioni presenti sul lotto i seguenti interventi:*	Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizza-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		o la prevista sostituzione degli infissi e la coibentazione esterna termoacustica nel pieno rispetto delle normative Vigenti *o coibentazione e implementazione sistema di fissaggio e ancoraggio di tutto il manto di copertura che supporti le vibrazioni, con posa di materiale di consistenza acustica su tutto il caseggiato presente mappale 568* *o mitigazione con pannelli fonoassorbenti di altezza non inferiore all'altezza del treno lungo la linea alta velocità dal Km 131alKm135 / 1* *o piantumazione lungo la linea dei pannelli fonoassorbenti per una maggior mitigazione da polveri e da rumori e decoro paesaggistico* *o installazione di una centralina e monitoraggio ambientale per polvere ed inquinamento*	to al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per contenere la trasmissione delle vibrazioni in fase di esercizio. Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. Il piano di monitoraggio, che prevede controlli ambientali in tutte le fasi, sarà condiviso con gli Enti di controllo.
183.	Sig.ra Silvana Salardi e dell'Ass. Castelnuovo Futura Castelnuovo 06/11/2014 DVA-2014-0038070	*La relazione generale di tratta nulla viene previsto per l'intero Comune di Castelnuovo del Garda. Tuttavia, all'altezza del Colle San Lorenzo, non è indicato alcun vincolo di qualsiasi genere relativo alle due antiche chiese Lorenzo del XVI secolo, e la Chiesa della Madonna degli Angeli, nonché delle aree circostanti.* *Non è altresì evidenziata alcuna misura di protezione e tutela parco Agricolo Madonna degli Angeli, che è di rilevante valore storico paesaggistico, ambientale e anche dal punto di vista socio-culturale, per essere il luogo dove si svolge la Millenaria Fiera di Cavalcaselle.* *Si osserva che la Giunta del Comune di Castelnuovo del Garda con deliberazione n. 72 del 24 aprile 2012 che si allega ha approvato un atto di indirizzo per porre in atto tutte le iniziative finalizzate compiere indagini preliminari, storiche e archeologiche, per individuare le origini del monumento storico ed eventuali ulteriori resti nelle aree circostanti per la chiesetta della Madonna degli Angeli e dell'area di pertinenza al fine di predisporre un piano di valorizzazione, recupero e protezione del sito.* *Si propone pertanto di integrare il progetto definitivo con l'indicazione dei beni archeologici presenti sul Colle San Lorenzo.* *Il Ministero ha prescritto che si debba utilizzare prioritariamente le cave già esistenti. In secondo luogo ha prescritto l'obbligo di predisporre un progetto di recupero delle aree ad intervento estrattivo terminato.* *Si chiede pertanto che il progetto definitivo venga integrato con lo studio delle cave già esistenti nei Comuni della Provincia di Verona già interessati dal tracciato, escludendo, ove possibile, la nuova attività estrattiva a Castelnuovo del Garda.* *Si chiede, inoltre, che il progetto definitivo venga integrato con un preciso progetto di recupero dell'area ad intervento estrattivo terminato che preveda la realizzazione di opere di mitigazione e di utilizzo dell' area tali da escludere qualsiasi possibilità che la cava venga successivamente utilizzata come discarica.* *Si chiede, inoltre, che, a titolo di compensazione, il progetto definitivo venga integrato con la previsione che l'area oggetto di escavazione, opportunamente recuperata, venga ceduta in proprietà al Comune di Castelnuovo del Garda con un vincolo di destinazione che ne preveda un uso naturalistico.* *Si chiede che il progetto definitivo venga integrato con l'individuazione della Cava Mischi come sito inquinato da assoggettare ad un preciso progetto di recupero dell' area.* *Si richiede l'integrazione della VIA con la valutazione degli effetti cumulativi prodotti da infrastrutture di trasporto e da impianti presenti nell'area contigua al tracciato AV/ AC.* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la Valutazione Ambientale Strategica.* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con gli opportuni chiarimenti ed integrazioni che garantiscano il rispetto delle prescrizioni inserite dal CIPE nel provvedimento di approvazione preliminare, prevedendo la realizzazione della variante della ex S.S. 11 in parte come intervento funzionale alla cantierizzazione ed in parte come intervento di compensazione in modo contestuale alla cantierizzazione.* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con il Comune di Castelnuovo del Garda per quanto riguarda i cantieri di competenza.*	1 La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.. Ciò premesso per quanto riguarda l'opera questa viene realizzata prevedendo tutti i sistemi di mitigazione necessari per garantire la compatibilità della stessa sia con la normativa vigente che con le caratteristiche proprie dei luoghi attraversati 2 La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.. 3 Si rimanda all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo in ambito di CdS 4 La costruzione della linea ferroviaria non interferisce con il corpo rifiuti, pertanto non risulta alcuna interferenza tra la linea AV e la discarica. 5 La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.. 6 La procedura di VAS si applica a Piani e Programmi NON ai progetti . La valutazione ambientale dei Progetti si attua mediante la procedura di VIA. 7 La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.. 8 Il progetto definitivo prevede il recupero morfologico delle aree di cantiere. 9 La richiesta di istituire meccanismi procedimentali esula dalle competenze del proponente. Tuttavia la fase cantieristica coinvolgerà gli enti competenti, anche attraverso il piano di monitoraggio ante-operam, in corso d'opera e post-operam. 10 Il Comune di Castelnuovo non è interessato da alcun elettrodotto. 11 La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA.Tuttavia si fa presente che il progetto definitivo prevede il monitoraggio delle componenti ambientali prima, durante e dopo l'esecuzione dei lavori. Eventuali modifiche o integrazioni saranno valutate nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo. 12 La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si rife-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la previsione di meccanismi procedimentali che consentano una forma di coordinamento in fase esecutiva tra il Comune di Castelnovo del Garda ed il soggetto esecutore al fine di monitorare gli effetti momentanei e definitivi che i lavori e l' opera eserciteranno sia sull' ambiente che sulla collettività. *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con l'indicazione specifica della fase di controllo dei livelli emessi dall' elettrodotto negli edifici posti in prossimità dello stesso.* *Nuclei abitati sparsi e recettori sensibili in genere, dovranno essere oggetto di apposito accordo con le relative amministrazioni comunali che definisca anche le procedure di monitoraggio dei principali parametri ambientali interferiti, in modo da permettere il confronto ante-operam e post-operam.* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo concordando con l'Amministrazione comunale lo standard qualitativo delle opere di mitigazione ambientale ed il ripristino del terreno agricolo nelle tratte utilizzate provvisoriamente.* *Si richiede l'integrazione del progetto di monitoraggio definitivo prevedendo relazioni al Comune di Castelnuovo del Garda con cadenza più breve (attualmente è prevista con cadenza annuale).* *Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con un esame approfondito dei possibili rischi per il movimento degli acquiferi, degli effetti dell' opera definitiva sugli stessi e degli effetti delle lavorazioni su potenziali inquinamenti delle falde.* *Si propone di integrare il progetto definitivo con uno studio sul rapporto tra impatto dei Lavori e stagione turistica.* *Si chiede che il progetto definitivo venga integrato con uno studio maggiormente approfondito riguardante la formazione di polveri sottili e PM10 e che preveda che le strade di cantiere debbano essere costantemente bagnate per impedire qualsiasi divulgazione di polveri sottili. Inoltre le barriere antipolvere e le eventuali barriere antirumore (nel caso in cui il monitoraggi eseguiti nel corso dell' opera accertino un peggioramento dei limiti) devono essere previsti anche nei cantieri operativi e nei cantieri di armamento.* *Per tutto il tratto di competenza del territorio del Comune di Castelnuovo de! Garda, si richiede che venga prodotto un dettagliato di piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, ai sensi Deliberazione della Giunta Regionale n. 1773 del 28.08.2012 e D.M. n. 161 del 10.08.2012 e s.m.i., per regolamentate le attività di secavi, sbancamenti e riporti.* *Si chiede l'integrazione del progetto definitivo con il cronoprogramrna dettagliato dei lavori da realizzarsi sul territorio del Comune di Castelnuovo del Garda.* *Si chiede di esaminare meglio gli effetti dei lavori di consolidamento e di adottare le misure meno impattanti possibile sull' ambiente circostante.* *Si chiede di esaminare con maggiore puntualità l'analisi dei livelli di rumore previsti in corrispondenza dei recettori interessati delle emissioni ella infrastruttura in progetto, di eseguire una ulteriore verifica di abbattimento dei rumori e/o di mitigazioni dirette o indirette soprattutto in prossimità dei centri abitati e di concordare con il Comune di Castelnuovo del Garda la tipologia dei materiali da utilizzare per le misure compensative del rumore. Si chiede, inoltre, di escludere dal progetto, adeguandolo, la richiesta di deroghe ai sensi della legge n. 447 /95 soprattutto laddove si è in presenza di insediamenti.* *Considerata la particolarità dell' opera, e le potenziali conseguenze sia naturalistiche che economico - commerciali, si richiede che la verifica vibrazionale venga estesa almeno quanto quella dei rumori, soprattutto laddove l'opera interferisce con attività agricole e dove è più intensa la presenza di abitazioni.* *Si propone di modificare ed integrare il progetto definitivo escludendo l'utilizzo delle strade comunali Via Mantova, Via XX Settembre, Via Stazione, SS 11 prevedendo delle strade di cantiere alternative. Si propone, inoltre, di valutare la fattibilità in accordo e in collaborazione con l'Ufficio Tecnico Comunale in modo da renderle utili nel futuro e, a lavori ultimati, possano essere consegnate alla comunità come misura compensativa per i disagi provocati.*	risce a opere non oggetto della procedura di VIA.. 13 Il progetto definitivo prevede il monitoraggio delle componenti ambientali inclusa l'idrogeologia, prima, durante e dopo l'esecuzione dei lavori. 14 Approfondimenti sulla costruzione saranno sviluppati in sede di progettazione esecutiva. 15 Il progetto definitivo ha già valutato gli effetti sulla qualità dell'aria della fase di cantiere. In ogni caso la fase di cantiere già prevede una serie di azioni per il contenimento delle polveri, tra cui la bagnatura delle parti non asfaltate, la posa di barriere antipolvere nonchè un monitoraggio in fase corso d'opera per un controllo continuo delle concentrazioni delle polveri al fine di individuare eventuali situazioni critiche ed adottare le opportune azioni correttive. 16 Il Piano di Utilizzo sarà presentato agli enti competenti secondo le tempistiche previste dal DM 161/20112. 17 La cantieristica e relativo cronoprogramma sarà definita nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo. 18 La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Tuttavia si fa presente che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per la fase di cantiere è previsto il posizionamento di una serie di barriere antirumore mobili per le situazioni di maggiore criticità; il monitoraggio ambientale in tale fase consentirà di identificare eventuali ulteriori situazioni che richiedono interventi specifici. Per quanto concerne le deroghe queste risultano necessarie per alcune specifiche lavorazioni che richiedono mezzi di cantiere rumorosi; va da sè che tali attività saranno ridotte al minimo e comunque svolte negli orari di minor disturbo per la popolazione. 19 La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Tuttavia si fa presente che per quanto riguarda le vibrazioni, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità; mentre per l'esercizio ferroviario è prevista la mitigazione mediante setti antivibranti in corrispondenza degli edifici ove si registrerà, in preesercizio, il superamento dei limiti. La fascia di studio utilizzata è quella tipica per le linea AV nonchè per le lavorazioni cantiere. Inoltre, durante la fase di costruzione,

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			sono previste attività di monitoraggio ambientale per la componente vibrazioni che consentono di controllare gli effetti determinati dalle lavorazioni; in tal modo è possibile intervenire tempestivamente in caso di anomalie nei dati rilevati 20 Le richieste potranno essere valutate nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo. Nulla osta alla cessione al Comune delle piste di cantiere allo stato in cui si troveranno a fine lavori, ma con acquisizione delle aree a carico dell'ente.
184.	On. F. Businarolo 2014-11-19 DVA 0038283	Ritira le osservazioni già trasmesse in data 6/11/2014 (cfr. n.81 e n. 137)	Veder Prot.
185.	Fondazione Casa di Dio ONLUS Castenedolo 19/11/2014 DVA-2014-0038329	*I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290.* *- Negli elaborati progettuali non sono stati previsti passaggi poderali che mettano in diretto collegamento le varie porzioni residue della nostra azienda*	on si ritiene condivisibile l'osservazione. È previsto un sottopasso poderale alla pk 92+061, oltre al sottopasso su SP.37. alla pk 93+242.
		I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. *— Nelle tavole dei vincoli sono stati omessi dati importanti. Si segnala la mancata indicazione del vincolo di carattere storico artistico esistente sui fabbricati rurali di proprietà della scrivente, dichiarati di interesse storico artistico con decreto*	L'indicazione di vincolo verrà riportata nell'integrazione richiesta dal Ministero dell'Ambiente. In ogni caso si segnala che in corrispondenza dell'edificio oggetto dell'osservazione il progetto definitivo ha individuato un fascia di mitigazione ambientale a verde tra il fabbricato e l'opera ferroviaria.
		I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. *— Si ritiene assurdo il tracciato del nuovo sottopasso per la strada provinciale SP37 che erode inutilmente altra superficie verde. Sarebbe sicuramente più congruo e probabilmente anche meno oneroso realizzare il sottopasso esattamente sul tracciato esistente della SP37 anziché spostarlo di pochi metri*	Non è possibile realizzare una nuova opera di attraversamento della ferrovia sullo stesso tracciato della strada attuale, perché in questo caso si renderebbe necessario chudere la viabilità per alcuni mesi; lo spostamento di alcuni metri serve per salvaguardare la viabilità esistente fino al momento in cui sarà pronta la nuova opera così da non recare disagi al traffico stradale.
		I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. *— Il percorso che mette in comunicazione i fabbricati rurali della nostra cascina con la strada Provinciale SP37 è eccessivamente articolato, riteniamo possibile definire con gli uffici della scrivente un percorso alternativo più semplice e quindi più economico*	Eventuali modifiche o integrazioni verranno valutate nello sviluppo del progetto esecutivo.
		I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. *— Devono essere riviste le aree di stoccaggio dei materiali di cantiere ed alcuni percorsi di cantiere, indicate nelle tavole di CANTIERIZZAZIONE - attualmente le aree di stoccaggio sui terreni di nostra proprietà sono ben tre - per ridurre i disagi alle nostre attività agricole, danni all'ambiente e alla produttività dei terreni*	Maggiori approfondimenti sulla cantieristica saranno possibili nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo.
		I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. *— Si creerà un forte sconfiguramento aziendale in quanto il fondo verrà suddiviso in svariate porzioni mal collegate fra di loro. Questo comporterà una notevole riduzione del valore immobiliare del complesso, nonché una evidente riduzione della produttività aziendale*	Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che i danni che verranno accertati in fase di costruzione o a seguito dei frazionamenti fondiari saranno valutati e indennizzati.
		I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. *— I fabbricati rurali connessi ai terreni agricoli verranno completamente isolati dal resto dell'azienda, rimanendo "intrappolati" tra la linea ferroviaria a sud, il tracciato del raccordo autostradale Ospitaletto-Castenedolo a ovest e a nord, e la Strada provinciale Sp37 a est, rendendo di fatto impossibile il collegamento diretto dei fabbricati ai relati-*	Si rimanda alla controdeduzione precedente. Inoltre si precisa che in fase di progettazione esecutiva e di accordo con la proprietà sarà possibile individuare valutare soluzioni per il problema degli accessi e dei collegamenti con i fondi

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		vi terreni - elemento fondamentale per la buona gestione aziendale	
		I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290. *– La vicinanza del tracciato ferroviario agli edifici aziendali produttivi (stalla, vacche), residenziali e religiosi produrrà un forte disturbo, sia acustico che di vibrazioni*	Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni
186.	Dott. Ing. Emanuele Cozzolino 2014-11-21 DVA 0038510	*I terreni interessati sono individuati catastalmente al Fg.22 particelle 125, 129 e Fg. 26 particelle 76, 152, 159, 164, 167, 290.* *– Gli immobili rurali costituenti la C.na Rodenga, comprensivi di una piccola chiesa dedicata alla Natività della Beata Vergine, dichiarati di interesse storico artistico dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, saranno estraniati definitivamente dal contesto rurale in cui sono sorti e che li ha caratterizzati per oltre 400 anni.*	Si rimanda alla controdeduzione n. 59
187.	On. Arianna Spessotto 2014-11-21 DVA 0038595	Ritira le osservazioni già trasmesse in data 6/11/2014 (cfr. n.117 e n. 141)	Vedere Osservazioni n° 117 e n° 141.
188.	Avv. Roberto Brun Sona 23/11/2014 DVA-2014-0038755	*Come ho già evidenziato nelle osservazioni del 06/11 us che allego e che richiamo sul predetto fondo insistono la casa, censita tra i recettori con il codice L 135 - N - 007, dove il sottoscritto risiede con la propria madre, signora Rosa Zecchetto Brun, nonché l'azienda agricola gestita da quest'ultima e consistente in un vigneto di pregio (con le doc Custoza, Bardolino e Garda), peraltro completamente ristrutturato nel2012, e in un plurisecolare uliveto (dop Garda).* *Aggiungo a quanto già evidenziato nelle predette osservazioni del 06/11 us quanto segue:* *a) in primo luogo, appaiono necessari lo studio e la previsione di interventi finalizzati alla messa in sicurezza. anche mediante la ricostruzione del pendio, della collina Ivlontespada - Roccolo, soprattutto del versante sovrastante la ditta Corbaz, considerando che le vibrazioni e il rumore potrebbero comprometterne la stabilità determinando, anche in concorso con le avversità climatiche, frane a valle, e quindi verso la funivia, e il pericolo di crolli degli edifici costruiti a monte, tra i quali, appunto, la mia casa di abitazione;* *b) poi, dopo la messa in sicurezza della predetta porzione della collina Montespada Roccolò, occorrerà prevedere la realizzazione di ulteriori interventi di mitigazione, quali, ad esempio, la piantumazione dell'intera predetta area;* *c) in ogni caso si ritiene che le barriere antirumore dovrebbero correre, senza interruzione e ad adeguata altezza, lungo tutto il passaggio della nuova linea ferroviaria tra le due colline del Montespada-Roccolo e della Madonna del Monte;* *d) venendo poi alla mia proprietà, "l'intervento diretto" di mitigazione che la riguarda e che viene identificato con il codice BA- 0-126-AV, se è quello della sostituzione degli infissi attuali con infissi antirumore contrassegnati dallo standard "RI " è all'evidenza insufficiente e frutto di una rilevazione a dir poco superficiale (tant'è che i numeri indicati nel censimento non corrispondono alla realtà). Occorre che siano sostituiti tutti quanti i serramenti, compresi i portoni e portoncini, e non solo le finestre. Occorre poi che lo standard degli infissi sia quanto meno lo stesso delle altre case censite nella medesima zona del Montespada, ossia quello contrassegnato come "R2";* *e) deve essere garantita l'assicurabilità dell'intero compendio immobiliare e dell'azienda agricola.*	a) Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA si precisa che in fase di progettazione esecutiva potranno essere approfondite le tematiche sollevate dall'osservazione. b) Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA si precisa che si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. c) Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.. c) Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di pre-esercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.. e) L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA
189.	Sigg. Melloni e Zambaldi Sig.ra Melloni Nadia Sona 24/11/2014 DVA-2014-0038854 Sona 24/11/2014 DVA-2014-0038856	*1) SOTTOPASSO* *Dall'analisi del progetto si evince l'intenzione di costruire un nuovo sottopasso, accanto al sottopasso esistente, sui piani particellari intestati a MELLONI Stefano e ZAMBALDI Laura . Attualmente il fondo su cui verrà realizzata l'opera, delineata nel progetto da cui sono tratti gli elaborati riportati in questo scritto, sono coltivati da Zambaldi Laura. L'impianto del fondo è completamente realizzato e consta di coltivazioni di piante officinali, in particolar modo lavanda, e da colture orticole di stagione. Dalla lavanda verranno prodotte talee ed olii essenziali. Talee, olii essenziali e orticole di stagione saranno vendute a consumatori finali, nelle modalità proprie dell'agricoltura di prossimità. La superficie del fondo è appena sufficiente per attuare una modalità di coltivazione in sintonia con i principi della buona tecnica agraria e per ottenere la quantità di prodotto minimale per garantire l'unico reddito da lavoro a Laura Zambaldi. La riduzione della superficie agricola coltivata pregiudica in modo determinante l'equilibrio tra esigenze agronomiche ed economiche, su cui stiamo lavorando con molto impegno in questi anni, facendo venir meno le condizioni indispensabili per proseguire l' attività di coltivazione del fondo.* *Alla luce di questa premessa, in alternativa al progetto di sottopasso descritto nel progetto di cui in questo scritto riportiamo alcuni elaborati, proponiamo che venga allargato il sottopasso esistente. In questo modo, oltre a determinare un consistente risparmio nei costi di realizzazione dell'infrastruttura, si preserva terreno agricolo da mantenere nell'assetto colturale attuale. Inoltre, sempre al fine di preservare la maggior superficie possibile di terreno agricolo, chiediamo che siano ridotti al minimo i residui particellari.* *2) OPERE ANNESSE* *Dall'analisi del progetto si evince l'intenzione di costruire una canaletta in superficie accanto alla strada. In alternativa proponiamo che la canaletta non venga realizzata in superficie ma interrata in modo da preservare terreno agricolo da mantenere nell'assetto colturale attuale- Altrimenti, la riduzione della superficie agricola coltivabile fa venir meno le condizioni essenziali per proseguire la conduzione stessa del fondo secondo i principi della buona tecnica agraria.* *3) STRADA DI CANTIERE* *Dall'analisi del progetto si evince l'intenzione di realizzare una strada di cantiere adiacente alla nostra abitazione. La realizzazione di quest'opera determina un'ulteriore contrazione, seppur temporanea, della superficie agricola coltivabile e, per questa via, riduce, ancor di più, le condizioni minime indispensabili per proseguire la coltivazione del fondo agricolo. Inoltre, la realizzazione della strada di cantiere, così come delineata nel progetto, costituisce un grave pericolo per la sicurezza dei nostri figli, quando gli stessi giocano in giardino, e per l'incolumità dei singoli membri della famiglia, quando gli stessi lavorano, transitano o sostano nel campo o nel giardino attorno alla casa d'abitazione. Se venissero accolte le nostre osservazioni dei punti 1) e 2), ovvero ampliare il sottopasso esistente e interrare la canaletta, si predispongono le condizioni affinchè la strada di cantiere possa essere realizzata non più adiacente alla casa d'abitazione ma più distante dalla stessa, aumentando in questo modo il livello di sicurezza e incolumità dei membri della nostra famiglia. Sempre al fine di aumentare il livello di sicurezza e incolumità dei membri della nostra famiglia, in particolare dei bambini, chiediamo che venga predisposta una recinzione che delimiti chiaramente la strada di cantiere dalla nostra proprietà in modo che i bambini possano continuare a giocare all'aperto senza pericoli. La recinzione serve anche per trattenere nel nostro terreno di proprietà il cane che, altrimenti, potrebbe nottetempo uscire dalla nostra proprietà e creare disagi a terzi.* *4) BARRIERE ANTIPOLVERE E ANTIRUMORE* *Dall'analisi del progetto, come già osservato nel punto 3), si evince l'intenzione di realizzare una strada di cantiere, adiacente alla nostra abitazione, su cui circoleranno camion e mezzi impegnati a trasportare rifiuti, inerti, terre da*	*1) SOTTOPASSO* Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa in ogni caso presente che il sottopasso di Via Campagnola , sotto la linea linea storica FS, non rispetta la normativa stradale ovvero non rispetta il franco altimetrico da garantire di 5, 00m e non è possibile allargalo né approfondirlo al fine di garantire il franco altimetrico detto. *2) OPERE ANNESSE* Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa in ogni caso presente che la canaletta indicata ha scopo irriguo e ricade nella competenza del Consorzio di Bonifica Veronese. Pertanto, premesso che le quote della canaletta sono definite in modo da garantire lo scorrimento in superficie e la più agevole manutenibilità della stessa, la richiesta potrà essere verificata in fase di PE con l'Ente preposto. *3) STRADA DI CANTIERE* Nell'ambito della redazione del progetto esecutivo, la pista di cantiere che corre in prossimità della viabilità di accesso di un Fabbricato Tecnologico e sul perimetro dello stesso, verrà tenuta il più possibile a ridosso (o sovrapposta in alcune fasi di lavoro) alle opere definitive. La stessa verrà adeguatamente perimetrata. *4) BARRIERE ANTIPOLVERE E ANTIRUMORE* r quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento delle polveri; a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... In prossimità delle abitazioni sarà rivilegiato il posizionamento di barriere antipolvere. Inoltre in fase di progettazione esecutiva, potranno essere ottimizzati i tracciati di cantiere per ridurre i disturbi alla popolazione

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		scavo, manufatti in cemento. Il transito dei mezzi pesanti, così equipaggiati, sarà causa di rumori e di polveri che investiranno e contamineranno la nostra casa di abitazione. La contiguità della strada con la nostra casa di abitazione aggraverà questa situazione. Le polveri si depositeranno non solo su muri, vetri, infissi, travature in legno, ma anche sulle falde del tetto ove sono collocati i pannelli fotovoltaici, dedicati alla produzione di energia elettrica) e i pannelli solari termici, predisposti per la produzione di acqua calda. I depositi di polvere sui pannelli fotovoltaici e solari-termici determineranno un deciso decremento dell'efficienza produttiva degli stessi. *Per limitare questi danni chiediamo, come argomentato nel punto 3), che si apportino tutte le modifiche affinché la strada di cantiere venga realizzata il più distante possibile dalla casa di abitazione, e non già in prossimità. Chiediamo inoltre che vengano predisposte delle barriere antipolvere, idonee a mitigare la propagazione delle polveri generate dalle attività di cantiere.*	
		1) STRADA DI CANTIERE *Dall'analisi del progetto si evince che nella proprietà della sottoscritta MELLONI NADIA, nata a Bussolengo il 6 aprile 1965 foglio 27 mappale verrà realizzata una strada di cantiere e che, per realizzare tale opera, viene spezzato il mappale 567. Dall'osservazione del progetto si evince inoltre l'intenzione di costruire, a pochi metri di distanza da questa strada di cantiere, un nuovo sottopasso. Preme considerare che questo sottopasso, allo stato attuale, è un'opera che non riuscirebbe a superare nessuna analisi costi-benefici: i benefici arrecati sono assolutamente inferiori ai costi sostenuti per realizzarla. I soli attori che potrebbero beneficiare dell'infrastruttura sono le poche fabbriche presenti sul territorio. Peccato che alcune di queste abbiano chiuso, mentre le rimanenti aziende abbiano ridotto di molto l'attività produttiva.* *Detto ciò, ci permettiamo di presentare un'alternativa al progetto di strada di cantiere delineato nel vostro progetto. Proponiamo che:* *a) venga intubato e riempito il vaio che corre tra la strada attuale e il futuro nuovo sottopasso che si intende costruire e* *b) su questo vaio coperto, tra la strada attuale e il sottopasso da realizzare venga realizzata la strada di cantiere, in alternativa a quella indicata nel progetto oggetto di analisi.* *In questo modo, seguendo la nostra proposta alternativa, si ottengono i seguenti obiettivi:* *a) si preserva terreno agricolo da mantenere nell'assetto produttivo attuale;* *b) si chiude un fosso pericoloso per la circolazione di auto, camion e mezzi circolanti, compresi quelli utilizzati per il trasporto nei cantieri adibiti alla realizzazione della ferrovia ad alta velocità e, non da ultimo;* *c) si fa in modo che le strade di cantiere non incrocino l'attuale strada di passaggio. Il punto di incrocio tra strada di cantiere ipotizzata nella nostra proposta e l'attuale strada avviene in un punto su una strada comunale* *d) si utilizzano al meglio i residui particellari dei mappali ove viene realizzato il sottopasso, senza sprecare ulteriore terreno agricolo coltivabile.* *2) BARRIERE ANTIPOLVERE E ANTIRUMORE* *Dall'analisi del progetto si evince l'intenzione di realizzare una strada di cantiere su cui circoleranno camion e mezzi impegnati a trasportare rifiuti, inerti, terre da scavo, manufatti in cemento. Il transito dei mezzi pesanti, così equipaggiati, sarà causa di rumori e di polveri che, depositandosi su muri, vetri e tetto, investiranno, contamineranno e deprezzeranno la casa di abitazione di mia madre. La vicinanza della strada con la casa di abitazione di mia madre aggraverà questa situazione. Per limitare questi danni chiediamo che si apportino tutte le modifiche affinché la strada di cantiere venga realizzata il più distante possibile dalla casa di abitazione, e non già in prossimità. Chiediamo inoltre che vengano predisposte delle barriere antipolvere, idonee a mitigare la propagazione delle polveri generate dalle attività di cantiere.*	*1) STRADA DI CANTIERE* Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la richiesta verrà accolta in quanto coincidente con analoga osservazione del Comune di Sona (N° 142) a cui si rimanda per la relativa controdeduzione. Nell'ambito della redazione del progetto esecutivo, la pista di cantiere che corre in prossimità di un'area tecnica, verrà tenuta il più possibile a ridosso alla stessa. In riferimento al tombamento del fosso da un analisi preliminare lo stesso dovrebbe ricadere sotto la gestione del Consorzio di Bonifica Veronese, pertanto eventuali proposte saranno esaminate in dettaglio in fase di progettazione esecutiva mediante il confronto con l'Ente. *2) BARRIERE ANTIPOLVERE E ANTIRUMORE* Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento delle polveri; a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... In prossimità delle abitazioni sarà privilegiato il posizionamento di barriere antipolvere. Per quanto riguarda la viabilità di cantiere sarà approfondita la problematica in fase di progettazione esecutiva.
190.	Urb. Giulio Saturni Verona 24/11/2014 DVA-2014-0038941	*Si osserva che: per un corretto inserimento dell'opera in oggetto, non è stato preso in considerazione il Piano d'Area Quadrante Europa (PAQE), approvanto con deliberazione di Consiglio Regionale n. 69 del 20/10/1999, il quale prevede l'opportunità di realizzare la linea AV/AV Milano Venezia affiancando l'autostrada A4, senza interferire con la linea storica e il centro cittadino. Tale soluzione consentirebbe non solo di collegare al meglio la linea AV/AC con le opere altrettanto strategiche quali l'aeroporto e il Quadrante Europa, ma anche di migliorare la velocità di esercizio dei treni stessi.*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
191.	Sigg. Boscaini, Busatta, Toffalini Sommacampagna - Sona 21/11/2014 DVA-2014-0038951	*A) L'INTERESSE ALL'OSSERVAZIONE* *Gli osservanti oltre ad essere interessati dalla vicinanza al tracciato della linea AC/AV sono altresì interessati direttamente anche dal progetto del Cavalcaferrovia di Via Rampa I sottoscritti, a vario titolo, ricevono dalla realizzazione e dalla gestione della linea AV/AC un gravissimo danno patrimoniale e non patrimoniale a causa dell'impatto che le lavorazioni e successivamente il funzionamento dell'opera avrà sulla propria abitazione. Le località indicate sono evidenziate nella mappa aerea e nella tavola di progetto che si allegano alle presenti osservazioni. Si osserva poi, come riportato anche dalla stampa locale, come vengano posti dubbi sulla possibilità di inserire nel contesto padano l'alta velocità*	*A) L'INTERESSE ALL'OSSERVAZIONE* Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 e ss.mm.ii.). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo. Con riferimento all'osservazione sul tracciato della linea AV nel suo complesso si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.
		B) L'IMPATTO DEL PROGETTO DEFINITIVO DELLA LINEA AV/AC SU VIA RAMPA E SU VIA STAZIONE *L'approvazione del progetto definitivo della linea AV/AC e il successivo esercizio hanno un grave impatto sulla vita dei sottoscritti esponenti e dei loro beni.* *- una vasta area è interessata dalla realizzazione del c.d. cavalcaferrovia di via Rampa che collega le frazioni di Lugagnano e Caselle, rispettivamente poste nei Comuni di Sona e Sommacampagna;* *- durante la realizzazione della tratta vi saranno gravissimi inconvenienti dovuti alle lavorazioni da eseguire che provocheranno immissioni di rumori, polveri ed interferenze con la viabilità;* *- i lavori di realizzazione e la gestione della linea AV/AC avranno un grave impatto sui beni degli esponenti e sulla vivibilità complessiva dell'area a causa delle immissioni di rumori e vibrazioni;* *- le opere viarie realizzate modificheranno in modo sostanziale la percorrenza viabilistica dell'attuale strada comunale con un aumento del traffico ed un'inevitabile deperimento del valore degli immobili ivi poste e della vita delle persone che vi risiedono.*	*B) L'IMPATTO DEL PROGETTO DEFINITIVO DELLA LINEA AV/AC SU VIA RAMPA E SU VIA STAZIONE* Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento. Inoltre in fase di progettazione esecutiva, potranno essere ottimizzati i tracciati di cantiere per ridurre i disturbi alla popolazione e alla viabilità locale.
		Per questi motivi si presentano le osservazioni di seguito specificate: *1) CAVALCAFERROVIA DI VIA RAMPA* *L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell'assetto viario del territorio intercomunale (Sona - Sommacampagna) collaterale alla costruzione del nuovo tracciato ferroviario. In tal senso, è chiaramente necessario preservare il collegamento tra le frazioni di Lugagnano e Caselle; tuttavia l'opera non realizza l'obiettivo di decongestionare il traffico esistente e di ridurre il transito dal centro dell'abitato. Al contrario, posta l'inesistenza di infrastrutture di bypass del centro di Lugagnano, la realizzazione di questa struttura comporterebbe un ulteriore appesantimento del traffico in entrata (sud verso nord) non smaltibile dalla viabilità comunale. Si realizzerebbe, cioè, un c.d. "collo di bottiglia" a detrimento della zona residenziale di lugagnano. Infine, l'opera ha un forte impatto visivo per l'altezza e la prossimità all'edificato poiché è prevista un'altezza di oltre 20 metri. Oltre all'evidente impatto ambientale intrinseco, con la realizzazione di tale progetto, l'intera zona si troverebbe a dover fronteggiare uno spropositato aumento del traffico e delle emissioni di polveri e di rumori connessi.* *1.1) Si ritiene che l'opera non debba essere realizzata ed al fine di mantenere la funzionalità viaria esistente si propone di mantenere l'attraversamento Intercomunale attraverso un nuovo sottopasso interrato o attraverso l'allargamento del sottopasso esistente.* *1.2) Si richiede inoltre di allargare la strada ponendo ai lati passaggi ciclopedonali, utili per il collegamento dei due centri abitati Lugagnano-Caselle.* *1.3) Nella denegata ipotesi di rigetto dell'osservazione, si richiede che vengano prescritti interventi di mitigazione del forte impatto dell'opera rilevato con la realizzazione di barriere di mitigazione artificiali e cordoni ambientali ad alto fusto su ambedue i lati est-ovest del viadotto.* *2) IMPATTO AMBIENTALE DELLA LINEA AC/AV* *Gli esponenti risiedono in un'area posta entro i 300 metri, a nord e sud, dalla nuova linea ferroviaria ad alta velocità su cui transiteranno treni ad oltre 250 km/h. E' noto che l' impatto da rumore sui territori contigui alle linee ferroviarie e il relativo disturbo subito dai cittadini crescono con l'aumento della velocità dei treni. L'assenza o la contenuta protesta verso i treni convenzionali è dovuta proprio al fatto che viaggiano al di sotto dei 200 km/h (treni pas-*	*1) CAVALCAFERROVIA DI VIA RAMPA* 1.1 La richiesta non è pertinente nell'ambito della procedura di VIA in quanto l'opera non è oggetto di VIA. Si rimanda ad analoga osservazione del Comune di Sommacampagna (N° 39): non è possibile sostituire il cavalcavia di via rampa con sottopasso per la presenza dell'interconnessione a quota -7 da p.c. e della lina storica. 1.2 L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Sommacampagna N° 39. 1.3 Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. *2) IMPATTO AMBIENTALE DELLA LINEA AC/AV* Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio e

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		seggeri) e 100 Km/h (treni merci). La situazione si modifica quando la velocità supera i 250 km/h per i treni passeggeri e 130 km/h per i treni merci. *2.1) Si richiede dunque la predisposizione di barriere fonoassorbenti in corrispondenza dell'albergo "Antico Termine" con un'altezza tale da impedire l'effetto di deviazione del rumore verso l'alto;* *2.2) SI richiede che vengano installati sulla tratta in oggetto dei tappeti di assorbimento delle vibrazioni volti al contenimento della propagazione delle onde vibrazionali, altresì certamente percepibili nei piani interrati dell'Immobile;* *3) ESPROPRIAZIONI ED OCCUPAZIONI.* *Nella zona in esame si rilevano numerose contraddizioni tra gli elaborati progettuali, in particolare alla rappresentazione grafica delle aree tecniche, di stoccaggio e le strade di cantiere non corrispondo le medesime aree nei piani particellari di occupazione e di espropriazione. Inoltre, per tutta la durata del cantiere, ipotizzabile in 7 anni, vi saranno evidenti compromissioni della vita degli esponenti. Soprattutto in relazione a tali situazioni, l'indennizzo da espropriazione non può essere limitato solo a quanto previsto nella relazione generale di tratta. L'immobile interessato dall'opera è il seguente: trattasi di villa singola di pregevole finitura, disposta su 2 piani oltre al seminterrato, edificata agli inizi degli anni '70. La residenza sviluppa una superficie lorda complessiva in pianta di mq. 300 circa con un parco (giardino pertinenziale di ca mq 2000 identificato in catasto fabbricati come segue.* *3.1) Si richiede che vengano risolte le contraddizioni integrando e/o correggendo gli elaborati progettuali rendendoli chiari ed univoci.* *3.2) Si chiede, pertanto, di prevedere nel progetto definitivo un indennizzo per gli eventuali danni che subiranno i residenti in conseguenza delle opere previste per la linea AV/AC.* *A TALE RIGUARDO NELLA MALAUGURATA IPOTESI SI RENDESSE NECESSARIO L'ESPROPRIO DELL'AREA E/0 LA DEMOLIZIONE DELL'IMMOBILE IN CUI RISIEDONO I SOTTOSCRITTI OSSERVANTI SI RISERVANO DI PRODURRE IDONEA E DETTAGLIATA PERIZIA DI STIMA DELL'IMMOBILE INTERESSATO DALL'OPERA IN QUESTIONE CON EVIDENZA DELLA DATA CERTA DELLA REALIZZAZIONE DELLA PERIZIA. DEL VALORE COMMERCIALE NONCHE' DEI DANNI ACCESSORI CAUSATI DALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA.* *4) MISURE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE* *In considerazione della natura agricolo-residenziale della zona, attualmente interessata da una viabilità medio-bassa, e considerato il forte impatto ambientale delle opere di progetto sull'area (linea AC/AV, cavalcaferrovia, aree tecniche e di stoccaggio, viabilità di cantiere, elettrodotto) si rende necessaria l'adozione di importanti misure di contenimento e di mitigazione dei fattori inquinanti.* *4.1) Si richiede in particolare di adottare misure per il contenimento delle vibrazioni del passaggio della nuova linea attraverso l'installazione di barriere fonoassorbenti e cordoni ambientali.* *4.2) Si richiede la completa riqualificazione della zona con la predisposizione di adeguate misure di mitigazione in prossimità dell'abitato, prevedendo anche barriere anti rumore temporanee nelle vicinanze delle strade e delle aree di lavorazione, e con la costruzione di un sistema ciclopedonale tale preservare la vocazione dell'area.*	sercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni *3) ESPROPRIAZIONI ED OCCUPAZIONI.* Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che eventuali incongruenze tra elaborati saranno risolte in sede di progettazione esecutiva e che gli eventuali danno saranno compensati a termini di legge *4) MISURE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE* Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, in ogni caso si fa presente che per le fasi di cantiere sono stati condotti studi specifici atti ad individuare le aree di potenziale criticità e a prevedere per queste gli interventi necessari per ricondurre nei limiti di legge i livelli attesi, così ad esempio il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi. 4.1Per la protezione dal rumore durante l'esercizio della linea è stato condotto il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. 4.2 La richiesta di realizzare una pista ciclopedonale non è pertinente con la procedura VIA.
192.	Comune di Desenzano (tramite Comune di Sona) 26/11/2014 DVA-2014-38967	Osservazione comune a molte Amministrazioni comunali tra cui Sommacampagna n° 207	Vedere Osservazione n° 207
193.	Sigg. Schivardi, Garzoni, Gallina Calcinato 24/11/2014	*Il sottoscritto Bruno Schivardi residente in Calcinato, in qualità di proprietario dei mappali 308 e 310 del foglio 2 del Comune di Calcinato, visti e valutati gli elaborati del progetto definitivo in oggetto di seguito elencati:* *Con la presente chiede di prendere in considerazione e sviluppare a livello di progettazione esecutiva una delle seguenti ipotesi di modifica al progetto definitivo di cui sopra:*	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Tuttavia si fa presente che in ogni caso l'accesso carraio alla proprietà è già garantito da PD.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	DVA-2014-0038980	*Ipotesi A* *In questa ipotesi il sottoscritto chiede di poter realizzare sui mappali 308 o 310 di proprietà un accesso carraio sulla viabilità comunale locale riportata nel progetto definitivo (in modifica alla via Campagna di Calcinatello a nord dell'autostrada A4) che prevede il collegamento della via Campagna alla via Brescia mediante con attraversamento alla linea ferroviaria di progetto mediante la realizzazione di un sottopasso denominato "Sottopasso Calcinato 9,30 x 6,00, km 2+160,213 Int. BE Bin. Pari". Nello specifico si richiede la possibilità di un accesso carraio privato sulla viabilità comunale locale da realizzarsi sul mappale 308 (ipotesi a1) o in alternativa un accesso carraio sulla viabilità comunale locale da realizzarsi sul mappale 310 (ipotesi a2). L'ipotesi a sopra descritta consentirebbe di ricucire la via Campagna immediatamente a nord della autostrada A4 alla via Brescia mediante la viabilità comunale locale di progetto definitivo.*	
		Ipotesi B *In questa ipotesi il sottoscritto chiede di modificare parzialmente la viabilità comunale locale di progetto definitivo con il collegamento della via Brescia alla via Campagna immediatamente a nord dell'autostrada A4 e con superamento della linea ferroviaria di progetto (di collegamento alla linea ferroviaria esistente) mediante la realizzazione di adeguato sottopasso o cavalcavia. Questa soluzione consente di ridurre notevolmente l'impatto ambientale per una minore occupazione del suolo necessario alla realizzazione dell'infrastruttura. Inoltre la soluzione proposta riduce notevolmente la formazione di reliquati e gli eventuali oneri conseguenti a carico del Consorzio Cepav Due. Si ritiene inoltre che tale ipotesi debba essere accompagnata dalla realizzazione di una strada di collegamento tra le due strade via campagna che corrono parallelamente alla autostrada A4 e con sbocco sulla via Brescia, al fine di garantire una più equilibrata fruibilità delle stesse ai residenti, alle attività agricole ed artigianali locali. Il tracciato della strada di collegamento, lungo la direttrice sud-nord, potrà essere individuato immediatamente ad ovest della Cascina Pennacchio, seguendo i corsi d'acqua irrigui esistenti o le capezzagne esistenti, mediante la adeguata riqualificazione delle stesse.*	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. In ogni caso non si ritiene tuttavia fattibile la richiesta del privato in quanto l'inserimento nel sottopasso è peggiorativa, in termini di sicurezza stradale e di impatto sulle opere, rispetto alla soluzione A.
		Ipotesi C *Qualora le due precedenti ipotesi non siano percorribili il sottoscritto chiede di modificare la viabilità comunale locale di progetto definitivo con il collegamento della via Campagna alla via Brescia e con superamento della linea ferroviaria di progetto (di collegamento alla linea ferroviaria esistente) mediante la realizzazione di adeguato sottopasso o cavalcavia. Si ritiene inoltre che tale ipotesi debba essere accompagnata dalla realizzazione di una strada di collegamento tra le due strade via Campagna che corrono parallelamente alla autostrada A4 e con sbocco sulla via Brescia, al fine di garantire una più equilibrata fruibilità delle stesse ai residenti, alle attività agricole ed artigianali locali. Anche in questo caso il tracciato della strada di collegamento, lungo la direttrice sud nord, potrà essere individuato immediatamente ad ovest della Cascina Pennacchio, seguendo i corsi d'acqua irrigui esistenti o le capezzagne esistenti, mediante la adeguata riqualificazione delle stesse.*	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. In ogni caso si rimanda l'esame della richiesta ad analoga osservazione del Comune di Calcinato per la quale il Proponente precisa che la soluzione, seppure fattibile, non risulta attuabile in quanto le nuove opere da realizzare risultano esterne alla fascia di territorio con vincolo preordinato agli espropri, tale circostanza richiederebbe una ulteriore fase approvativa non compatibile con la tempistica prevista per l'esecuzione del progetto.
194.	Comune di Calcinato 0020101/ 2014 25/11/2014 DVA-2014-0039078	*A. Con riferimento alla documentazione depositata in data 06/11/2014 in sede di Conferenza dei Servizi, presso il Parlamentino del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, IV piano, Via Nomentana n.2 in Roma, si trasmette quanto già depositato, integrato e modificato.* *1) Cava BSB Calcinato (BS) localizzata in Regione Lombardia, in provincia di Brescia, nel comune di Calcinato e che prevede un volume di inerti estraibile pari a 2.200.000 mc Si richiede che vengano effettuate scelte di approvvigionamento del materiale basate sui principi della sostenibilità economica e ambientale, prediligendo:* *A) in prime luogo le cave esistenti definite dal Piano Cave della Provincia di Brescia, che per il Comune di Calcinato prevedono quanto segue:* *a. ATEg26* *b. ATEg27* *1) Cava BSB Calcinato (BS) localizzata in Regione Lombardia, in provincia di Brescia, nel comune di Calcinato e che prevede un volume di inerti estraibile pari a 2.200.000 mc Si richiede che vengano effettuate scelte di approvvigionamento del materiale basate sui principi della sostenibilità economica e ambientale, prediligendo:* *B) in secondo luogo aree già compromesse e non caratterizzate dalla presenza di terreni agricoli vergini, limitrofi all'ATEg26 e al termine dell'escavazione venga ceduta l'area a titolo gratuito al Comune di Calcinato.* *Anche la localizzazione dell'eventuale impianto di lavorazione degli inerti proposto (centrale di betonaggio) dovrà ba-*	Vedere Osservazione n° 10 1) Vedere Osservazione n° 10 Lo spostamento dell'area di cantiere L.3.0.3 proposto sarebbe in una posizione decentrata rispetto alle lavorazioni da eseguire anche in considerazione che è il cantiere di riferimento per l'interconnessione di BSE. Pertanto lo spostamento del cantiere non si ritiene fattibile. 2) La proposta del Comune non risulta fattibile dal punto di vista tecnico in quanto il sito alternativo individuato per l'ubicazione della SSE insiste su un'area oggi adibita a discarica. Inoltre il tracciato ridurrebbe la parte di affiancamento all'elettrodotto esistente previsto nel PD proprio per ridurre l'impatto sul territorio. 3) Esaminate le richieste, si propone di modificare la viabilità alla pk 97+239, sotto il viadotto Montichiari 1 (chiamato "sottopasso" nell'osservazione), per minimizzarne l'impatto, mediante

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		sarsi su criteri di sostenibilità economico-ambientale, o sfruttando l'impianto già in esercizio (Mascarini Srl), ubicato tra le due vasche della discarica in post gestione Aprica Spa o usufruendo della nuova area di cava stessa nonché lo spostamento dell'area di cantiere L.3.0.3 da avvicinare alle aree già compromesse. *2) Linea A.T. 132 kV localizzata nei comuni di Calcinato e Lonato del Garda. Per quanto concerne la realizzazione dell'elettrodotto al fine di un migliore inserimento ambientale, si richiede lo spostamento in una zona alternativa (zona già degradata in comune di Lonato d.G.).* *3) Variante di Montichiari localizzata in regione Lombardia, provincia di Brescia, nei comuni di Montirone, Ghedi, Castenedolo, Montichiari e Calcinato.In riferimento alla " Variante di Montichiari":* *A) si richiede la possibilità di utilizzare la viabilità esistente minimizzando in tal modo il consumo di suolo ed eliminare ove possibile i due nuovi sottopassi, individuati al km 97+239.900 e al km 98+233.17, trovando soluzioni alternative e meno invasive, precisando che il collegamento interrotto dalla linea in progetto deve comunque essere ripristinato.* *4) A seguito di osservazioni di vari cittadini residenti e ditte insediate nella zona di Loc. Barconi si chiede la conservazione del previsto cavalcaferrovia in via Cavour 229 A4 IV17 e l'adeguamento del sottopasso ferroviario esistente su via Cavour e la realizzazione di una rotatoria tra via Cavour e la via Statale come da ipotesi cartografica allegata.* *B. In alternativa a quanto sopra si richiede:* *- l'eliminazione del CAVALCAFERROVIA VIA CAVOUR 229 A4 IV17 realizzando il previsto collegamento tra via Manzoni e via Cavour, come da vostro progetto oppure utilizzando al fine di minimizzare il consumo di suolo utilizzando la viabilità esistente solamente da riqualificare, come da schizzi sotto riportati;* *- la realizzazione della pista ciclopedonale, per poter ripristinare il rapido collegamento dell'agglomerato di abitazioni a nord della Linea AV/AC con il centro abitato di Calcinatello interrotto dalla tratta.* *- l'adeguamento del sottopasso ferroviario esistente su via Cavour e la realizzazione di una rotatoria tra via Cavour e la via Statale come da ipotesi cartografica allegata;* *- utilizzando la viabilità esistente di via Manzoni e la vostra previsione di viabilità di cantiere, circa dal km 99+789.90 al km 99+071.00, permetterebbe di collegare la via Cavour con il cavalcavia di via Brescia (n.227), pertanto si chiede ad opere ultimate la cessione, a titolo gratuito al Comune, della vostra viabilità di cantiere sopra indicata e come individuata in estratto cartografico.* *C) in riferimento al CF VIA STAZIONE CAVALCAVIA 230 A4 IV18 si richiede di:* *1) spostare la rotatoria in progetto in modo da collegare la via Zemogna senza il previsto sottopasso lasciandolo però a disposizione per l'accesso di servizio all'autostrada A4, ciò comporta l'eliminazione dell'anello di collegamento verso il cimitero, salvaguardare la Santella esistente e prevedere lo spostamento del monumento esistente come da ipotesi cartografica allegata.* *2) creare un ponte carrabile e ciclopedonale con opportuna illuminazione, sui Fiume Chiese, da Via Cavour a via Zemogna, come da PGT Comunale, e collegato alla rotatoria di progetto sopra descritta, precisando di riqualificare con piste ciclabili ed illuminazione la via Zemogna e la Via Cavour fino all'intersezione con via Bianchi. Si allega ipotesi cartografica.* *3) in riferimento al CF VIA STAZIONE CAVALCAVIA 230 A4 IV18 si richiede di:* *3) ripristinare il collegamento di Via Berlinguer esistente con via Stazione che con la previsione di progetto risulta chiuso, si allega l'ipotesi C in alternativa alle ipotesi A e B già consegnate e depositate. A seguito delle osservazioni pervenute dai cittadini residenti della zona si è valutata la soluzione migliorativa eliminando il tratto di strada esistente di via Berlinguer che rimane chiusa, sostituendola con l'ampliamento del parco giochi a confine, :* - l'interramento dell'elettrodotto e - e realizzando una rotatoria all'intersezione più a Nord d'immissione su via Stazione, come da estratto: *C) in riferimento al CF VIA STAZIONE CAVALCAVIA 230 A4 IV18 si richiede di:*	riduzione a 5,20 del franco altimetrico al di sotto della 1^ campata del viadotto Montichiari 1 e con aumento delle pendenze da 5 a 7 %. Tale soluzione è meno invasiva e mantiene il collegamento come richiesto. Si ritiene inoltre fattibile eliminare l'attraversamento in rilevato su galleria artificiale Via Rossa alla pk 98+251, con ricollegamento di una cascina esistente alla Strada Vicinale del Naviglio. Tale soluzione consente il collegamento della cascina esistente alla strada vicinale del Naviglio posta a sud della linea ferroviaria. B. Con riferimento alla proposta di conservazione del previsto cavalcaferrovia in via Cavour 229 A4 IV17, l'adeguamento del sottopasso ferroviario esistente su via Cavour e la realizzazione di una rotatoria tra via Cavour e la via Statale, si fa presente che la soluzione non si ritiene fattibile in quanto non è possibile adeguare il sottopasso ferroviario esistente. Si ritiene invece perseguibile la soluzione alternativa proposta come specificato nei punti seguenti. - Con riferimento all'alternativa proposta dal Comune, questa si ritiene fattibile come di seguito precisato: - L'eliminazione del CAVALCAFERROVIA VIA CAVOUR 229 A4 IV17 realizzando il previsto collegamento tra via Manzoni e via Cavour realizzando una viabilità di servizio riqualificata e raccordata rispetto alla viabilità interpoderale esistente (subito a Nord della linea ferroviaria) e realizzando una rotatoria in corrispondenza dell'incrocio con via Cavour. - realizzazione della pista ciclopedonale di circa 200 metri, per poter ripristinare il rapido collegamento dell'agglomerato di abitazioni a nord della Linea AV/AC con il centro abitato di Calcinatello interrotto dalla tratta (dal cavalcavia autostradale fino alla riconnessione con via Cavour a Nord della linea ferroviaria). - Non si ritiene fattibile l'adeguamento del sottopasso ferroviario in quanto non risulta possibile deviare il tracciato stradale di Via Cavour per la presenza di fabbricati industriali in stretta aderenza nel caso si dovesse procedere con un sottopasso a spinta. Risulta fattibile la realizzazione della rotonda tra via Cavour e via Statale, posta a Nord della linea ferroviaria esistente. - Al fine di collegare la via Cavour con il cavalcavia di via Brescia (n.227), a fine lavori, potrà essere ceduta (nello stato in cui si troverà a fine lavori) la viabilità di cantiere dal km 99+789.90 al km 99+071.00 come indicato nella lettera del Comune. C. La soluzione in prossimità della rotatoria suggerita dal Comune non è fattibile, in quanto il nuovo accesso alla rotatoria proposto dal Comune non risulterebbe a norma se non con un tracciato che comprometterebbe il limitrofo campo sporti-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		4) valutare un'alternativa evidenziando che il tratto di strada individuato nel progetto come esistente non esiste, vedasi estratto PGT allegata. *5) modificare l'incrocio esistente con creazione di rotatoria in quanto il collegamento menzionato al punto 2 comporta un incremento del traffico veicolare mettendo in crisi l'incrocio semaforico di Via stazione con Via Statale, come da progetto che si allega.* *D) spostare il cantiere identificato come AT.GN.O1 come da estratto cartografico seguente.* *E) In riferimento al SOTTOPASSO CALCINATO SP28 VIA ROVADINO TIPO C1 SL88, si conferma il posizionamento della rotatoria come da elaborati di progetto depositati da CEPAV DUE, si chiede però l'eliminazione del previsto collegamento stradale con via Pradella sostituendolo con una controstrada parallela alla via Rovadino che colleghi la rotatoria con l'esistente intersezione all'inizio della via, Si conferma invece la richiesta della modifica della viabilità di collegamento con le abitazioni poste a sud della rotatoria prevista.* *Si chiede inoltre il prolungamento della pista ciclo-pedonale, dotata di idonea illuminazione, fino all'intersezione con Via S. Anna e il collegamento con la via Pradella.* *A sud dell 'Autostrada A4 a tutela del nuovo sottopasso e del sottopasso ciclopedonale nel PGT Vigente è stata prevista una vasca di laminazione (trattasi di terrene per la dispersione delle acque) per prevenire eventuali allagamenti in quanta zona a rischio si chiede pertanto, come da ipotesi progettuale allegata e disponibile (le caratteristiche sono meglio evidenziate in giallo nella tabella allegata).* *F) Possibile valutazione da parte di questa Amministrazione di eliminazione di cavalcavia individuato con il n.231 sempre al fine di ridurre il più possibile impatti ambientali già pesanti sui territorio Comunale.* *G) Si precisa che al km 1+500 esiste un canile autorizzato per 200 cani pertanto è necessaria una valutazione per riallocarlo.* *H) A seguito delle osservazioni di cittadini residenti e agricoltori della zona si chiede di eliminare il nuovo sottopasso previsto individuato al km 2+160, garantendo il collegamento della zona interclusa mediante un cavalcaferrovia sulla direttrice dell'attuale viabilità, come da estratto allegato:o.* *I) Barriere antirumore e antivibrazione si chiede l'integrazione delle stesse come da estratti allegati, prima della messa in esercizio della tratta;* *J) Si richiede la realizzazione di piste ciclopedonali illuminate lungo tutta la viabilità nuova e/o modificata, adeguando anche quelle intersecanti con la nuova linea;* *K) Si richiede la riasfaltatura di tutte le strade esistenti che verranno utilizzate quali piste di cantiere;* *L) Si chiede che il sedime delle viabilità modificate a seguito della nuova linea AV/AC (cavalcavia, sottopassi, viabilità dismessa ecc.) venga recuperato portandolo al piano naturale di campagna sgomberandolo da ogni manufatto e/o deposito di materiale, concordando il ripristino ambientale con l'Amministrazione Comunale;* *M) Le modifiche inerenti il reticolo idrico minore andranno concordate con i Consorzi di competenza e gli eventuali proprietari del reticolo idrico privato;* *N) I reliquati quali fondi interclusi dovranno essere correttamente mantenuti e non lasciati a carico dell'Amministrazione Comunale;* *O) Manutenzioni delle aree di mitigazione a verde e irrigazione: si richiede che le manutenzioni (ivi compresa la sostituzione delle eventuali piante e/o arbusti morti) delle nuove aree verdi realizzate (in alcuni punti previste per anni 2 e per altri interventi previste in anni 3) siano tutte ampliate ad almeno anni 5 dalla fine lavori senza oneri a carico dell'Amministrazione Comunale; si chiede che gli oneri per l'irrigazione (spese utenza e consumo acqua) non siano a carico dell'Amministrazione Comunale.* *P) Opere di mitigazione a verde, Viadotto Chiese: prevedere la tutela della pista ciclopedonale anche attraverso adeguata illuminazione nel tratto di sottopasso autostradale e ferroviario;* *Q) Opere di mitigazione a verde, Viadotto Chiese:*	vo. - In alternativa per la salvaguardia del monumento e della Santella si propone di realizzare la loro delocalizzazione prima dell'inizio dei lavori. - La soluzione di ponte carrabile con pista ciclopedonale di collegamento da via Cavour a via Zemogna sul fiume Chiese si ritiene fattibile. Si è studiato un ponte a 2 campate 40+40. La soluzione individuata è sul tracciato indicato dal PRG e presenta una rotatoria su via Cavour. Si segnala che la rotatoria è a circa 3.5m dal piano campagna, pertanto la sua realizzazione comporta notevole occupazione di suolo oppure la realizzazione di opere di sostegno. - Si prevede la riqualificazione con piste ciclabili ed illuminazione di via Zemoglia e via Cavour fino al intersezione con via Bianchi. Si segnala che la proposta comporta la realizzazione di un ponte scatore sul Rio Maggiore e la risoluzione dell'interferenza con un gasdotto. - La richiesta relativa a VIA STAZIONE si ritiene fattibile. - La richiesta non può essere accolta perché si tratta di un intervento di competenza di altro gestore. - La soluzione proposta di nuova rotatoria su via Berlinguer si ritiene fattibile. *C) CF VIA STAZIONE CAVALCAVIA 230 A4 IV18* - Vedi punto precedente. - La rotonda richiesta è corrispondente all'incrocio tra via Statale e via Santi Faustino e Giovita. Si tratta di un'opera compensativa, in quanto assai distante dall'area dei lavori, e fattibile. D. Sul lato Ovest della Calcinato II, ovvero nell'area individuata dal Comune per lo spostamento del cantiere, sono già presenti significative aree finalizzate all'esecuzione del sottopasso, inoltre l'area risulta più sensibile dal punto di vista ambientale. E' presente anche una piccola costruzione. Valutabile una rivisitazione dell'entità delle superfici previste. E. Si ritiene accoglibile la richiesta con una modesta riduzione del collegamento tra via Rovadino e Via Pradelle. E' recepita anche la richiesta dei privati di modifica degli accessi ai fabbricati nella definizione della viabilità di accesso. - In relazione alla pista ciclabile il Proponente è disponibile al prolungamento (per uno sviluppo di circa 1.100 m) ed alla relativa illuminazione. - Per recepire il posizionamento della vasca a sud dell'A4, dove richiesto dal Comune, sarebbe necessario, lasciando inalterata la livelletta della viabilità di progetto: - approfondire la fondazione della vasca di accumulo e sollevamento del sottopasso da posizionare anch'essa a sud dell'A4; - realizzare una tubazione in contropendenza che convogli le

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		al fine di limitare l'impatto visivo si richiede di realizzare il viadotto con impasto di calcestruzzo di colore verde (sia piloni che travature). *R) Opere di mitigazione a verde, Viadotto Chiese:* *Prevedere a sud dell'autostrada la predisposizione di un filare fitto (FF) e/o fascia boscata (FB), al fine di creare una struttura di schermo per le polveri ed il rumore, con ripristino del percorso vita esistente (a sud dell'autostrada), come da estratto allegato:* *S) Implementazione aree di mitigazione a verde previste da progetto; implementazione zone Fasce Boschive (FB) e/o Filare Fitto (FF).* *-Nelle zone in cui si chiede la modifica del progetto preliminare mediante l'eliminazione di eventuali sovrappassi o sottopassi, si richiede l'ampliamento delle già previste mitigazioni ambientali che andranno a sostituire l'opera eliminata.* *- Si richiede l'implementazione delle zone boschive (FB) e i filari fitti (FF) come da estratti allegati:*	acque dal punto di minimo a nord dell'A4 alla vasca di accumulo a sud. - Infine si ritiene che il dimensionamento del volume della vasca drenante prevista in progetto sia sufficiente allo smaltimento delle acque lungo la viabilità del sottopasso. Pertanto si ritiene che la richiesta del comune comporterebbe oneri maggiori senza alcun vantaggio. F. Il CVF S. Anna alla pk 103+077 è eliminabile G. Il canile sarà rilocalizzato all'interno dell'area interclusa tra Linea AV e Autostrada, in sostituzione di un'area di mitigazione a verde, da concordare con il Comune. H. Tale soluzione non risulta attuabile in quanto le nuove opere da realizzare risultano esterne alla fascia di territorio con vincolo preordinato agli espropri, tale circostanza richiederebbe una ulteriore fase approvativa non compatibile con la tempistica prevista per l'esecuzione del progetto. I. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente (emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. J. La richiesta è troppo generica e si riferisce ad ambiti anche esterni al Comune di Calcinato. Inoltre è anche in contrasto con le esigenze di ridurre il consumo di suolo e non è inquadrata in un ambito programmatico di realizzazione delle piste ciclabili da parte delle Amministrazioni locali. K. La viabilità interessata da mezzi di cantiere verrà monitorata ed alla fine delle attività di costruzione si verificherà se saranno sopraggiunti ammaloramenti del manto stradale; il Consorzio provvederà pertanto all'adeguato ripristino per gli ammaloramenti riconducibili al transito dei propri mezzi. L. Già previsto il progetto di reinserimento ambientale è già presente in PD. M. Si concorda con l'osservazione. Tutti gli interventi sul reticolo idrico saranno concordati con gli Enti di competenza mediante la stipula di atti convenzionali. N. Relativamente alle aree reliquate saranno di volta in volta contattati i relativi proprietari per valutare l'acquisizione delle stesse. Nel caso di acquisizione la relativa manutenzione sarà oggetto di apposita convenzione tra RFI ed il Comune.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			O. Per tutte le aree a verde è garantita la manutenzione delle aree a verde per i primi due/tre anni dalla piantumazione, come di prassi. Successivamente la manutenzione delle aree (ivi compresi gli oneri dell'eventuale irrigazione) sarà a carico del relativo proprietario. Gli interventi a verde sono stati progettati in modo da minimizzare la relativa manutenzione. P. Non si ritiene necessaria l'illuminazione del solo tratto di pista ciclabile posta sotto il viadotto in quanto in periodo diurno è garantita una sufficiente visibilità. Gli interventi in ambito autostradale non sono di competenza del proponente. Q. Per quanto concerne la colorazione del viadotto questo è oggetto dello specifico elaborato "Linee Guida di Inserimento Architettonico visivo dei Viadotti" (vedi parte 31 del PD) che è stato oggetto di integrazione a seguito di specifica richiesta da parte del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. R. L'adozione di filari arborei per la mitigazione del rumore e delle polveri non è idonea. Infatti l'esercizio ferroviario non provoca impatto sulla qualità dell'aria e in fase di costruzione i filari arborei non sarebbero in grado di svolgere alcuna funzione antipolvere in quanto le piante non sarebbero ancora sviluppate a sufficienza. Per quanto riguarda il rumore in fase di esercizio le fasce boscate non avrebbero efficacia se non dopo numerosi anni dalla piantumazione (a maturazione) ed inoltre per tutte le specie a foglia caduca l'efficacia sarebbe limitata ad una parte dell'anno. Inoltre per ottenere l'abbattimento di un solo dBA sarebbero necessarie fasce di almeno 30 metri di profondità con il conseguente impatto sulle attività agricole. S. Il posizionamento delle mitigazioni a verde è frutto di valutazioni in relazione alla necessità di schermare l'opera nei punti di maggiore impatto visivo e contestulmente minimizzare il consumo di suolo e gli oneri manutentivi. Si precisa inoltre che l'eliminazione di cavalcavia riduce già l'impatto visivo previsto nel progetto presentato.
195.	Comune di Rezzato 18178 24/11/2014 DVA-2014-0039082	*Relativamente al progetto della linea ferroviaria ad alta velocità Brescia-Verona, è stata avviata nello scorso mese di settembre l'iter di approvazione del progetto definitivo, con la pubblicazione dell'avviso il 26 settembre.* *Il Comune di Rezzato non è stato coinvolto nel procedimento in quanto non interessato direttamente dal progetto, ma ritiene comunque di avanzare una propria osservazione, in quanta posto sulla linea ferroviaria Brescia-Verona esistente.* *Si condividono in via preliminare le preoccupazioni avanzate dai Camuni bresciani, in particolare riguardo alla tutela del territorio, al consumo di suolo, all'impatto ambientale ed alla effettiva sostenibilità economico dell' opera.*	Il Comune di Rezzato non risulta interessato né da opere ferroviarie, né da attività di costruzione; non è pertanto titolato a presentare osservazioni.
		Si ritiene poi in modo più specifico che come intervento complementare all' opera debbano essere fatti interventi di miglioramento e potenziamento della rete esistente nel tratto in uscita da Brescia verso est, al fine di aumentarne lo capacita a parità di binari, la sicurezza e la puntualità, anche nell'ottica di un aumento e miglioramento del servizio sulla tratta .	Il Comune di Rezzato non risulta interessato né da opere ferroviarie, né da attività di costruzione; non è pertanto titolato a presentare osservazioni.
		Si segnala infine l' esistenza del passaggio a livello nel territorio comunale sulla linea ferroviaria in corrispondenza dell'attraversamento dello S.P. 67: già da tempo è stato approvato il progetto presentato da RFI che prevede la realizzazione di un sottopassaggio, ma ad oggi non si conosce ancora la data di avvio dei lavori.	Il Comune di Rezzato non risulta interessato né da opere ferroviarie, né da attività di costruzione; non è pertanto titolato a presentare osservazioni.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Si chiede pertanto che nel quadro delle opere complementari al progetto TAV si provveda, al più presto a realizzare il sottopassaggio, in quanto il passaggio a livello costituisce attualmente un serio pericolo per la circolazione sia stradale che ferroviaria.	
196.	Comune di Desenzano 2-emergenza/6.5 25/11/2014 DVA-2014-0039103	*In particolare il 31 luglio tutti i sindaci della tratta (esclusa Verona) hanno convenuto e poi tradotto questa volontà in una lettera inviata ai Ministri delle infrastrutture e dell'ambiente, di chiedere la riapertura del processo di Valutazione di Impatto Ambientale. Non pare infatti logico affrontare un investimento di tale portata tenendo buone le risultanze della VIA del 2003. Il Comune di Desenzano del Garda, anche per scongiurare gli effetti che la mancanza di comunicazione corretta e di partecipazione hanno già dimostrato di produrre nel nostro paese, continua a chiedere al Governo un incontro per valutare di nuovo l'impatto del progetto, al fine di trovare le migliori soluzioni realizzative, cantieristiche e compensative. Insieme a tutti i comuni della tratta continua a chiedere l'irrinunciabile riapertura della procedura di Valutazione di impatto ambientale. Non vorremmo mai dover adire le vie legali, non per affermare una posizione aprioristica rispetto al progetto, ma per ribadire la necessità del rispetto dei passaggi e dei rapporti istituzionali e l'esigenza di totale trasparenza.*	Con riferimento alla richiesta di rifacimento della procedura di VIA ed alle critiche attinenti al SIA dell'intera opera si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Si osserva inoltre che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio.
		La variazione al PPre di primario interesse per il Comune di Desenzano del Garda ha riguardato il piano di cantierizzazione sviluppato dal PDef. *Tale piano ha adottato un principio di per se condivisibile, quello di ottimizzare le aree di cantiere con la concentrazione in particolare, dei cantieri base.* *Tuttavia, questo principio, applicato nello specifico del territorio del Comune di Desenzano del Garda e malgrado nella Relazione del Progettista si affermi che le "ottimizzazioni condotte in sede di PDef hanno consentito di ridurre le interferenze sul territorio", si è tradotto in:* *- Un impatto significativo in termini di occupazione di superfici nel territorio comunale di Desenzano del Garda, in forza del D.P.R. 327/2001, art. 49: le superfici occupate (pur se in via temporanea) sono stimabili in base al documento IN0500DE2EDAQ00000610, Elenco Ditte, in totali circa 294:500 mq dei quali 213.160 mq per cantieri (pari al 72,4% del totale) e 81.320 mq per piste* *di cantiere (pari al 27,6%);* *- La superficie del Cantiere L.4.0.2 e di 87.000 mq ai quali vanno sommati quasi 160.000 mq per le zone adibite agli stoccaggi per un totale di 247 .O0O mq. La differenza tra la proposta di cantierizzazione nella zona della Galleria di Lonato del PPre e del PDef e pertanto pari a circa +73.000 mq; oltretutto l'occupazione di aree per ii Cantiere viene estesa ulteriormente su ambiti territoriali a danno di importanti attività agricole associate a pregiate produzioni zootecniche; si tratta in particolare dei terreni della Tenuta Serraglio nella qua le si pregiudicherà inevitabilmente qualsiasi attività di tipo zootecnico, al punto di compromettere forse la stessa esistenza di questa Azienda nata nel 1951 e oggi eccellenza bresciana del settore.*	Si rimanda alle osservazioni n°10.
		- Inoltre, in particolare, l'estensione del Cantiere L.4.0.2 interessa l'ambito del sito archeologico del Lavagnone, patrimonio dell'UNESCO; tale .scelta non e accettabile e l'inserimento (pur se temporaneo) del Cantiere in una zona ad elevata sensibilità paesistica e da considerare con maggiore responsabilità e prudenza da parte del progetto; *- L'effetto barriera del tracciato dell' AV/AC e dell'Autostrada, associato alla riduzione del terreno coltivabile nella Piana, ai tempi della fase di rinaturalizzazione per le aree interessate dal Cantiere e dalle opere dell'AV/AC sono infatti, fattori di grave squilibrio economico ed occupazionale nei riguardi delle attività economiche in essere nella zona del Serraglio e del Lavagnone;* *- Per gli altri cantieri presenti nel territorio di Desenzano del Garda, emerge .la medesima situazione di maggiore impegno del territorio richiesto dai cantieri previsti nel. Progetto Definitivo rispetto al Preliminare, malgrado quanto affermato dai progettisti Cepav Due.* *Una seconda osservazione emersa in sede di Verifica di Ottemperanza, concerne la pianificazione delle modalità di accesso stradale (itinerari) ai cantieri.*	Vedi Osserv.n°10
		Una seconda osservazione emersa in sede di Verifica di Ottemperanza, concerne la pianificazione delle modalità di accesso stradale (itinerari) ai cantieri. Risulta infatti, che per ragioni quali: *- acclività del percorso individuato lungo la Strada collinare detta "del Tiracollo";* *- errata interpretazione dell'accesso alla SP ex 567 che non risulta fattibile nella modalità indicata dal PDef;* *- interventi di ristrutturazione alla maglia viaria locale con compromissione di tratte stradali di particolare valenza*	Osservazione superata, vedi Osserv.n°10.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		paesaggistica; *non risultano accettabili, in quanta non fattibili o comunque condizionate, le soluzioni di accesso stradale al Cantiere L.4.0.2 e al Cantiere L.4/5.B.1, come prospettate dal PDef.* *Considerati i punti precedenti e le rilevanti difformità tra Progetto Preliminare e Definitive nel dimensionamento dei cantieri, si evidenzia pertanto la necessità di rivedere il layout e il dimensionamento del Cantiere L.4.0.2 e del Cantiere L.4/5.B.1, come prospettati dal PDef, a motivo soprattutto del pesante impatto determinato sul sito archeologico del Lavagnone e sulle attività agricole zootecniche in essere, addirittura meglio salvaguardate in sede di Progetto Preliminare.* *Inoltre, stante gli impatti prodotti sul territorio dalle nuove estensioni dei cantieri e delle piste di servizio e dei conseguenti flussi veicolari che vi transiteranno, considerata anche la non corretta interpretazione degli itinerari stradali da/per i cantieri stessi nel territorio comunale, si richiede una nuova verifica degli impatti e lo studio complessivo della cantierizzazione.* *Per tutto quanta sopra, ai sensi dell' art. 185, comma 5 del D.Lgs. 163/2006, poiché il progetto definitivo e sensibilmente diverso da quello preliminare, comportando una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, si chiede l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso, anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti* *pubblici e privati interessati.*	
		Galleria naturale Lonato: variazioni connesse alla modifica dell'andamento. *Quadro ambientale: se l'innalzamento della livelletta consente una minore interferenza con le falde, interferenza con le falde, non di meno l'opera interferisce con la captazione di acqua dell'azienda agricola presente, compromettendone irreparabilmente la funzionalità. Nella Tenuta Serraglio si pregiudicherà inevitabilmente qualsiasi attività di tipo zootecnico, al punto di compromettere forse la stessa esistenza di questa Azienda nata nel 1951 e oggi eccellenza bresciana del settore. La zona agricola interessata non e una semplice area pianeggiante limitata ad ovest dal pendio del cordone morenico, ma uno dei luoghi di valore storico documentale di maggior rilievo dell' Arco Alpine, come riconosciuto dall'Unesco.*	Osservazione superata, vedi Osserv.n°10.
		Ottimizzazione cantierizzazione adeguamenti viabilità Galleria di Lonato *Quadro ambientale: le modifiche condotte in sede di PDef hanno aumentato le interferenze sul territorio nella zona più delicata, la piana del Lavagnone. La posizione dei cantieri, definita a detta del progettista per minimizzare la distanza di trasporto dei manufatti, non tenendo conto della viabilità esistente (poiché ci si basa su cartografie altamente obsolete) e nettamente peggiorativa rispetto al progetto preliminare. Essa non tiene in nessun conto la presenza di aree produttive anche dismesse dove, ad esempio, poter collocare almeno gli acquartieramenti. Anche la decisione di posizionare i cantieri operativi delle frese nella piana del lavagnone e totalmente inaccettabile e contraria ai caratteri dei luoghi.*	Osservazione superata, vedi Osserv.n°10.
		Il Cantiere L.4.0.2 e ii Cantiere L.4/5.B.1, secondo la Relazione Generale dei flussi di transito (INOSOO-DE2RGCA00000010), saranno raggiungibili percorrendo la strada del Serraglio che e collegata alla viabilità principale (SP ex SS 567) tramite viabilità secondaria da riqualificare, come illustrato nella Figura riportata di seguito. La Figura rappresenta il piano particolareggiato della cantierizzazione per la Galleria Lonato e la relativa viabilità. *Come emerge dalla Relazione, " ... L'organizzazione operativa del cantiere richiede l'occupazione di una consistente porzione di area in trincea, con importante interferenza dell'attività di cantiere rispetto alla viabilità circostante ed in porticolare la rampa del cavalca ferrovia di Serraglio, interdetta per l'intera durata dei lavori ... " Si evidenzia inoltre, la necessità di realizzare accessi alternativi all'azienda agricola di Serraglio e all' Autogrill. Entrando nel merito delle varie situazioni della rete viaria connesse alle attività di cantiere nel territorio comunale di Desenzano del Garda, si evidenzia che la Strada del Serraglio è l'arteria principale di accesso al Cantiere L402. Per essa, sono previsti l'adeguamento della sezione stradale per un tratto di circa 700. m e la sistemazione dell'intersezione con una nuova rotatoria per la Strada Vicinale bassa delle Carate. In territorio comunale di Lonato, secondo il PDef, la strada si connette tramite bretella, opportunamente riqualificata per un tratto di circa 450 m, alla SP ex SS567, in località Colombare di Castiglione. Si evidenzia per altro, come la manovra prevista sulla SP ex SS567 dal PDef, non risulta eseguibile nelle due direzioni di marcia, a causa dell'assenza di un'intersezione. Un ulteriore appunto riguarda la bretella di collegamento alla SP dalla Strada del Serraglio lato Centenaro che presenta una*	Osservazione superata, vedi Osserv.n°10.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		forte acclività nella tratta iniziale, oltre che caratteristiche di sezione non adeguate per un traffico di mezzi di cantiere.	
		Strada Comunale di San Pietro e Vaccarolo: modifica della soluzione di attraversamento dell' A4 (via Grezze, sottopasso) e contestualmente del tracciato AV/AC grazie ad una nuova opera di scavalco in allineamento all'attuale cavalcavia della Strada Consorziale delle Bornade (presso l'omonima località). Intersezione a rotatoria (IN0500DE2ROGA07000020; IN0500DE2P7GA07000060; IN0500DE2F7GA07000040; INOSOO-DE2WZGA07000010) con 4 rami. Il ramo 1 presenta caratteristiche geometriche e di sezione equivalenti alle strade extraurbane secondarie tipo F 2: piattaforma di due corsie da 3,25 m piu le banchine da 1.00 m. Tale ramo, attualmente costituito da una strada di sezione ridotta, contornata da filari di alberi, si connette all'attuale Strada Comunale di San Pietro e del Vaccarolo con intersezione a "T". Il ramo 2 presenta invece caratteristiche equivalenti a strada locale con continuità rispetto alla viabilità esistente; il ramo 3 presenta caratteristiche di strada poderale con piattaforma di due corsie da 2.00 m piu' la banchina da 0,55 m. Il ramo 4 corrisponde all'attuale asse della Strada Consorziale delle Bornade. L'intersezione a rotatoria (raggio interno di 15 m) e posta sopra la Galleria artificiale Lonato Est: da notare che lo sviluppo della rampa del ramo 2 risulta intercluso fra ii tracciato dell' A4 {dopo ii sottopasso esistente) e la stessa Galleria Lonato Est, in una zona soggetta a problemi di accumulo acque. L'esito della variante {di difficile comprensione funzionale) e che la Strada Comunale di San Pietro e Vaccarolo risulta deviata ad est, con un tracciato nuovo piu' tortuoso a beneficio di una viabilità locale di rango inferiore (via delle Bornade). La motivazione della rotatoria a 4 rami e poi da individuare nella barriera rappresentata dalla Galleria Lonato Est, all'incirca alla pk 111+770 (sezione ferroviaria dell'AV/AC a due gallerie separate) che impedisce a via Grezze di sotto passarla come viene attualmente per l' Autostrada.	Vedi osservazione N° 10.
		Da notare che nelle Tavole citate, e rappresentato l'utilizzo di via Tiracollo a servizio del Cantiere Operative L.4.0.2 e del Cantiere di Lonato: tale arteria, per le sue caratteristiche plano-altimetriche, e tuttavia da ritenere non compatibile a traffici veicolari di cantiere per le inidonee caratteristiche del tracciato e della sezione stradale ed anche per la necessità di transitare dallo svincolo e dal sistema dei parcheggi del centro commerciale "Il Leone". *4.4.4 Confronto del progetto di cantierizzazione nel PPre e nel PDef* *Esaminando gli elaborati e le relazioni dei cantieri localizzati nel Comune di Desenzano del Garda e quelli dei cantieri funzionali alla Galleria di Lonato, nel Progetto Preliminare [cantieri denominati con le sigle 28GA; 27 ST (1); 27 ST (2)] e nel Progetto Definitive [cantieri identificati con le sigle I.4.0.2; L4/5.B.1] emergono le seguenti differenze:* *- La superficie del Cantiere 28 GA era inferiore ai 50.000 mq; sommando le superfici delle aree dedicate allo stoccaggio, l'occupazione totale sarebbe risultata pari a circa 174.000 mq. La superficie del Cantiere L.4.0.2 e di 87.000 mq ai quali vanno sommati quasi 160.000 mq per le zone adibite agli stoccaggi per un totale di 247.000 mq. La differenza tra la proposta di cantierizzazione nella zona della Galleria di Lonato del PPre e del PDef e pertanto pari a circa +73.000 mq;* *- La localizzazione del Cantiere 28 GA e delle zone di stoccaggio 27 ST (1) e 27 ST (2), come previsto dal PPre, interessava aree tra loro non contigue; la localizzazione del complesso del Cantiere L.4.0.2 +zone di stoccaggio, come previsto dal PDef, risulta invece unitario e continue.* *Per gli altri cantieri presenti nel territorio di Desenzano del Garda, emerge la medesima situazione di maggiore impegno del territorio richiesto dai cantieri previsti nel Progetto Definitivo rispetto al Preliminare, malgrado quanto affermato dai progettisti Cepav Due.*	Osservazione superata, vedi Osserv.n°10.
		Le attività di cantiere dell'AV/AC avranno un impatto significativo in termini di occupazione di superfici nel territorio comunale di Desenzano del Garda, in forza del D.P.R. 327/2001, art. 49: le superfici occupate (pur se in via temporanea) sono stimabili in totali circa 294.500 mq dei quali 213.160 mq per cantieri (pari al 72,4% del totale) e 81.320 mq per piste di cantiere (pari al 27,6%). *Un'ulteriore rilevanza mossa al Progetto Definitive (PDef) con specifico riguardo agli effetti/impatti della cantierizzazione, e quella dell'occupazione (parziale ma non per questo trascurabile) di aree dell'importante sito archeologico del Lavagnone, patrimonio mondiale dell'UNESCO.*	Osservazione superata, vedi Osserv.n°10.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Il perimetro del Cantiere L.4.0.2 nella sua propaggine sud-est (oltretutto destinata a zona di stoccaggio di materiale da scavo) interessa infatti, una zona di circa 5.000 mq rientrante nell'ambito del cosiddetto "buffer zone" del sito, così come individuate e definite dalla scheda UNESCO. *L'estensione del Cantiere L.4.0.2 entro l'ambito del sito archeologico del Lavagnone non e accettabile e l'inserimento (pur se temporaneo) del Cantiere in una zona ad elevata sensibilità paesistica e da considerare con molta responsabilità e prudenza da parte del progetto.*	
		Un'ennesima osservazione al PDef concerne la pianificazione delle modalità di accesso stradale (itinerari) ai cantieri. In tal senso si puntualizzano le seguenti situazioni che presentano criticità di vario ordine: *La Strada collinare di via Tiracollo quale collegamento funzionale tra i cantieri posti ad Est (Comune di Desenzano del Garda) ed Ovest (Lonato) della Galleria di Lonato, non è assolutamente utilizzabile da mezzi di cantiere sia per l'acclività del percorso (la stessa denominazione della strada e espressiva delle condizioni di transito: via Tiracollo) sia per la non compatibilità con la circolazione veicolare leggera presso lo svincolo e ii parcheggio del centro commerciale "Il Leone" posti all'inizio dell'itinerario collinare di via Tiracollo.* *Le manovre del veicoli dei cantieri in corrispondenza della (presunta) confluenza sulla sp ex SS 567 non sono eseguibili come indicato dal PDef. Attualmente non è infatti presente alcuna intersezione che permetta l'esecuzione delle manovre previste nella direzione di emissione che in quella di immissione alla SP ex SS 567.*	Osservazione superata, vedi Osserv.n°10.
		Rotatoria (o "rotonda") di cucitura ubicata alla pk 111 + 826: l'utilizzo in fase di cantiere e ancor piu, la ristrutturazione della tratta identificata come ramo 1 quale strada di tipo F2 (carreggiata totale di 8,50 m), si ritiene sproporzionata rispetto alle esigenze quali-quantitative dei flussi veicolari e di forte impatto paesistico a causa del conseguente necessario abbattimento dei filari di alberi che costituiscono un elemento caratterizzante l'insieme paesaggistico della zona. In ogni caso, l'esito dell'intervento progettato in sede di PDef nel suo complesso.(rotonda di 15 m di raggio interno + 4 rami viari confluenti) risulta inefficiente e sproporzionato rispetto al sistema dei collegamenti viari in attraversamento del sedime autostradale e successivamente, dell'AV/AC. Il progetto della rotonda e per altro, di difficile comprensione data la difformità fra il rendering (a 3 rami) e gli elaborati Progetto Definitive (vedasi in particolare, la planimetria della rotonda a 4 rami nella *Tavola IN0500DE2P7GA07000060). La proposta infrastrutturale prevista dal PGT del Comune di Desenzano del Garda (viadotto sull'asse della Strada Comunale per San Pietro e Vaccarolo) e certamente piu consona al contesto territoriale, alla funzionalità dei collegamenti ed alla "lettura"dell'itinerario che risulterebbe meno tortuoso ed acclive. Considerati i punti precedenti, non risultano accettabili, in quanto non fattibili o comunque condizionate, le soluzioni di accesso stradale al Cantiere L.4.0.2, come prospettate dal PDef. Un ulteriore elemento sul quale porre particolare attenzione riguarda l'interferenza dei cantieri con elementi di particolare rilevanza ambientale ed ecosistemica: la fascia boscata alla progr. Km 110+750 (vincolo paesaggistico art. 142 comma g del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.) e l'istituendo Parco Locale di interesse Sovracomunale (PLIS) di San Martino, progr. Km 115+450.*	Osservazione superata, vedi Osserv.n°10.
		Il Piano di Governo del Territorio individua come azione prioritaria la tutela e la valorizzazione di un'importante porzione del territorio comunale, caratterizzata da una significativa potenzialità ecologico ambientale integrata con elementi forti appartenenti al patrimonio di riconoscibilità dei caratteri identificativi e fondativi della patria (luoghi della battaglia). Tale area costituisce il nucleo centrale di un più esteso PLIS particolarmente strategico per la facile accessibilità e per le potenzialità di interconnessioni rispetto al sistema esteso delle aree protette. All'area del PLIS sono state associate classi di sensibilità, paesistica 4 (sensibilità alta) e 5 (sensibilità molto alta), riconoscendone l'elevato valore storico ed ambientale. *Si evidenzia quindi l'incompatibilità delle possibili interferenze del cantiere, considerata le sensibilità ambientali ed eco sistemiche dei luoghi.*	Osservazione superata, vedi Osserv.n°10.
		Torbiera del Lavagnone *Si segnala che per tale sito:* *La difformità interpretativa del vincolo che, seppure richiamato dal PDef, non risulta invece considerato nel progetto di cantierizzazione o quanto meno, non correttamente applicato;* *L'incremento di superficie tra PP re e PDef per il Cantiere L.4.0.2.* *Si sottolinea inoltre che l'area interessata dal tratto di linea nel Comune di Desenzano del Garda, e*	Osservazione superata, vedi Osserv.n°10.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		interessata dalla Galleria di Lonato e da altre opere con potenziale rischio di interferenze con depositi di formazione interglaciale in cui e elevata la possibilità di rinvenimento di bancate fossilifere; anche riferibili a resti di grossi animali da pascolo, come documentato dalle schede estratte dal documento del Progetto Definitivo, IN0500DE2RGAH00000020, indagine Bibliografica, Provincia di Brescia	
		1- PREMESSA: OSSERVAZIONI GENERALI *La presente osservazione si basa in specifico:* *- sull'analisi del programma di esercizio del sistema "linea AV/AC e linea storica" programma che costituire l'input fondamentale per il progetto delle infrastrutture;* *- sull'esame delle previsioni di traffico formulate per la linea AV/AC nel lontano 2007, previsioni, a loro volta, essenziali per il dimensionamento della capacità del sistema;* *il tutto in funzione della possibilità di una rivisitazione complessiva del cronoprogramma realizzativo e, soprattutto, delle modalità evolutive dell'offerta di trasporto ferroviario sulla tratta Brescia - Verona.*	A cura RFI
		3.1 Breve descrizione delle scelte progettuali *L'esercizio ferroviario, in particolare, è definito "MISTO" (treni viaggiatori + treni merci) con tipologia di circolazione "OMOTACHICA A FASCE ORARIE"; la velocita massima di tracciato della linea e di 250 - 300 km/h; gli standard del tracciato plano-altimetrico (ad esempio, raggi minimi di curvatura di 5.450 m oppure i raccordi verticali in condizioni normali pari a 16.100 + 70.000 m oppure la pendenza longitudinale massima della linea pari al 15 per mille) derivano da tale campo di prestazioni e dalla conseguente necessità di assicurare l'adeguato comfort di viaggio e sicurezza alle persone.* *L'esame del programma di esercizio previsto per la tratta AV/AC Brescia - Verona e stato basato sulla "Relazione tecnica di esercizio", riferimento IN1111D16RGES0001001A, emissione 21 settembre 2007.* *Dal 2007, non risultano essere stati fatti aggiornamenti alle ipotesi di esercizio formulate in tale documento per cui le considerazioni ed i commenti seguenti sono basate sulla "situazione attuale" associabile al traffico ferroviario di tale anno (o meglio, al giorno medio feriale del mese di maggio) e sulla situazione di progetto.* *Come affermato nella Relazione Generale di Tratta, doc. IN0500DE2RGMD00000021, il modello di esercizio per la linea AV/AC tratta Milano - Verona, riflette il contenuto del documento prodotto dal Ministero dei Trasporti nell'anno 1999, fatto proprio dalla Commissione interministeriale per la linea Torino - Venezia.* *Il Ministero dei trasporti e della navigazione, in collaborazione con FS e TAV, aveva elaborato uno specifico studio di analisi della domanda viaggiatori e merci, basato sul modello di simulazione SIMPT (Sistema informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti).* *Lo Scenario di previsione fu riferito all'anno 2010.* *Le ipotesi formulate in sede di SIMPT sono di seguito precisate per le due componenti di traffico:* *• Ipotesi di modello di esercizio viaggiatori: articolato in Servizi a Lunga Percorrenza (LP) con treni tipo IC/EC non stop oppure con fermate intermedie, espressi notturni; Servizio Locale: Intercity, Servizio Ferroviario Regionale (SFR) e Servizio ferroviario metropolitano/comprensoriale.* *• Ipotesi di modello di esercizio merci: alla nuova linea sono destinati i treni merci intermodali di lunga percorrenza con velocita fino a 120 - 140 km/h.*	A cura RFI
		3.2 Traffico attuale e previsto *La situazione del traffico nel giorno medio feriale del mese di maggio (anno 2007) per la linea storica Brescia - Verona mostra una circolazione totale giornaliera pari a 158 treni di cui 68 merci (pari al 43%), 52 treni di lunga percorrenza (33%) e 38 regionali (24%).* *Con l'ipotesi di capacità attribuibile ad una linea a doppio binario pari a 250 treni /giorno, il grado di impegno risultava quindi del 63,2% all'anno 2007.* *Lo "scenario a regime" (linea storica + linea AV/AC), secondo il programma di esercizio indicato dalla Relazione Tecnica di Esercizio, prefigura una circolazione totale pari a 338 treni/giorno in totale, di cui 178 treni merci pari al 52,7%, 84 treni a lunga percorrenza pari al 24,8% e 76 regionali pari al 22,5%.* *Sulla tratta storica, sempre nello scenario a regime, sono previsti 138 treni/giorno (Lunga Percorrenza: 6 treni; Regionali: 76 treni; Merci: 56 treni) ossia circolazioni inferiori a quelle indicate per la "situazione attuale": di questi, i treni regionali rappresentano il 55%.*	A cura RFI

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		La percentuale di crescita del traffico merci risulterebbe pertanto, pari a + 157,4% considerando l'evoluzione da 68 treni/giorno (linea storica) a 178 treni/giorno (linea storica +AV/AC). *Tale dinamica evolutiva deriva da previsioni della domanda risalenti agli studi propedeutici al Piano Generale dei Trasporti dell'anno 2000.*	
		3.3 Tempi di viaggio con AV *L'esame dei dati fa emergere come i viaggiatori per l'utente dell'AV/AC siano percepibili (e fruibili) per la relazione diretta Milano-Verona che tuttavia, presuppone la disponibilità del bay pass di Brescia.*	A cura RFI
		4-ANALISI CRITICA DEL MODELLO DI ESERCIZIO DELL'AV/AC *Le osservazioni espresse al modello di esercizio riguardano, di fatto, elementi basilari dell'impostazione generale del progetto AV/AC, ossia:* *- le previsioni di domanda di trasporto, con specifico riguardo alla componente merci che, come visto, rappresenta il flusso circolante principale nello scenario a regime dell' AV/AC con ben il 61% del totale;* *- i parametri descrittivi del futuro servizio merci via ferrovia che, a loro volta, influenzano il dimensionamento del flusso dei treni merci previsti;* *- l'effettivo rispetto del concetto di esercizio "misto" per la linea AV/AC.* *In merito alle previsioni di traffico, caratterizzate dall'incremento del +157% dei treni merci fra scenario attuale e scenario a regime, l'attuale sfavorevole congiuntura economica, documentata ad esempio, dal Centro Studi Confetra, mostra che tra l'anno 2007 e l'orizzonte temporale dell'anno 2010 (anno di riferimento per le previsioni merci dell'AV/AC Milano - Brescia - Verona), il numero indice del trasporto ferroviario nazionale e passato da 100 (= anno 2007) al numero indice 65 nell'anno 2010 e addirittura a 50 nell'anno 2013.*	A cura RFI
		Anche il traffico merci internazionale (mercato del trasporto notoriamente con maggiore propensione all'utilizzo della ferrovia) conferma il trend negativo della ferrovia, come verificabile dalla base dati statistica di Alpinfo. *Ad esempio, la ferrovia totalizzava sui valichi alpini principali (Frejus-Modane, Sempione, Chiasso Gottardo, Brennero e Tarvisio) 51,2 milioni di tonnellate di merci nell'anno 2007 e 46,4 milioni di tonnellate, nel 2012 con una flessione del 10% circa.* *Questa involuzione del traffico ferroviario dovrebbe indurre a rivedere su altra base il fattore di crescita del + 157% oppure, per lo meno, a traguardarlo nel media termine (ad esempio, dopo l'entrata in funzione del Tunnel di Base del Brennero previsto per il 2026) "spostando" la necessità di un potenziamento della capacità tra Brescia e Verona con una nuova linea.* *Oltre al fattore involuzione del traffico, si deve poi considerare in positivo rispetto alla competitività della ferrovia, l'incremento del carico media trasportato dai convogli merci, come descritto di seguito: anche tale elemento tuttavia, va nella direzione della diminuzione dei treni circolanti sulle linee in quanta ricerca l'aumento della produttività del trasporto.*	A cura RFI
		In sede di simulazioni di traffico (modello di calcolo SIMT), la massa media dei treni merci intermodali era per altro, stimata in 350 tonnellate e la lunghezza e di 650 m. Quest'ultimo valore e senz'altro accettabile in rapporto alle moderne caratteristiche dei treni merci europei. Non così la massa di merce trasportata che risulta realisticamente sottodimensionata del 50 + 60% già rispetto all'attuale situazione operativa del servizio ferroviario merci. Infatti, con lunghezze di 650 m, la composizione risulterebbe fino a 30 carri merci, addirittura con conseguimento (probabile) di valori prossimi alla soglia massima della massa trainabile (1.600 tonnellate). A tale soglia corrisponde un carico utile di circa ii 50÷55% della massa totale (escludendo le tare dei carri), ossia di 800+900 tonnellate. *Una valutazione della componente merci futura riferita (tenendo canto che un coefficiente di utilizzo della capacità del 70-75% e considerato soglia di efficienza di un servizio intermodale) ad una massa media trainata di 550÷600 tonnellate per treno porterebbe ad una riduzione del traffico a regime sul corridoio Brescia - Verona, da 178 treni/giorno a circa 110 treni/giorno (valore arrotondato).* *L'esame del servizio merci sulla linea (componente di traffico principale del sistema AV/AC+ linea storica) e nello specifico sulla tratta a sud di Brescia ("by pass" di Brescia), suscita, oltre alle considerazioni sulle modalità di calcolo della componente futura del traffico merci, la riflessione più generale circa l'effettiva possibilità (o meno) di utilizzo dell'asse AV/AC da parte dei treni merci.*	A cura RFI
		Attualmente sulla rete nazionale AV/AC non ci sono infatti, circolazioni di treni merci per le seguenti ragioni:	A cura RFI

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		- incompatibilità (difficile coesistenza) tra l'esercizio di treni LP e treni merci o meglio, penalizzazione della capacità del sistema non risultando omotachico il regime di circolazione con l'esercizio misto; *- Rigorose specifiche di mantenimento delle caratteristiche plano-altimetriche del tracciato AV/AC e del materiale di armamento per garantire sempre condizioni di sicurezza alle alte velocità, standard non conservabili (o da verificare puntualmente e in modo sistematico) a seguito del transito sull'AV/AC di treni merci pesanti e con velocita > 100÷120 km/h;* *- Prezzo delle tracce sull'AV/AC per i treni merci;* *- Non disponibilità di un parco carri merci adeguato al campo di velocità > 120 km/h (ossia superiore al regime "SS", attuale limite per i carri merci);* *- Non necessità primaria di conseguire elevate prestazioni di velocità per ii servizio merci.* *Con tali premesse, la previsione di traffico merci sulla tratta AV/AC Brescia - Verona, non appare ne realistica come entità, ne fattibile come esercizio ferroviario in coerenza del resto, all'esperienza dell'AV/AC nazionale.*	
		Inoltre, la localizzazione dei raccordi, terminal intermodali e centri merci, ubicati in corrispondenza delle stazioni lungo la linea ferroviaria storica, richiederebbe percorrenze maggiori e probabili manovre aggiuntive con riflessi sul costo di trasporto ferroviario e sul livello di servizio offerto. *In particolare poi, sulla linea AV/AC esterna di Brescia ("by pass") non considerando la componente merci (esclusa per quanta detto sopra) si avrebbero a regime:* *- Treni Lunga Percorrenza/giorno: 36* *- Treni Regionali: -* *- Treni merci /giorno: -* *- Treni totali /giorno: 36,* *ossia movimenti del tutto marginali nell'arco giornaliero per una linea AV/AC (capacita di 300 treni/giorno, secondo la Relazione Tecnica di Esercizio) e tra l'altro, da collocarsi nello scenario a regime.* *IMPEGNO DELLA TRATTA BRESCIA - VERONA CON AV/AC, SENZA CIRCOLAZIONE DI TRENI MERCI SULLA LINEA AV/AC E CON PREVISIONI DI TRAFFICO "CORRETTE"* *In sintesi, si può affermare che l'esame del programma di esercizio associato al progetto dell' AV/AC Brescia - Verona, evidenzia anomalie quali:* *- previsioni di traffico merci e viaggiatori risalenti agli studi del Piano Generale dei Trasporti dell'anno 2000, da aggiornare alla luce degli scenari macroeconomici e trasportistici che si sono delineati nel tempo;* *- instradamenti dei treni merci sulla linea AV/AC dei quali ad oggi, non si hanno esempi operativi sulla rete nazionale;* *- massa trainata dei treni merci intermodali inferiore di almeno ii 50% al dato reale, con conseguente effetto di significativa diminuzione del flusso di treni merci circolanti.*	A cura RFI
		5.1 Criteri generali *Prima di procedere alla costruzione delle nuova linea AV, va valutata la possibilità di potenziare l'esistente linea con accorgimenti che vanno dalla riduzione della distanza tra le stazioni, potenziare il segnalamento, introduzione di un nuovo posto di movimento e l'elaborazione di simulazioni comparative dell'esercizio ferroviario (scenario a breve termine, comprensivo del completamento della SP19).*	A cura RFI
		5.2 Indirizzi per una nuova impostazione del progetto *In relazione alle previsioni di traffico ferroviario, ormai datate (ossia non piu rispondenti agli scenari di domanda che si stanno delineando) e comunque sovrastimate per la componente merci, si dovrebbero formulare una nuova analisi di traffico e conseguentemente, una rigorosa verifica di coerenza domanda /offerta con il progetto AV/AC della tratta Brescia -Verona.*	A cura RFI
		9.2 Rete stradale secondo il Progetto Definitivo *Rispetto al PPre, si evidenzia come nel PD ef, gli itinerari stradali a servizio dei cantieri nella zona della Piana del Lavagnone, privilegino la SP ex SS567 che in effetti, consente i collegamenti diretti con la SP ex SS11/Tangenziale, limitando attraversamenti di aree urbanizzate con le limitazioni, per altro, sopra citate. Tuttavia si tratta di percorsi assolutamente inaccettabili visto il pregio della zona e la delicatezza dell'area.*	Precisato che (vedi osservazioneOsserv. n°10) le aree di cantiere saranno ridefinite, la viabilità di accesso e collegamento verrà perfezionato in fase di PE e concordato con l'Ente.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		10.1 Linea AV/AC e interferenze con la viabilità *Risulta che i due CVV su A4 (Cascina Caporale e Strada Comunale Barbelena - Varrone e San Martino) non sono previsti nel progetto definitivo.* *A fronte del pesante effetto barriera rappresentato dal tracciato dell'AV/AC, il mantenimento dell'attuale disegno dei collegamenti viari assume pertanto una valenza basilare e imprescindibile.* *Nel Progetto Definitivo, l'itinerario costituito dalla Strada Barbelena, Varrone e San Martino non trova continuità oltre il sedime dell'AV/AC pur se la stessa denominazione di "Strada Comunale" ne attesta il significato e ruolo nella maglia viaria di Desenzano del Garda. Analogamente in funzione locale assalta, si conferma la necessità del mantenimento dell'itinerario stradale di Cascina Caporale, anch'esso non previsto nel progetto definitivo.* *Il progetto definitivo prevede una differente frequenza degli attraversamenti (da cascina Montonale a cascina San Rocco Lugana) la percorrenza aumenta da un CVV ogni 800m ad un CVV ogni 1200m.* *Si precisa che nell'ambito del Piano del Governo del Territorio del Comune di Desenzano del Garda, i CVV della Cascina Caporale e della strada comunale Berbelena, Verrone e San Martino sono invece confermati e pianificati, come documentato dalle figure estratte dal PGT comunale.*	Si ritiene che il territorio oggetto dell'osservazione del Comune sia sufficientemente ricucito attraverso il cavalcavia Via Montonale (pk 113+476), DAL CAVALCAVIA DI Via pergola (pk 115+212) e dal sottopasso di via S. Martino (pk 116+948).
		Per quanto riguarda il CVF previsto sulla strada Comunale di Montonale nei pressi della cascina Grattarola (pk 113+454.43) si propone di ricollocare le aree del cantiere operativo posto a sud dell'autostrada, indicato con la sigla L.5.A.T.1 e l'area di stoccaggio indicata con la sigla L.5.S.T.3 ad ovest del progettato CVF, in quanto tali aree attualmente sono coltivate a vigneto.	In sede di PE potrà essere rivisto il collocamento dell'area di stoccaggio ad ovest del CVF . La ricollocazione dell'area tecnica, che deve rimanere a ridosso dell'opera, non risulta possibile vista la vicinanza dell'abitazione
		Si richiede di rettificare la prevista pista di cantiere asfaltata che attraversa la cascina Grattarola, prevedendola all'esterno della stessa. *Considerate pertanto le indicazioni del PGT e lo stato in essere del contesto della Cascina San Rocco Lugana (zona agricola con viabilità di servizio costituita da capezzagna non asfaltata), si richiede:* *• Il ridisegno dell'opera di scavalco (vedi schema seguente) con un nuovo allineamento dell'asse di attraversamento coincidente con il ponte esistente che attualmente scavalca l'autostrada.* *• Una modifica locale della viabilità d'accesso (rampa nord e rampa sud), allungando fin dove è possibile il rilevato in modo da ridurre l'impatto del viadotto in 6 campate.* *• Un piano di cantiere rispettoso dell'edificato, prevedendo a nord la rettifica della pista di cantiere che eviti la demolizione di una parte della cascina SAN Rocco Lugana e, a sud della linea AV/AC, che corra parallelamente al tracciato ferroviario sotto passando il CVF mediante l'utilizzo dello spazio intercorrente tra il secondo ed il terzo pilone del viadotto.*	Lo spostamento dell'asse del cavalcavia non potrà essere accolto in quanto si troverebbe in area esterna alla fascia preordinata all'esproprio con la conseguente necessità di ripubblicare incompatibile con i tempi di realizzazione della linea ferroviaria. Tuttavia in sede di progettazione esecutiva saranno posti in essere i possibili affinamenti progettuali per minimizzare l'impatto sulla cascina e migliorare la viabilità di accesso.
		10.2 Rete Stradale *Rotatoria (o "rotonda") di cucitura ubicata alla pk 111 + 826:* *Si osserva la contrarietà alla soluzione proposta dal Pdef e in alternativa si esprime la richiesta della realizzazione di tale soluzione di scavalco che colleghi direttamente la via Grezze con la strada comunale di San Pietro Vaccarolo.*	Il progetto attuale garantisce la cucitura della viabilità esistente e rappresenta il miglior compromesso tecnico-economico. Inoltre la soluzione alternativa proposta dal Comune non risulta attuabile in quanto le nuove opere da realizzare risultano esterne alla fascia di territorio con vincolo preordinato agli espropri, tale circostanza richiederebbe una ulteriore fase approvativa non compatibile con la tempistica prevista per l'esecuzione progetto.
		10.3 Cantierizzazione *La principale rilevanza mossa al progetto definitivo per la tematica cantierizzazione è tuttavia, quella dell'occupazione (parziale ma non per questo trascurabile) di aree dell'importante sito del Lavagnone, patrimonio mondiale dell'Unesco*	Al fine di minimizzare l'impatto nell'area è stata studiata un'alternativa che prevede lo spostamento dei cantieri L4O2 e L4/5B1 in un'area a Sud-Ovest rispetto alla posizione di progetto, allontanandosi significativamente dal sito archeologico del lavagnone. Dovrà necessariamente essere mantenuta un'area tecnica in corrispondenza della porzione Nord-Ovest del cantiere L4O2 in corrispondenza dell'imbocco della galleria naturale di Lonato. In fase di PE sarà approfondita la viabilità pertinente alla nuova

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			configurazione.
197.	Sig. Beniamino Sandrini Sommacampagna - Sona - Verona 26/11/2014 DVA-2014-0039107	*In data 17.10.2014 il sottoscritto aveva presentato delle Osservazioni alla procedura di VIA predisposte per il progetto delle Osservazioni che si erano limitate all'esame della documentazione relativa al tratto ferroviario , alla linea A.T. 132 kV e ai relativi cantieri, ricompresi tra il km 135 e il km 140 e quindi in quella parte di tracciato che interessa il Comune di Sommacampagna in Provincia di Verona, facente parte del lotto n. 7, un lotto che poteva essere così individuato "pk 133+265 a pk 140+698 + interconnessione Verona. Considerato che la "interconnessione Verona" non risulta essere mai stata approvata potrebbe non rispettare la verifica di Ottemperanza. Più che una "osservazione aggiuntiva alla VIA", quanto oggi presentato potrebbe essere definita una OSSERVAZIONE alla VERIFICA DI OTTEMPERANZA", in considerazione che il progetto della Ferrovia AV/AC sarebbe mancante della parte finale. Sul sito web del Ministero dell'Ambiente nella Sezione "Valutazione VIA VAS" sono consultabili i documenti della procedura di VIA denominata "Sistemazione del nodo AV/AC di Verona" la cui istanza era stata presentata il 19.02.2004 e cioè in data successiva all'esame della Commissione VIA Nazionale Speciale che in data 28.8.2003 aveva espresso un parere: "Positivo con prescrizioni" al progetto della "Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV/AC Milano-Verona". Ma in merito al progetto di: "Sistemazione del nodo AV/AC di Verona , se su questa pagina si legge che: "Con Delibera n. 18/2008/P del 15 dicembre 2008, la Corte dei Conti ha stabilito che la delibera CIPE n. 10/2008, di approvazione del Progetto Preliminare del Nodo AV/AC di Verona "non può ritenersi conforme a legge e ne va dunque ricusato il visto di legittimità" . Pertanto la stessa delibera CIPE non è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale e l'iter di approvazione non si è perfezionato. tutto ciò significa che il "NODO AV/AC di Verona" non è stato approvato e che quindi dovrebbe essere logica conseguenza che la VIA della "Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia: tratta AV-AC Milano-Verona"... debba essere da ripresentare.*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.
198.	On. Dal Moro e On. Zardini Verona 25/11/2014 DVA-2014-0039109	*1) PROGETTAZIONE UNITARIA DI VERONA E PROVINCIA* *Alla luce delle premesse sin qui svolte sulla "frammentazione" progettuale, si ritiene di prioritaria importanza che l'attuale fase procedimentale venga prolungata al fine di consentire una completa pianificazione strategica del passaggio della linea A V/ AC nella provincia di Verona. In considerazione anche dei principi europei sulla valutazione di impatto ambientale, infatti, risulta fondamentale che gli enti coinvolti e i cittadini tutti possono partecipare all'iter di approvazione di un'opera pubblica avendo piena cognizione dei costi e dei benefici delle scelte progettuali. Tale facoltà risulta chiaramente pregiudicata laddove, come nel caso della progettazione dell'interconnessione merci di cui al punto successivo, non è possibile comprendere a pieno la documentazione perché frammentata da una progettazione parziale. L'impossibilità di avere una visione di insieme ossia di disporre di una progettazione unitaria pregiudica quindi una piena partecipazione al procedimento impedendo altresì di verificare la coerenza dell'opera con gli obiettivi che ci si propone di perseguire per lo sviluppo del territorio.* *Si richiede che la procedura di approvazione del progetto definitivo della linea Brescia-Verona venga approvato solo dopo la presentazione integrale delle tratte successive e collegate al nodo di Verona ovvero delle linee AV/AC riguardanti Verona ed il suo collegamento con Trento e Padova.*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.
		2) INTERCONNESSIONE MERCI DI VERONA *Per quanto concerne l'attuale procedura, giova evidenziare che con il progetto preliminare del 2003, il nodo di Verona prevedeva lo spostamento dello scalo merci dall'attuale posizione (a sud della stazione di Verona P.N.) alla nuova posizione, a nord del Quadrante Europa con il conseguente ampliamento degli impianti del Quadrante Europa. Nel tratto iniziale del progetto di sistemazione del nodo era infatti prevista una variante alla linea storica, che si spostava a nord per consentire l'inserimento della linea AV/ A C.* *Nello stesso tratto, la linea indipendente merci si disponeva in affiancamento a nord della nuova linea storica. L'ampliamento dell'attuale sede ferroviaria nel tratto compreso tra l'inizio dell'intervento ed il Quadrante Europa comportava la realizzazione di due opere di sottopasso della A22 e l'adeguamento sia a nord sia a sud delle opere di sottovia esistenti della Tangenziale ovest di Verona e della via Cason. La documentazione in osservazione sembra confermare tale impianto progettuale prevedendo, all'ultimo km della tratta Brescia-Verona, la realizzazione a nord della prima parte della c.d. Interconnesione Merci di Verona. Tale soluzione progettuale, che evidentemente predetermina la prosecuzione della successiva parte del tracciato verso il nodo di Verona e verso il Quadrante Europa, non tiene tuttavia conto che non verrà più realizzato il nuovo scalo merci in Loc. Cason, a nord della linea esistente. Conseguentemente, la derivazione a nord della linea merci già in progetto comporta l'impossibili-*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		tà di realizzare l'ingresso diretto al Quadrante Europa, posto a sud dell'attuale linea, provocando un sostanziale depotenziamento di un polo infrastrutturale la cui valorizzazione è tuttora considerata prioritaria a livello nazionale ed europeo. *- Si chiede pertanto una revisione del tracciato attuale laddove, prevedendo la realizzazione dell'interconnessione merci di Verona a nord della linea esistente, ne pregiudica l'ingresso diretto all'interporto del Quadrante Europa.* *- Si chiede che tale soluzione progettuale, passaggio linea merci a nord, venga eliminata dalla presente progettazione ed inserita, prevedendone il passaggio a sud, nella successiva pianificazione del nodo di Verona al fine di assicurare la miglior progettazione ed il completo svolgimento delle procedure di valutazione di impatto ambientale.*	
		3) MISURE DI COMPENSAZIONE E MISURE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE : *È noto che l'articolo 4, comma 2, del decreto legge 70/2011 ha modificato il Codice dei contratti pubblici con riguardo alla disciplina riguardante le infrastrutture strategiche prevedendo espressamente che le eventuali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale siano strettamente correlate alla funzionalità dell'opera.* *In tal senso si ritiene prioritario mitigare maggiormente l'impatto ambientale e sociale delle frazioni direttamente interessate dalla nuova linea A V/ AC e dalle opere correlate. Si tratta dei Comuni di Peschiera, Castelnuovo del Garda, Sona e Sommacampagna. In linea generale, è inoltre prioritario che il forte impatto della cantierizzazione sulla viabilità, da mitigarsi per tutta la durata dei lavori con adeguate barriere anti rumore e per il contenimento delle polveri, venga capitalizzato nella prospettiva di riqualificazione della rete viabilistica ma anche tecnologica della provincia di Verona.* *- Si auspica infatti che il rifacimento di numerose strada comunali e provinciali venga sfruttato per la realizzazione ed il potenziamento delle dorsali tecnologiche (fibra ottica) che, oltre ad essere considerate prioritarie dalla c.d. Agenda Digitale nazionale ed europea, costituiscono un fondamentale fattore di sviluppo economico e sociale.*	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento delle polveri; a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ... In prossimità delle abitazioni sarà privilegiato il posizionamento di barriere antipolvere. Riguardo alle misure compensative, queste ultime sono state tratte nell'ambito delle richieste degli Enti pubblici all'interno della procedura di Conferenza di Servizi.
		3) MISURE DI COMPENSAZIONE E MISURE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE : *Tanto premesso, si ritiene opportuno che vengano previsti due livelli di compensazione ambientale e sociale.* *-Da un lato, si richiede che vengano previste misure di mitigazione e compensazione per le specifiche criticità evidenziate nelle osservazioni delle stesse amministrazioni comunali.* *- Dall'altro, proprio in considerazione del complessivo impatto su tutta la comunità, si richiede che vengano predisposte opere di compensazione ambientale e sociale di interesse pubblico nella prospettiva di un ristoro collettivo dei danni diretti ed indiretti correlati dalla realizzazione dell'opera pubblica. In tale prospettiva, andranno valorizzati gli sforzi eventualmente compiuti dalle Amministrazioni per suggerire ed introdurre modifiche progettuali volte, non solo al contenimento dell'impatto ambientale e sociale, ma anche ad una maggior efficienza e razionalizzazione dei costi per la realizzazione delle opere e per la fase espropriativa.* *In linea con i più recenti orientamenti europei, la normativa italiana ha rivolto una nuova attenzione alla partecipazione delle piccole e medie imprese (PMI) agli appalti pubblici. L'art. 44 del citato decreto legge n. 201, oltre a modificare le disposizioni transitorie del D.L. 70/2011 relative alle varianti e alla conferenza di servizi (commi 3 e 4), ha previsto che la realizzazione delle grandi infrastrutture, comprese le infrastrutture strategiche, nonché delle connesse opere integrative o compensative, dovrà garantire modalità di coinvolgimento delle PMI (comma 7).* *- In tal senso, si richiede che nella realizzazione delle piccole opere collegate alla realizzanda linea AV/AC si adottino tutte le misure possibili volte a facilitare la partecipazione delle PMI locali alla fase di esecuzione dei lavori.*	Riguardo alle misure compensative, queste ultime sono state tratte nell'ambito delle richieste degli Enti pubblici all'interno della procedura di Conferenza di Servizi.
		4) LA FASE ESPROPRIATIVA. *A fronte dell'evidente complessità dell'opera e del considerevole impatto ambientale della stessa, si ritiene fondamentale che l'ente espropriante, in collaborazione con le Amministrazioni procedenti e gli enti locali coinvolti (Comuni), collabori con i soggetti espropriati al fine di pervenire ad un componimento dei reciproci interessi in modo celere e possibilmente senza contenziosi. Il riferimento che guida l'azione pubblica è l'art. 42 della Costituzione a mente del quale la proprietà privata è riconosciuta e garantita dalla legge e può essere espropriata per motivi d'interesse generale solo nei casi previsti dalla legge e salvo indennizzo. Trattandosi di un sacrificio che il soggetto espropriato compie a favore della collettività l'indennizzo deve essere reale e consentire la ricostituzione della situazione patrimoniale e non patrimoniale che l'espropriato aveva prima dell'esproprio. Oltre all'integrale ristoro economico contenuto nell'indennità espropriativa, tuttavia, assumono una grande rilevanza le modalità ed i tempi*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che si procederà sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni) per il riconoscimento di indennizzi alle proprietà interessate in presenza di danni. In ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		con i quali viene realizzata la fase espropriativa. In tale prospettiva complessiva, si ritiene di suggerire l'utilizzo di tutti gli strumenti possibili per la realizzazione dell'espropriazione attraverso il raggiungimento di accordi di esproprio bonari laddove possibile anche di natura collettiva. A tal fine, giova certamente che vi sia una predeterminazione delle indennità di espropriazione, da realizzarsi in collaborazione con gli enti locali e soprattutto con le categorie istituzionali ed economiche rappresentative dei soggetti espropriati su modello dell'accordo stipulato per la realizzazione del c.d. Passante di Mestre.	
		4) LA FASE ESPROPRIATIVA. *Per quanto concerne la rappresentanza dei cittadini, si auspica che venga ricercata la collaborazione con le amministrazioni comunali soprattutto laddove il tracciato passi vicino agli immobili abitati o utilizzati e ciò renda necessario la loro demolizione o il loro abbandono. In tal caso, infatti, le Amministrazioni comunali, potrebbero utilizzare gli strumenti giuridici ed urbanistici previsti dalla legge regionale del Veneto n. 11/2004 per agevolare il reinsediamento dei soggetti espropriati integralmente a chiaro beneficio della celerità e dell'economicità della procedura, oltre che del contenimento del danno sociale arrecato. Infatti con gli artt. 6, 7 36 e 37 della citata legge regionale n. 11/ 2004, e con l'art. 48. 1 bis della stessa legge che richiama l'art. 27, terzultimo comma della legge regionale n. 61/1985 le Amministrazioni comunali potrebbero raggiungere accordi pubblici - privati o di programma, ovvero utilizzare gli istituti della compensazione urbanistica e/ o del credito edilizio per permettere ai proprietari di aree ed edifici oggetto di esproprio di recuperare adeguata capacità edificatoria, anche nella forma del credito edilizio su altre aree e/ o edifici, anche di proprietà pubblica, previa cessione all'amministrazione dell'area oggetto di vincolo. In presenza di determinati presupposti, peraltro, la procedura di approvazione di eventuali variazioni urbanistiche sarebbe assai semplificata atteso che l'art. 27 della legge regionale n. 61/1985 consente, nel caso di esproprio di edificio, la ricostruzione di egual volume in area adiacente. A fronte di tale disponibilità delle Amministrazioni Comunali a svolgere un ruolo di facilitazione della fase espropriativa nell'ottica della leale collaborazione degli enti, si richiede che vengano predisposte specifiche misure/ opere compensative per i territori direttamente coinvolti dal passaggio della linea A V/ AC.*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA
		4) LA FASE ESPROPRIATIVA. *- Si richiede che venga istaurata una piattaforma tra amministrazioni procedenti, general contractor ed amministrazioni comunali per valorizzare le funzioni di controllo e di raccordo istituzionale svolte dalle Amministrazioni Comunali, dando con ciò concretezza al principio di leale collaborazione tra pubbliche amministrazioni;* *- Si consiglia all'ente espropriante di dare esecuzione alle prescrizioni del CIPE prevedendo nel progetto definitivo e con riferimento alle procedure di espropriazione e di indennizzo per le aree agricole la sottoscrizione di specifici accordi con le associazioni degli agricoltori dando adeguata risposta alle istanze di tutela delle singole realtà produttive. Si osserva che tale procedura è stata svolta con successo anche nel caso della realizzazione del Passante di Mestre.*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA
199.	Comune di Capriano del Colle 12038 26/11/2014 DVA-2014-0039233	*a) non è noto il piano di esercizio generale; in particolare il dato dei treni merci in transito risulta inattendibile in quanto ad oggi mai nessun treno merci è transitato su linee alta velocità / alta capacità*	A cura RFI
		b) sul tratto in progetto (Schunt) transiterebbero quindi solo 18 coppie di treni passeggeri rendendo l'investimento assolutamente insensato; sul punto manca inoltre una concreta valutazione dei costi/benefici da parte del CIPE in termini di giustificazione dell'investimento pubblico;	A cura RFI
		c) La documentazione di analisi sulla quale è stata progettata l'opera, risalente nel tempo di oltre 10 anni, è superata e non tiene conto dello sviluppo territoriale del periodo indicato;	Il progetto è stato elaborato su cartografia in scala 1:1000 aggiornata con un volo recente.
		d) Ove la deviante di Montichiari fosse stata intesa all'epoca come necessaria per servire l'aeroporto di Montichiari, spiace prendere atto che tale aeroporto, ora come in passato, non ha assunto alcun rilievo sia in termini di passeggeri che di scalo merci rimanendo di fatto una aeroporto inutilizzato. Nemmeno idee o garanzie ci sono per il potenziamento futuro dell'infrastruttura;	La richiesta non rientra nelle competenze del Proponente.
		Considerando queste premesse non rimane che constatare come sia da preferire il tracciato storico della linea Treviglio-Brescia-Verona senza la deviante di Montichiari. Si ridimensionerebbe così una importante spesa pubblica e si eviterebbe una smisurato consumo di suolo agricolo. Per le motivazioni suesposte il Comune di Capriano del Colle esprime parere contrario alla realizzazione dell'opera così come proposta.	A cura RFI

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
200.	Comune di Lonato del Garda 30943 27/11/2014 DVA-2014-0039257	*La presente, quindi, è da considerare come integrazione della precedente relazione già inviata ai vari Enti in data 5/11/20 14, precisando che la numerazione adottata segue quella della prima osservazione.* *9) LINEA PRIMARIA AT 132 Kv DA S.S.E. AC CALCINATO A S.S. TERNA LONATO* *La linea ad alta tensione in oggetto va ad alimentare il tratto AV/AC di Lonato e precisamente si tratta di una nuova dorsale che parte dalla centrale di distribuzione situata ai confini con il Comune di Castiglione delle Stiviere e si collega alla centrale di alimentazione AV/AC posta sul confine tra Calcinato e Lonato, a circa un chilometro dall'imbocco della galleria artificiale. Si ritiene che una nuova linea per la maggior parte del tracciato affiancata ad una dorsale già esistente vada ad aggravare notevolmente le servitù già esistenti e soprattutto venga diminuito il valore delle aziende agricole che utilizzano i terreni espropriandi, e di quelle destinate ad attività commerciali, che sono coinvolte dal percorso. Per le suddette attività, questo avviene ad esempio nel punto di cambio di direzione, in zona Corte Ferrarini dove i sostegni vengono notevolmente intensificati invadendo l'area di pertinenza di un pubblico locale e all'incrocio della linea con la strada statale per Montichiari, dove un sostegno occupa interamente l'area di pertinenza di un locale in corso di sistemazione; in entrambi i casi pregiudicando l'attività stessa oltre al valore. Si tratta di un notevole danno economico considerata la lunghezza del tracciato pari a circa otto chilometri. A quanto sopra va aggiunto il timore del notevole impatto prodotto dai campi elettromagnetici sulla salute dei cittadini.Dall'esame del tracciato, si evidenza inoltre che la nuova linea dovrà attraversare un'ampia zona costituita delle colline moreniche A seguito di quanto sopra esposto, si propone l'interramento della linea lungo un percorso che segua per quanto possibile le strade principali e di servizio esistenti, e si collochi nella restante parte lungo i confini degli appezzamenti agricoli senza interessare i nuclei abitati. Si ritiene che la modifica sia realizzabile anche in considerazione del fatto che l'interramento delle linee elettriche sia una modalità di operare che negli ultimi anni viene sempre più praticata in Italia e all'estero.*	L'interramento della Linea non si ritiene fattibile dal punto di vista economico. La soluzione di progetto rappresenta il miglior compromesso tecnico-economico. Si precisa che per l' elettrodotto sono in corso ottimizzazioni sul tracciato a seguito di richieste da parte del MATTM..
		10) AZIENDA WIERER - ZONA INDUSTRIALE CAMPAGNA/CAPOLUOGO *Anche per l'azienda WIERER si sottolinea quanto richiesto nelle precedenti osservazioni già inviate in occasione della prima conferenza di servizi del 6/11/2014 in merito alla Galleria Artificiale (punto 3 delle precedenti osservazioni) (Oss. 8 Lonato) che interessa i piazzali di stoccaggio e di movimentazione. Con la presente si intende portare all'attenzione il fatto che tale azienda, da anni facente parte del tessuto produttivo di Lonato, pur avendo cessato la produzione, attualmente mantiene in attività il magazzino e probabilmente potrà riavviare la produzione di nuovi prodotti ora allo studio.* *Tale precisazione si rende necessaria per rafforzare quanto già richiesto in merito alla transitabilità dei piazzali e per evitare che la cantierizzazione fissa non vada ad interessare tale zona.*	Le opere di cantierizzazione interessano il piazzale Est con l'inserimento di un'area tecnica L4.AT.02 e relativa viabilità a ridosso della galleria. L'area posta a Nord dell'AT era già destinata allo stoccaggio provvisorio a servizio della Wierer a fronte dell'interessamento del relativo piazzale lato galleria.
		11) CONTRIBUTO DA PARTE DEL PARTITO DEMOCRATICO - SEZ. LONATO *Si è ritenuto pertanto di evitare ripetizioni, ma l'Amministrazione scrivente ritiene che, data la convergenza delle problematiche individuate, tali osservazioni costituiscano un valido rafforzativo di quanto già richiesto ai relativi punti evidenziati e a cui si rimanda per la discussione.* *Per quanto riguarda l'evidenziazione delle tematiche legate al potenziale inquinamento ambientale che potrebbe derivare dallo scavo in galleria, per la presenza delle numerose falde; riprendendo le precisazioni contenute nella precedente osservazione già depositata, e quindi ad integrazione della stessa, l'Amministrazione con la presente sottolinea la necessità di adottare tutti gli opportuni accorgimenti al fine di non arrecare danni o problemi all'approvvigionamento idrico dei pozzi comunali e irrigui. Inoltre, chiede che tutte le acque provenienti dalle lavorazioni di scavo e dai drenaggi vengano opportunamente filtrate e trattate prima del loro scarico in superficie o in altri corpi d'acqua al fine di evitare ogni forma di inquinamento.*	In merito alle acque provenienti dalle lavorazioni di scavo e dai drenaggi provenienti dalle lavorazioni le stesse saranno trattate nel rispetto della normativa vigente.
		11) CONTRIBUTO DA PARTE DEL PARTITO DEMOCRATICO - SEZ. LONATO *A tal proposito, in fase di progettazione esecutiva tale problematica dovrà essere affrontata in modo adeguato anche informando l'Amministrazione sulle soluzioni progettuali che saranno adottate.* *Allo stesso modo si chiede che vengano fornite tutte le informazioni riguardanti le modalità di rimozione e trasferimento dei materiali giacenti presso la discarica della ditta Feralpi, interessata dal tracciato AV/AC.* *Infine, si raccomanda che le imprese esecutrici di tutti i lavori, sia in appalto che in subappalto, siano dotate di un'idonea copertura assicurativa in grado di affrontare il risarcimento dei danni strutturali e ambientali diretti ed indiretti che potrebbero essere causati al territorio, alle strutture ed alla cittadinanza in caso di incidente o altro.*	I rifiuti verranno rimossi dal GC limitatamente al sedime ferroviario. Per le assicurazioni sono già previste

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
201.	Comune di Castelnuovo 28/11/2014 DVA-2014-39302	Osservazione comune a vari comuni tra cui vedasi Comune di Sommacampagna n° 207	Vedere Osservazione n° 207
202.	Sig.ra Tommasi Cinzia Sona 22/11/2014 DVA-2014-0039306	*in qualità di proprietaria dell'abitazione sita in via A. Messedaglia 37/B, dati catastali:* *sez.D foglio 6, mappale n°403 sub 6, e del terreno sito in : foglio 25, mappale 698 considerata area rurale e mappale 702 considerato vigneto.* *A titolo di esproprio parziale (n° piano 149 del comune di Sona) delle aree dei mappali 698 (di mq.124) e 702 (di mq.292), elenco in seguito i disagi futuri sia in fase di costruzione che a opera ultimata.* *1) perdita dei posti auto siti nel terreno espropriato,* *2) difficoltà di accesso all'abitazione dovuta alla cantieristica,* *3) danni strutturali all'abitazione dovuti alle varie trivellazioni e scavi per l'opera,* *4) danni strutturali all'abitazione dovuti alle vibrazioni del transito di treni veloci e treni ad alta capacità al termine dell'opera,* *5) deprezzamento delle proprietà (abitazione e terreni),* *6) impossibilità di vendita totale o parziale dei beni,* *7) disagi abitativi dovuti al transito dei mezzi pesanti da cantiere,in termini di rumore e polveri a scapito di salute e aumento di stress.* *Con la presente comunico di oppormi all'esproprio.* *Manifesto la mia contrarietà alla costruzione dell'opera AV./AC.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR 327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ...
203.	Sig.ra Zanetti Cristina Sona 22/11/2014 DVA-2014-0039315	*in qualità di proprietaria dell'abitazione sita in via A. Messedaglia 37/B, dati catastali:* *sez.D foglio 6, mappale n°403 sub 5, e del terreno sito in : foglio 25, mappale 699 considerata area rurale e mappale 703 considerato vigneto.* *A titolo di esproprio parziale (n°piano 154 del comune di Sona) delle aree dei mappali 699 (di mq.118) e 703 (di mq.298), elenco in seguito i disagi futuri sia in fase di costruzione che a opera ultimata.* *1) perdita dei posti auto siti nel terreno espropriato,* *2) difficoltà di accesso all'abitazione dovuta alla cantieristica,* *3) danni strutturali all'abitazione dovuti alle varie trivellazioni e scavi per l'opera,* *4) danni strutturali all'abitazione dovuti alle vibrazioni del transito di treni veloci e treni ad alta capacità al termine dell'opera,* *5) deprezzamento delle proprietà (abitazione e terreni),* *6) impossibilità di vendita totale o parziale dei beni,* *7) disagi abitativi dovuti al transito dei mezzi pesanti da cantiere, in termini di rumore e polveri a scapito di salute e aumento di stress.* *Con la presente comunico di oppormi all'esproprio.* *Manifesto la mia contrarietà alla costruzione dell'opera AV./AC.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR 327/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore in modo adeguato. Il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore mobili in corrispondenza dei fronti lavori che risulteranno particolarmente rumorosi Per quanto riguarda l'emissione delle polveri, a seconda dei luoghi, saranno messi in atto i necessari accorgimenti quali: bagnatura piste, barriere antipolvere, asfaltatura piste, ...
204.	Consorzio di Bonifica Veronese 21440 25/11/2014 DVA-2014-0039339	*si inviano su allegato supporto informatico CD-ROM le osservazioni di nostra competenza.* *In estrema sintesi, il tracciato della tratta AV/AC Brescia - Verona interesserà alcuni corsi d'acqua naturali e decine di canali e condotte irrigue a gravità e in pressione, di proprietà consortile e private. Data la natura assai permeabile dei suoli, è necessario venga garantita la continuità del servizio irriguo anche durante le fasi di costruzione dell'opera, in difetto del quale sono prevedibili gravissimi danni all'economia agricola di questo territorio.*	La continuità idraulica dei canali sarà garantita anche in fase di costruzione.
		si inviano su allegato supporto informatico CD-ROM le osservazioni di nostra competenza. Il parere favorevole all'esecuzione dell'opera è quindi subordinato alla puntuale realizzazione di tutte le opere di ripristino del corretto deflusso dei corsi d'acqua naturali e del buon funzionamento delle opere irrigue.	In fase di progettazione esecutiva saranno definite con precisione tutte le risoluzioni delle interferenze idrauliche.
205.	Sig.ra Alberti Adelaide e Vincenza Calcinato	*Interveniamo in merito alla procedura indicata in oggetto quali proprietari di un terreno sito nel Comune di Calcinato (identificativi catastali C.T. fg.35 p.lle 2-3) e contiguo alle opere di cui al progetto definitivo dei lavori per la realizzazione della linea ferroviaria AVIAC tratta Milano -Verona, per far rilevare il nostro dissenso rispetto alle osserva-*	Premesso che la richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA, si specifica tuttavia che l'osservazione richiamata è stata superata

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	21/11/2014 DVA-2014-0039354	*zioni formulate dal Comune di Calcinato in data 29 ottobre 2014 rispetto allo stesso progetto.* *Gli scriventi in particolare dissentono dalla richiesta avanzata dal Comune di modificare la porzione di progetto che interessa il SOTTOPASSO CALCINATO SP28 via Rovadino TIPO CI SL88, finalizzata a spostare la rotatoria di progetto all'intersezione tra via Rovadino e via Sant'Anna con conseguente spostamento a nord della viabilità di collegamento con via Pradella (come da osservazioni del Comune, p. 22 punto E).* *L'operazione proposta dal Comune comporta notevole ampliamento dei volumi di suolo destinato alla realizzazione della viabilità di collegamento e delle opere connesse, comportando nel suo complesso un intervento urbanistico di più ampia portata che, si ritiene, non essere rispondente alla migliore gestione degli interessi pubblici in considerazione nel caso concreto; si sottolinea, inoltre, come tale modifica faccia ricadere sulla proprietà delle signore Alberti l'onere maggiore dell'opera viaria di collegamento, con un consumo ingiustificato di terreno.* *Gli scriventi pertanto insistono perché le osservazioni del Comune vengano disattese nella parte suddetta e chiedono che venga dato corso al progetto come originariamente approvato, formulando al riguardo ogni opportuna riserva in merito a tutte le azioni esperibili a tutela delle ragioni qui esposte.*	da successiva lettera del Comune (DVA-00_2014-0039078) e la nuova richiesta presentata consentirebbe addirittura di ridurre le aree occupate delle particelle 2,3 Foglio 35. Si rimanda l'esame della richiesta all'osservazione del Comune di Calcinato.
206.	Comitato di Frazione Bettole - Taetto, Comitato di Frazione Alpino Borgosatollo - Brescia - Castenedolo 24/11/2014 DVA-2014-0039358	*Tutto ciò premesso, si richiede che venga rivalutato il tracciato della nuova bretella di collegamento "riqualificazione della strada Ghedi - Borgosatollo", tra la rotatoria limitrofa al cimitero di Borgosatollo e la rotatoria in ingresso dell'abitato di Capodimonte. Nello specifico, si ritiene opportuno rivalutare il posizionamento della bretella in direzione nord verso Borgosatollo sfociando direttamente sulla SP77, indicativamente all'altezza di via del Boscone, per poi proseguire in direzione della zona industriale di Castenedolo, fiancheggiando la stessa via del Boscone, così da fornire un'unica via di transito dei mezzi pesanti e di trasporto merci provenienti e diretti alle zone industriali di Borgosatollo e Castenedolo. si trasformerebbero di fatto l'attuale SP77 e l'attuale via dei Santi (strada di confine tra i Comuni di Brescia e Castenedolo) in strade di quartiereIl tutto auspicando anche la successiva trasformazione dell'attuale via del Boscone (sita nel Comune di Castenedolo) ed un tratto a fianco della limitrofa "Fontana Balera" in una pista ciclabile, costituendo di fatto un collegamento ciclabile completo tra Borgosatollo, Castenedolo e Bettole, particolarmente utile ed indicato nell'ambito del "Parco delle Cave". La realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra la zona industriale ed artigianale di Castenedolo (via Martorello) e la EX SP BS 236, permetterebbe la canalizzazione del traffico in direzione Brescia. Diventerebbe, infine dunque, realizzabile la tanto auspicata eliminazione (da concordare con il Comune di Brescia) dell'incrocio semaforizzato di via delle Bettole con via dei Santi, snellendo ulteriormente le code costanti che si formano all'interno del centro abitato delle Bettole, a totale beneficio della salute e della sicurezza dei residenti; porterebbe inoltre un miglioramento all'abitato di Piffione (comune di Borgosatollo), in quanto il traffico pesante diretto e proveniente dalle succitate zone industriali ed artigianali potrebbe essere direzionato verso sud e, quindi, alle relative infrastrutture viabilistiche presenti nella zone, e come già detto ad oggi scarsamente utilizzate per scomodità di accesso (Raccordo Autostradale Ospitaletto-Montichiari, A35 BreBeMi,ecc.).*	La variante di tracciato richiesta non rientra tra le osservazioni del Comune di Borgosatollo; inoltre la variante determinerebbe la necessità di espropriare aree non incluse nell'attuale procedimento di pubblica utilità, con conseguente necessità di ripubblicazione dell'intero progetto e risottomissione dell'opera a procedura di VIA.
		Considerando l'osservazione fatta dal comune di Castenedolo, sulla base della richiesta dell'associazione cavatori per il reperimento degli inerti nel vicino ATE21, attraverso la realizzazione di poco più di un chilometro di strada adiacente al confine dell'ATE21 stesso, la bretella potrebbe essere utilizzata: *• come viabilità di cantiere per il periodo di realizzazione dell'opera stessa, senza intaccare la viabilità ordinaria;* *• essere consegnata alla collettività, a lavori ultimati, evitando cosi i costi di ripristino ambientale e portando beneficio all'intera zona.*	In relazione al reperimento di inerti il proponente ha valutato la possibilità di non utilizzare le cave di prestito BS4 e BS10 individuate nel territorio del Comune di Castendolo, a fronte della possibilità di sfruttamento dell'area del nuovo centro logistico "comparto sud" (proposta dallo stesso Comune), in prossimità della futura stazione ferroviaria AV.
		Si segnalano inoltre ulteriori opere a contorno, che andrebbero ad eliminare alcuni attraversamenti a raso nei comuni di Borgosatollo, Castenedolo e Brescia, mettendo in ulteriore sicurezza la viabilità locale, che potrebbero essere realizzate in convenzione con la futura realizzazione della RSA.	Vedasi controdeduzioni ai punti precedenti sulla variante di tracciato
		Infine, anche se non meno importante, viste le attuali forme dei terreni, con lo spostamento del tracciato si potrebbe ridurre la parcellizzazione delle attuali proprietà, limitando di fatto il disagio alle attività agricole presenti nelle zone di passaggio della bretella.	Vedasi controdeduzioni ai punti precedenti sulla variante di tracciato
207.	Comune di Sommacampagna 18.657 27/11/2014	*4-ANALISI CRITICA DEL MODELLO DI ESERCIZIO DELL'AV/AC* *Le osservazioni espresse al modello di esercizio riguardano, di fatto, elementi basilari dell'impostazione generale del progetto AV/AC, ossia:* *- le previsioni di domanda di trasporto, con specifico riguardo alla componente merci che, come visto, rappresenta*	A cura RFI

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	DVA-2014-0039362	*il flusso circolante principale nello scenario a regime dell' AV/AC con ben il 61% del totale;* *- i parametri descrittivi del futuro servizio merci via ferrovia che, a loro volta, influenzano il dimensionamento del flusso dei treni merci previsti;* *- l'effettivo rispetto del concetto di esercizio "misto" per la linea AV/AC.* *In merito alle previsioni di traffico, caratterizzate dall'incremento del +157% dei treni merci fra scenario attuale e scenario a regime, l'attuale sfavorevole congiuntura economica, documentata ad esempio, dal Centro Studi Confetra, mostra che tra l'anno 2007 e l'orizzonte temporale dell'anno 2010 (anno di riferimento per le previsioni merci dell'AV/AC Milano - Brescia - Verona), il numero indice del trasporto ferroviario nazionale e passato da 100 (= anno 2007) al numero indice 65 nell'anno 2010 e addirittura a 50 nell'anno 2013. Anche il traffico merci internazionale (mercato del trasporto notoriamente con maggiore propensione all'utilizzo della ferrovia) conferma il trend negativo della ferrovia, come verificabile dalla base dati statistica di Alpinfo.* *Ad esempio, la ferrovia totalizzava sui valichi alpini principali (Frejus-Modane, Sempione, Chiasso Gottardo, Brennero e Tarvisio) 51,2 milioni di tonnellate di merci nell'anno 2007 e 46,4 milioni di tonnellate, nel 2012 con una flessione del 10% circa.* *Questa involuzione del traffico ferroviario dovrebbe indurre a rivedere su altra base il fattore di crescita del + 157% oppure, per lo meno, a traguardarlo nel media termine (ad esempio, dopo l'entrata in funzione del Tunnel di Base del Brennero previsto per il 2026) "spostando" la necessità di un potenziamento delta capacita tra Brescia e Verona con una nuova linea.* *Oltre al fattore involuzione del traffico, si deve poi considerare in positivo rispetto alla competitività della ferrovia, l'incremento del carico medio trasportato dai convogli merci, come descritto di seguito: anche tale elemento tuttavia, va nella direzione della diminuzione dei treni circolanti sulle linee in quanta ricerca l'aumento della produttività del trasporto.* *Anche il traffico merci internazionale (mercato del trasporto notoriamente con maggiore propensione all'utilizzo della ferrovia) conferma il trend negativo della ferrovia, come verificabile dalla base dati statistica di Alpinfo.* *Ad esempio, la ferrovia totalizzava sui valichi alpini principali (Frejus-Modane, Sempione, Chiasso Gottardo, Brennero e Tarvisio) 51,2 milioni di tonnellate di merci nell'anno 2007 e 46,4 milioni di tonnellate, nel 2012 con una flessione del 10% circa.*	
		In sede di simulazioni di traffico (modello di calcolo SIMT), la massa media dei treni merci intermodali era per altro, stimata in 350 tonnellate e la lunghezza e di 650 m. Quest'ultimo valore e senz'altro accettabile in rapporto alle moderne caratteristiche dei treni merci europei. Non così la massa di merce trasportata che risulta realisticamente sottodimensionata del 50 + 60% già rispetto all'attuale situazione operativa del servizio ferroviario merci.Infatti, con lunghezze di 650 m, la composizione risulterebbe fino a 30 carri merci, addirittura con conseguimento (probabile) di valori prossimi alla soglia massima della massa trainabile (1.600 tonnellate). A tale soglia corrisponde un carico utile di circa ii 50÷55% della massa totale (escludendo le tare dei carri), ossia di 800+900 tonnellate. *Una valutazione della componente merci futura riferita (tenendo canto che un coefficiente di utilizzo della capacità del 70-75% e considerato soglia di efficienza di un servizio intermodale) ad una massa media trainata di 550÷600 tonnellate per treno porterebbe ad una riduzione del traffico a regime sul corridoio Brescia - Verona, da 178 treni/giorno a circa 110 treni/giorno (valore arrotondato).* *L'esame del servizio merci sulla linea (componente di traffico principale del sistema AV/AC+ linea storica) e nello specifico sulla tratta a sud di Brescia ("by pass" di Brescia), suscita, oltre alle considerazioni sulle modalità di calcolo della componente futura del traffico merci, la riflessione più generale circa l'effettiva possibilità (o meno) di utilizzo dell'asse AV/AC da parte dei treni merci.*	A cura RFI
		Attualmente sulla rete nazionale AV/AC non ci sono infatti, circolazioni di treni merci per le seguenti ragioni: *- incompatibilità (difficile coesistenza) tra l'esercizio di treni LP e treni merci o meglio, penalizzazione della capacità del sistema non risultando omotachico il regime di circolazione con l'esercizio misto;* *- Rigorose specifiche di mantenimento delle caratteristiche plano-altimetriche del tracciato AV/AC e del materiale di armamento per garantire sempre condizioni di sicurezza alle alte velocità, standard non conservabili (o da verificare puntualmente e in modo sistematico) a seguito del transito sull'AV/AC di treni merci pesanti e con velocità > 100÷120 km/h;*	A cura RFI

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		- Prezzo delle tracce sull'AV/AC per i treni merci; *- Non disponibilità di un parco carri merci adeguato al campo di velociàa > 120 km/h (ossia superiore al regime "SS", attuale limite per i carri merci);* *- Non necessita primaria di conseguire elevate prestazioni di velocita per il servizio merci.* *Con tali premesse, la previsione di traffico merci sulla tratta AV/AC Brescia - Verona, non appare ne realistica come entità, ne fattibile come esercizio ferroviario in coerenza del resto, all'esperienza dell'AV/AC nazionale.*	
		Inoltre, la localizzazione dei raccordi, terminal intermodali e centri merci, ubicati in corrispondenza delle stazioni lungo la linea ferroviaria storica, richiederebbe percorrenze maggiori e probabili manovre aggiuntive con riflessi sul costo di trasporto ferroviario e sul livello di servizio offerto. *In particolare poi, sulla linea AV/AC esterna di Brescia ("by pass") non considerando la componente merci (esclusa per quanta detto sopra) si avrebbero a regime:* *- Treni Lunga Percorrenza/giorno: 36* *- Treni Regionali: -* *- Treni merci /giorno: -* *- Treni totali /giorno: 36,* *àossia movimenti del tutto marginali nell'arco giornaliero per una linea AV/AC (capacitò di 300 treni/giorno, secondo la Relazione Tecnica di Esercizio) e tra l'altro, da collocarsi nello scenario a regime.* *IMPEGNO DELLA TRATTA BRESCIA - VERONA CON AV/AC, SENZA CIRCOLAZIONE DI TRENI MERCI SULLA LINEA AV/AC E CON PREVISIONI DI TRAFFICO "CORRETTE"* *In sintesi, si può affermare che l'esame del programma di esercizio associato al progetto dell' AV/AC Brescia - Verona, evidenzia anomalie quali:* *- previsioni di traffico merci e viaggiatori risalenti agli studi del Piano Generale dei Trasporti dell'anno 2000, da aggiornare alla luce degli scenari macroeconomici e trasportistici che si sono delineati nel tempo;* *- instradamenti dei treni merci sulla linea AV/AC dei quali ad oggi, non si hanno esempi operativi sulla rete nazionale;* *- massa trainata dei treni merci intermodali inferiore di almeno il 50% al dato reale, con conseguente effetto di significativa diminuzione del flusso di treni merci circolanti.*	A cura RFI
		5.1 Criteri generali *Se l'obiettivo fosse l'aumento della capacità di trasporto tra Brescia e Verona, prima di procedere alla realizzazione di una nuova linea, si può e si deve valutare la possibilità di sfruttare l' esistente infrastruttura ferroviaria.* *La linea attuale tra Brescia e Verona, doppio binario elettrificato, presenta un limite operativo riconducibile alla distanza delle sezioni fra le stazioni; in particolare, come dedotto dal Fascicolo di Linea, si hanno distanze di circa 14,9 km tra Rezzato e Lonato e di 14,2 km tra Desenzano del Garda e Peschiera del Garda.* *L'eccessiva distanza tra le stazioni influenza e condiziona l'esercizio.* *L'ipotesi progettuale proposta e quella di ridurre tale distanza e di potenziare il segnalamento, come fatto dalla stessa Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per supportare la crescita del traffico sulle linee a sud del Tunnel del Gottardo (linea Como - nodo di Milano) oppure in altri casi su linee minori, al fine di sfruttare al meglio la potenzialità dell'esistente. Per le tratte entro i nodi ferroviari di Brescia e Verona (nodo particolarmente complesso), il progetto è da elaborare a cura di RFI, tenendo conto in specifico, della compatibilità con i rispettivi vincoli insediativi.* *Per le altre tratte della linea, e sempre con attenzione per le zone interessate (si debbono infatti, conciliare le esigenze dell'esercizio ferroviario con quelle primarie del territorio), in prima approssimazione, oltre ad un Posto di Movimento (PM) localizzato a metà circa fra Lonato e Rezzato, si potrebbe considerare, proprio per l'elevata distanza tra le stazioni, un Posto di Movimento tra Desenzano e Peschiera ed un terzo eventualmente tra Peschiera e Sommacampagna.* *In parallelo, per valutare l'effettiva efficacia dei provvedimenti si debbono elaborare le verifiche sull'esercizio ferroviario tramite simulazioni comparative per le differenti combinazioni dei PM lungo la tratta.*	A cura RFI
		5.2 Indirizzi per una nuova impostazione del progetto *In relazione alle previsioni di traffico ferroviario, ormai datate (ossia non più rispondenti agli scenari di domanda che si stanno delineando) e comunque sovrastimate per la componente merci, si dovrebbero formulare una nuova*	A cura RFI

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		analisi di traffico e conseguentemente, una rigorosa verifica di coerenza domanda /offerta con il progetto AV/AC della tratta Brescia -Verona. *Viste le considerazioni espresse sul trend negativo in atto e nell'ipotesi quindi di una domanda di trasporto ferroviario che solo in uno scenario di breve termine può prevedere il potenziamento della linea ferroviaria esistente, tenendo conto dell'impegno attuale della linea Brescia - Verona che assicura ancora un'importante capacità e dell'ulteriore margine di capacità recuperabile con l'introduzione di nuovi Posti di Movimento e con interventi tecnologici.*	
208.	Sig.ra De Pretto Miriam Sona 24/11/2014 DVA-2014-0039363	*L'immobile di mia proprietà (porzione di fabbricato civile abitazione avente quale accessorio un magazzino in corpo separato con annessa area scoperta di pertinenza - Catasto Fabbricati del Comune di Sona (VR) fol.25 MN426-p T-1-2 - cat. A/2 - cl. 3 - v. 6 - e MN 414 - p T - cat. C/2 - cl. 4 - mq 54 + Catasto Terreni del Comune di Sona fol 25 MN 428) a causa dei lavori subirà una notevole svalutazione economica, di fatto è già da ora invendibile per la previsione dell'opera che andrà a stravolgere la vocazione rurale dell'area circostante, con tutti i disagi per i lavori connessi.* *Non si dovrà far uso di materiali inerti pericolosi o di derivazione tossica, nemmeno per creare i sottofondi delle opere: provocherebbero grave ed irreparabile inquinamento a lungo andare, soprattutto delle falde acquifere, rendendo di fatto a rischio di gravi malattie tutta l'area circostante casa mia (vedi Valdastico).* *Il cavalcaferrovia previsto sulla via De Amicis stravolgerà l'uso attuale della via stessa, ora principalmente ciclopedonale.* *Evidenzio il notevole disagio che i cantieri, aperti su 24h per lungo tempo ,arrecheranno alla vita quotidiana della mia famiglia, a causa del traffico pesante che farà aumentare l'inquinamento atmosferico, peggiorando la qualità dell'aria, e dei lavori di realizzazione dell'opera veri e propri che causeranno un aumento dell'inquinamento acustico, vibrazioni.* *La circolazione di numerosi veicoli pesanti per il paese di Lugagnano soprattutto intorno al luogo in cui abito, rappresenterà un aumento della pericolosità delle strade. Questo precluderà ai miei figli di poter fruire della libertà di movimento di cui attualmente godono, vivendo in piena campagna.* *All'altezza della corte in cui abito la linea merci si avvicinerà di molti metri alla mia abitazione, perché passerà dal lato sud della linea esistente al lato nord. La maggior vicinanza renderà maggiormente percettibili le vibrazioni all'interno della mia abitazione al passaggio dei convogli, anche perché si tratta di treni merci.*	Si fa presente che le proprietà indicate non rientrano tra le proprietà oggetto di esproprio /asservimento e non sono direttamente interessati dalle opere in costruzione . In generale per le proprietà interessate dagli espropri saranno effettuati gli indennizzi sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e successive modifiche ed integrazioni) e prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire com maggior dettaglio le tematiche interessate In ogni caso il progetto prevede che in fase di esecuzione dei lavori saranno adottati tutti gli accorgimenti previsti al fine di ridurre gli impatti sulla popolazione ed in particolare sull'abitato di Corte Messedaglia.
		Subirò perciò un disagio che la linea attuale non crea, peggiorativo della qualità della vita. *Faccio presente che l'abitazione di mia proprietà è una porzione della corte storica Messedaglia e che perciò è costruita senza fondamenta. Le opere che andrete a porre in atto potranno causare lesioni all'edificio , allo stato attuale integro ed abitabile, al punto tale da comprometterne l'agibilità e quindi l'abitabilità.* *Auspico che, visto anche lo sfortunato momento di congiuntura economica, non si realizzi l'opera perché ritengo che i finanziamenti devono essere destinati a scopi più essenziali e prioritari per la società e la comunità, in considerazione anche delle valutazioni e delle previsioni del Ministro competente che evidenziano l'antieconomicità dell'opera (contro un inaccettabile impatto ambientale). In caso contrario chiedo che teniate conto del danno, dalle svariate e sopra meglio descritte sfaccettature, che l'opera comporterebbe alla mia vita.*	L' osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto della procedura VIA. Il riscontro in merito alla proposta di impiegare in altro modo i finanziamenti per l'opera in progetto non è di competenza del proponente. Con riferimento alla richiesta di tener conto di eventuali danni che l'opera apporterebbe all'osservante si rimanda alla controdeduzione precedente.
209.	Gruppo mamme di Castenedolo Intera tratta 27/11/2014 DVA-2014-0039425	*-la sostenibilità economica dell'opera non è assicurata* *-si tratta di un progetto vecchio, elaborato su cartografie di almeno 11 anni fa, con una Valutazione d'Impatto Ambientale assolutamente inadeguata* *-dal 2003 ad oggi lo scenario è drasticamente cambiato!* *-sono aumentate in maniera esponenziale le criticità ambientali e la loro pesante ripercussione sulla salute pubblica e sulla qualità della vita;* *-questo progetto manca di un' analisi costi/ benefici* *-si afferma che l'Alta Velocità è necessaria per integrarci alla rete europea ma, per esempio, Portogallo, Spagna, Slovenia, Francia hanno rinunciato* *-case, cascine, aziende verranno abbattute, famiglie sfrattate;* *'- per molti anni frazioni e quartieri saranno isolati per la presenza di cantieri, la viabilità stravolta con enormi danni sopratutto in zone a vocazione turistica, il suolo agricolo anche in zone di pregio ad alta redditività, come quella del Lugana, verrà consumato con ingenti danni economici e perdita di posti di lavoro;*	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		-esiste il serio rischio di scompensi sulla rete idrica *'-si scaveranno sei cave che in futuro potranno diventare ulteriori discariche* *-difficilmente il TAV sarà utilizzato per il trasporto merci data la scarsa competitività delle tariffe;* *-non esistono compensazioni ambientali che possano lenire le ferite di un territorio già gravemente compromesso come il nostro, ci sono valori non negoziabili;* *Il Gruppo è contrario all'opera e chiede che le risorse destinate al Tav vengano utilizzate per la razionalizzazione ed ammodernamento delle tratte ferroviarie già esistenti con implementazione di treni regionali a favore dei pendolari, per la cura del territorio dalle ferite causate dal dissesto idrogeologico, per la bonifica degli innumerevoli siti inquinati, per la messa in sicurezza e ammodernamento delle strutture scolastiche e sanitarie.*	
210.	Comune di Pozzolengo per Desenzano 01/12/2014 DVA-2014-39609	Il Comune di Pozzolengo fa proprie le considerazioni di cui alla delibera del Comune di Desenzano, riportata all'osservazione n° 192 che si rifà all'osservazione n° 207	Vedere Osservazione nà 207
211.	Associazione Collina dei Castagni Castenedolo 28/11/2014 DVA-2014-0039725	*Il nostro territorio è interessato dal così detto "shunt" che interessa il territorio comunale per la lunghezza totale di 5.7 km, tagliando di fatto le zone della campagna che si sviluppa nella parte sud del territorio stesso. Seppur il treno rimanga un mezzo a basso impatto ambientale, l'opera in sè procura una forte ricaduta sotto tutti gli aspetti del consumo di suolo al rumore ed all'inquinamento visivo* *- Chiediamo che, laddove previsti e non solo, siano incrementate le piantumazioni e le fasce boscate convenzionandone la manutenzione ai privati che coltivano i terreni confinanti la tratta* *- Chiediamo, come da allegate tavole, che venga tenuto in considerazione l'ambito collinare tuttora tutelato da un decreto ministeriale e ad oggi sotto futura tutela di un P.L.I.S. in fase di approvazione. In merito a questo venga prevista una piantumazione nell' area rappresentata nelle tavole in un triangolo verde, tuttora di proprietà della società Centro Padane, per una mitigazione più consistente e per la creazione di una barriera più importante nei confronti del parco stesso*	Si ritiene sufficiente quanto previsto dal progetto come opere a verde anche per non sottrarre ulteriormente suolo agricolo. Le opere di mitigazione a verde inoltre, nel tratto in affiancamento, sono previste nella fascia interclusa e a Sud dell'opera stessa. Gli interventi previsti in fascia interclusa fanno parte di opere già concordate con ACP in fase di progettazione di entrambe le opere. A Nord di ACP sono previsti interventi a verde a carico di ACP stessa in accordo con la progettazione di ACP stessa.
		- Chiediamo inoltre che il fontanile Prandoni realizzato agli inizi del 1900, riportato nelle tavole di color arancio, poichè nella parte finale è stato disboscato e tombato dalla società Centro Padane senza aver effettuato alcun ripristino ambientale, che tale area venga piantumata seguendo il percorso del fontanile originario sino a ricollegarsi con la parte rimanente boscata. Qua sotto riportiamo l'immagine delle tavole allegate ed una foto aerea per meglio comprendere.	Le opere di mitigazione a verde, nel tratto in affiancamento , sono previste nella fascia interclusa e a Sud dell'opera stessa. Gli interventi previsti in fascia interclusa fanno parte di opere già concordate con ACP in fase di progettazione di entrambe le opere. A Nord di ACP sono previsti interventi a verde a carico di ACP stessa in accordo con la progettazione di ACP stessa (anche per l'area del fontanile).
		- Chiediamo che le rogge e le strade vicinali e comunali tuttora definibili come strade bianche siano mantenute tali senza asfaltature e canalizzazioni selvagge. Questo per evitare l'impermeabilizzazione ed il rischio di dissesto idrogeologico. Venga inoltre previsto un intervento di ripristino, manutenzione e ricollegamento di tutte le sopra citate strade bianche vicinali e comunali che caratterizzano i percorsi ciclo-pedonali lungo tutto l'ambito collinare. Di seguito riportiamo l'elenco: La nostra associazione è nata per la salvaguardia della collina del nostro comune ed in coerenza con questo obbiettivo si collocano le nostre osservazioni. A tale scopo alleghiamo, per una maggiore chiarezza, due tavole riguardanti i percorsi sopra elencati e il perimetro dei P.L.I.S.	In sede di progettazione esecutiva saranno maggiormente approfondite le valutazioni sulle strade e la richiesta potrà in linea di massima essere accolta, ma limitatamente alle aree di intervento del progetto.
212.	Comune di Borgosatollo 10014 27/11/2014 DVA-2014-0039738	*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 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 che collegherà le provinciali S.P.23 e S.P. 77.* *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*	Si Precisa che il territorio del comune di Borgosatollo non è interessato da opere ferroviarie ma dalla sola viabilità stradale Ghedi - Borgosatollo. Il progetto presentato per Conferenza dei Servizi contiene per la viabilità Ghedi-Borgosatollo (Parte 27 V09) elementi sufficienti ad effettuare le valutazioni richieste. *Osservazione N. 1* La viabilità Ghedi -Borgosatollo sarà realizzata in anticipo rispetto alle attività di cantierizzazione e di inizio dei lavori della line AV/AC. *Osservazione N. 2*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		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. *Osservazione N. 1* *Come si evince dagli allegati, 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* *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 significante ed indubbia criticità al preesistente insediamento residenziale Tenuto conto che progettualmente non è stata indicata alcuna soluzione alla specifica previsione, considerata la generica pericolosità della scelta, chiediamo che la Rigualificazione 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 interpoderale e caratterizzata dalla presenza di filari arborei e rogge che corrono paralleli. 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 tombinature. 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*	Con riferimento all'asse viario si ritiene che la progettazione sia stata effettuata seguendo le prescrizioni della normativa vigente. Per quanto riguarda poi le questioni inerenti l'inquinamento acustico, in base ai ricettori potenzialmente interessati dall'infrastruttura in progetto ed in riferimento ai limiti acustici previsti dalle normative di riferimento, sono state effettuate simulazioni acustiche con riferimento al traffico stradale previsto lungo la variante. I livelli acustici stimati tengono conto del contenimento del rumore derivante dalla pavimentazione stradale drenante e fonoassorbente prevista in progetto. In tal senso il modello di simulazione, che prevede l'opzione di uno specifico parametro relativo al tipo di pavimentazione stradale, è stato calibrato affinché i livelli di pressione sonora stimati per tracciati con caratteristiche geometriche e di velocità di percorrenza uguale o superiore a 70 km/h, risultassero, con la pavimentazione fonoassorbente, mediamente inferiori di 3 dB(A) rispetto alla pavimentazione ordinaria. Quando la velocità si riduce per il mutare della geometria del tracciato, ad esempio in corrispondenza delle rotatorie, la procedura di calcolo provvede alla corrispondente riduzione del beneficio acustico sopra indicato. In conclusione in fase di esercizio la stima dell'impatto acustico indotto dalla nuova infrastruttura in progetto, non ha messo in evidenza alcuna criticità lungo il previsto tracciato stradale, ferma restando la configurazione geometrica del tracciato. *Osservazione N. 3* L'adeguamento di via S. Angela Merici non sarà eseguito, come richiesto. *Osservazione N. 4* Quanto richiesto è già previsto in progetto *Osservazione N. 5* Quanto richiesto è già previsto in progetto. *Osservazione N. 6* Si conferma che è stata data continuità alla viabilità poderale interferita. *Osservazione N.7* L.A.3.A.T.10 è l' area tecnica necessaria alla realizzazione del ponte Garza e pertanto va necessariamente prevista nei pressi del ponte in progetto. *Osservazione N. 8* Per tutte le aree a verde è garantita la manutenzione delle aree a verde per i primi due anni dalla piantumazione. Successivamente la manutenzione delle aree sarà a carico del relativo proprietario. Gli interventi a verde sono stati progettati in modo da minimizzare la relativa manutenzione. *Osservazione N. 9* Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		nuova bretella. *Osservazione N. 7* *Segnaliamo che le aree tecniche denominate L.3.A. T.10 di 8.125,00 mq. riportate nel piano di cantierizzazione, 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* *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 coerenziare 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 e di evitare la frammentazione delle proprietà agricole; di prevedere l'utilizzo, all'occorrenza su segnalazione delle amministrazioni locali (e di concerto con le stesse), barriere acustiche;* *d) 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. 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 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 ciclopedonale 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, di Via Santissima e di Via Di Vittorio 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.*	realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una piena funzionanlità all'uso agricolo, paragonabile a quella precedente l'intervento. *Osservazione N. 10* • L'osservazione sarà accolta per quanto tecnicamente possibile. • Quanto richiesto è già previste in progetto. • In merito alle barriere acustiche si precisa che è stato fatto uno studio acustico sulla base del quale non sono risultate necessarie le barriere. • Le strade pubbliche utilizzate come piste di cantiere, qualora danneggiate, saranno ripristinate allo stato originario. *Osservazione N. 11* Comune Ghedi-Borgosatollo non è interessato dalla linea AV. Pertanto la viabilità di progetto è gà un opera compensativa e non si ritiene di dover prevedere ulteriori compensazioni.
213.	Terna Rete Italia Intera tratta 03/12/2014 DVA-2014-0039990	*Ci riferiamo alla lettera prot. E2/L-04384 dell'11/09/2014 con la quale ci avete trasmesso copia del progetto definitivo della linea AV/AC "Milano-Venezia" - tratta "Milano-Verona" - lotto funzionale "Brescia-Verona", alla ns comunicazione [.....]. Vi segnaliamo che le varianti agli elettrodotti proposte dovranno venire esplicitamente indicate all'interno del progetto definitivo al fine di ottenere, nell'ambito del procedimento unico, l'autorizzazione alla costruzione ed all'esercizio al pari dell'opera principale. Qualora ciò non avvenisse, Vi ricordiamo che le varianti sono da considerarsi sostanziali e pertanto dovranno venire autorizzate dal MISE e che l'autorizzazione sarà condizionata alla dichiarazione di pubblica utilità dell'opera. Segnaliamo inoltre che l'attivazione della successiva fase di progettazione esecutiva e realizzativa degli interventi di risoluzione delle interferenze potrà aver luogo solo in seguito alla stipula di un contratto e/o convenzione che regoli i rapporti tecnico economici tra le parti. Vi segnaliamo che a latere*	Si prende atto

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		della sottoscrizione della convenzione per l'esecuzione delle opere, sarà necessaria la stipula di un'ulteriore Convenzione con i proprietari delle opere interessate che regolamentino gli accessi da noi gestiti sia in fase di esecuzione dei lavori che in caso di manutenzione ordinaria degli impianti.	
214.	Regione Veneto 517937 04/12/2014 DVA-2014-0040165	*In riferimento allo studio della Valutazione di Incidenza, trasmesso con nota n. 459614 del 31/10/2014, con la presente si evidenziano le criticità riscontrate nello studio per la Valutazione di Incidenza acquisito e limitatamente ai giudizi espressi sulla significatività delle incidenze nei confronti dei siti della rete Natura 2000 del Veneto coinvolti (direttamente o indirettamente) dall'opera in progetto. In tale studio per la valutazione di incidenza, la Scrivente non riscontra elementi sufficienti per poter escludere con ragionevole certezza scientifica il verificarsi di incidenze significative negative nei confronti degli habitat e delle specie di interesse comunitario che subiscono l'incidenza, oltre chè non si ritiene pertinente la valutazione effettuata sulla significatività di queste incidenze. Per superare le criticità riscontrate [.....]*	Maggiori approfondimenti sugli studi di incidenza ambientale sono stati oggetto di integrazioni predisposte de Cepav due e trasmesse al Ministero dell'Ambiente a seguito della richiesta di cui alla lettera CTVA-2014-0004376 del 23/12/2014.
215.	Prefettura di Verona 34913 04/12/2014 DVA-2014-0040316	*Comune di Bussolengo* *- Il comune di Bussolengo è interessato esclusivamente dalla viabilità di cantiere. Le strade interessate sono la SP26 Morenica e la SR11, pertanto si chiede la verifica origine-destinazione dei mezzi di cantiere. L'amministrazione Comunale vuole la garanzia che le piattaforme stradali abbiano la capacità di sostenere il traffico pesante per la sicurezza degli utenti frequentanti la zona industriale e commerciale del Comune di Bussolengo.*	L'eventuale analisi di dettaglio del traffico di origine destinazione richiesto sarà elaborato in fase di Progettazione esecutiva.
		Alla lettera della Prefettura viene riportata una lettera del comune di Sona, la cui prima parte coincide con la lettera prot. 26100 del 06.11.2014; di seguito si riportano i punti aggiuntivi: *N.1 COPERTURA GALLERIA AL CENTRO DI SAN GIORGIO IN SALICI* *Criticità:* *L'osservazione del Sig. Cavallari Guarienti Federico propone il riutilizzo del materiale di scavo per la realizzazione della galleria artificiale di San Giorgio in Salici per l'estensione del ponte di via Belvedere a copertura della linea ferroviaria storica a San Giorgio in Salici al fine di creare un parcheggio ed una piazza nell'area interessata.* *Proposte e soluzioni:* *Si richiede pertanto di ampliare la galleria artificiale a parziale copertura della linea storica transitante dal centro di San Giorgio in Salici riutilizzando il materiale di scavo ricavato dalla realizzazione della nuova galleria artificiale della linea A.V./A.C. e destinando le aree sovrastanti a piazza e parcheggi per il centro abitato di San Giorgio in Salici.*	L'intervento richiesto non è funzionale all'opera e presuppone un forte impatto sull'attuale circolazione ferroviaria nonché ingenti risorse.
		N.2 CANTIERE OPERATIVO L.6.O.2. *Criticità:* *L'osservazione prodotta dal Dott. Fagiuoli Giovanni mira ad individuare l'area del cantiere operativo L.6.O.2. in adiacenza all'area di stoccaggio L.6.S.T.16. e all'area tecnica L.S.A.T.9. al fine di ridurre i costi evitando la realizzazione di un sovrappasso autostradale e degli allargamenti stradali previsti in prossimità dell'abitato di Borghe.* *Proposte e soluzioni:* *Si richiede pertanto lo spostamento del cantiere operativo L.6.O.2. in adiacenza all'area di stoccaggio L.6.S.T.16. e all'area tecnica L.S.A.T.9. evitando in tale modo il necessario spostamento del centro ippico di Corte Sgrifona, l'attraversamento del centro abitato di Borghe e i danni all'esistente impianto fotovoltaico.*	Premesso che non risultano, per il cantiere L6.O.2, interferenze fisiche con il centro ippico (corre lungo il suo confine nord) né con l'impianto fotovoltaico (corre lungo il suo confine sud), si ritiene che lo spostamento del cantiere in adiacenza all'area di stoccaggio L.6.S.T.16. e all'area tecnica L.S.A.T.9 creerebbe una area di cantiere significativamente estensa con il conseguente impatto sul territorio e sui centri abitati limitrofi.
		N.3 SPOSTAMENTO DITTA ANCAP S.P.A. *Criticità:* *Il tracciato della nuova linea si sovrappone all'insediamento produttivo Ancap, che si occupa di manifatture in ceramica, determinando la sua prossima dismissione e la necessità di una delocalizzazione. Rif. KM 134+443.00* *Proposte e soluzioni:* *In ossequio alla delibera CIPE 120/2003, l'azienda dovrà essere delocalizzata dal tracciato di progetto con anticipo rispetto all'esecuzione dei lavori.* *In tale prospettiva, il Comune di Sona prevede di mantenere la produzione all'interno del proprio territorio, consentendo la ricostruzione dell'impianto (art. 27, terzultimo comma, L.R. 61/1985), entro un raggio di 5 km.* *Sono pertanto state individuate nel Comune di Sona due aree produttive atte al possibile spostamento dell'attività:* *- area produttiva di circa 62.000 mq individuata nel P.A.T. adottato in via Molinara a Sona in prossimità dell'area produttiva della Grande Mela;*	Si prende atto della segnalazione. Per quanto riguarda la rilocalizzazione si rimanda alla controdeduzione al punto N° 39 del Comune di Sommacampagna.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		- area produttiva di circa 101.740 mq individuata nel P.R.G. in prossimità della linea ferroviaria in via Stazione a Sona.	
		N.4 VIA DE AMICIS *Criticità:* *L'infrastruttura di progetto si inserisce nel piano di riorganizzazione dell'assetto viario del territorio intercomunale (Sona - Sommacampagna - Verona). Allo stato attuale, in quest'area, non esiste un collegamento tra i due Comuni e l'opera non risponde ad un reale bisogno viabilistico. La pianificazione comunale, infatti, non prevede più il collegamento di Via De Amicis con la c.d. "tangenziale nord" di via Sacharov. In tal senso, il nuovo collegamento consentirebbe il deflusso del traffico da sud verso nord, cioè da Caselle di Sommacampagna verso Lugagnano di Sona, che si arresterebbe però su via Beccarie. L'opera comporterebbe perciò anche un aggravio della viabilità principale della frazione di Lugagnano di Sona. Rif. KM 139+931.290* *Proposte e soluzioni:* *Si ribadisce pertanto la non necessità della realizzazione del cavalca-ferrovia e della nuova viabilità in direzione di via Beccarie e in direzione Verona in quanto tale viabilità è superata dalla prevista tangenziale nord di Verona che in prossimità del territorio del Comune di Sona si avvicina all'Autostrada Brennero-Modena e collega la zona con il Quadrante Europa.* *Pertanto non si ravvede la necessità della realizzazione di un'ulteriore analoga viabilità (via E. De Amicis) a ovest dell'Autostrada.* *Si elencano inoltre le 5 priorità del Comune di Sona:* *1) Galleria artificiale di San Giorgio in Salici;* *2) Sottopasso Sona - via Palazzo;* *3) Cavalca ferrovia di via Rampa;* *4) Cavalca ferrovia di via De Amicis;* *5) Impatto acustico, impatto vibrazioni e mitigazioni.*	Si rimanda all'osservazione N° 39 di Sommacampagna.
		Con riferimento alle osservazioni formulate da questo Comune al progetto AC/AV, già inviate giusta PEC in data 02/12/2014 ns. prot.n.18981, d'ordine del Sindaco, si elencano le priorità che questo comune ritiene di dover sottoporre alla Vs. attenzione, come concordato nella riunione del 2/12/2014 c/o Vs. uffici: *1. Osservazione n.17 – Interramento elettrodotto di progetto parallelo alla SP. 26;* *2. Osservazioni n.18 (Localizzazione cantiere operativo L.7.O.1) e n.13 (per le opere afferenti al Comune di Sommacampagna relative al potenziamento di via Canova in Caselle e relative mitigazioni);* *3. Osservazioni n.1 e n.6 relative all'utilizzo delle piste di cantiere come futura viabilità, in coerenza con l'osservazione n.25 formulata dalla Provincia di Verona;* *4. Osservazione n.8 – Potenziamento viario della SP. n.26 Morenica, in coerenza con l'osservazione n.29 formulata dalla Provincia di Verona;* *5. Osservazione n.21 relativa ai monitoraggi ambientali;* *6. Osservazione n.12 relativa alla non realizzazione del Cavalca ferrovia di via Rampa;* *7. Osservazione n.11 relativa al sottopasso di via Betlemme, riferibile anche alla n.9, relativa ad altri sottopassi esistenti.*	Si rimanda alle controdeduzioni di cui ai punti specifici.
		Si riporta una lettera del Comune di Castelnuovo (Prot 0025678 del 02/12/2014) la quale riporta osservazioni già presenti nella lettera prot. 23279 del 31.10.2014. Le osservazioni che sono state modificate o aggiunte sono riportate di seguito. *3) La modifica della viabilità della strada comunale denominata via Mantovana a Cavalcaselle comporterà da parte di TAV/TAC la demolizione dell' isola ecologica comunale della frazione. La T A V/TAC dovrà farsi parte diligente quindi per la ricostruzione dell' isola ecologica, a cura e spese di TAV/TAC, su un terreno da acquisire a cura e spese di TAV/TAC in accordo con l' amministrazione comunale sull'individuazione del sedime. Si evidenzia l' inutilità di questa variante stradale che comporterà la realizzazione di costoso un sottopasso (nuova variante alla Strada Statale, n. 11, Autostrada Bs-Vr e T A V), quando risulta possibile utilizzare l' attuale sedime stradale, previa abbassamento dello stesso e la sola realizzazione del ponte di sovrappasso della strada comunale con un ponte da parte della nuova linea TA V.*	Con riferimento all'isola ecologica, si fa presente che la modifica proposta a riscontro dell'osservazione N° 35 di Castelnuovo comporta lo spostamento verso ovest del sottopasso di progetto e delle relative rampe che pertanto non risulterebbero più interferenti con l'isola ecologica. In ogni caso, qualora non si accolga la modifica sopra proposta si precisa che la TAV si farà carico della ricostruzione dell'isola ecologica solo se costruita prima della delibera CIPE del 2003 di approvazione del Progetto Preliminare della Linea.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		4) Si esprime parere negativo alla realizzazione della cava di prestito di materiale litoide in quanto il Comune di Castelnuovo del Garda non è inserito nell' elenco regionale dei Comuni in cui possono essere realizzate cave (allegato 1 e 2 della L.R. n. 44/82). Si evidenzia altresì che la realizzazione della cava di prestito potrebbe influenzare negativamente l' attuale pozzo idrico pubblico di emungimento dell' acquedotto che alimenta la frazione di Oliosi e Salionze poiché realizzerebbe una via preferenziale per l'infiltrazione di possibili sostanze contaminanti in falda. Si evidenzia inoltre che le attuali strade comunali provinciali e regionali sarebbero gravate di notevole traffico veicolare pesante. La regione del Veneto in sede di Commissione VIA regionale ha evidenziato che l' escavazione già autorizzata dei corsi d' acqua (es. fiume Adige ed altri) potrebbe soddisfare le esigenze di cantiere senza dover attivare detta cava di prestito.	Vedere Osservazione n° 10
		8) La modifica della viabilità stradale di via Bologna nella frazione di Cavalcaselle appare incompatibile con la vigente normativa stradale in quanto prevede curve a gomito subito dopo un sottopasso autostradale.	Via Bologna non sarà interessata da traffico di cantiere ad eccezione del suo attraversamento per il quale è prevista la realizzazione di una adeguata rotonda.
		TENUTO CONTO che dalla relazione allegata, ed inerente il programma di esercizio, la nuova linea ferroviaria Brescia-Verona risulta inutile in quanto: *- Non è possibile far transitare sulla linea ad alta velocità i treni merci in quanto incompatibili per velocità e tipo di convoglio,* *- I dati utilizzati per il dimensionamento della linea ad alta velocità risalgono al 2000 e sono obsoleti rispetto all'andamento della richiesta di transito merci su rotaia che dal 2007 è diminuito del 50%;* *- I dati utilizzati per il dimensionamento della linea ad alta capacità ed inerenti al traffico merci sono sovrastimati rispetto ai convogli attuali;* *- L' attuale linea ferroviaria ha ancora una capacità residua e con la realizzazione della nuova linea ferroviaria vi sarebbe un inutile trasferimento dei convogli intercity sulla nuova infrastruttura;* *- La nuova linea ferroviaria, dedotto il traffico merci, sarebbe interessata da soli 78 treni giornalieri (compresi i 16 treni intercity che attualmente transitano sulla linea storica) e pertanto non risulta remunerativa in quanto il tasso di utilizzazione sarebbe inferiore all'80% e pertanto antieconomica;* *- La linea ferroviaria storica potrebbe essere adeguata tecnologicamente e con la realizzazione di "posti di movimento" potrebbe assorbire anche il traffico dei nuovi convogli ferroviari a lunga percorrenza;* *- Il "risparmio" di tempo per i treni passeggeri a lunga percorrenza sulla linea MilanoVerona, con la fermata nella stazione di Brescia risulterebbe poco rilevante;*	A cura RFI
		EVIDENZIATO che si sono evidenziate le seguenti criticità, non adeguatamente approfondite e studiate nel progetto definitivo e nello studio di impatto ambientale : *1. Il patrimonio ambientale, unico nel suo genere, subirebbe profonde ed irreversibili trasformazioni (siti patrimonio UNESCO, siti di importanza comunitaria (SIC), rete ecologica regionale (RER), cordoni morenici ...),* *2. Le attività agronomiche di eccellenza (zona viticola Lugana DOC, zona Grana Padano e viticoltura biologica) ridurrebbero in modo consistente, per sottrazione di suolo, sia aree di produzione che l'indotto economico,* *3. La fiorente attività turistica, oggi attestata a 22 mln di presenze/anno, patirebbe le inevitabili conseguenze dei disagi provocati da una prolungata cantierizzazione,* *4. Il delicato sistema idrogeologico e la rete idrica minore, che caratterizzano il bacino gardesano, subirebbero conseguenze ormai ben note in situazioni analoghe, che non sono state, a nostro avviso, sufficientemente approfondite nella Valutazione Ambientale;* *CONSIDERATO che sulla linea ferroviaria Chiasso-Como, in luogo della realizzazione della linea ad alta velocità/alta capacità è stato scelto di ammodernare tecnologicamente l' attuale linea ferroviaria e di realizzare alcuni "posti di movimento";* *RILEVATO che la linea ad alta velocità/alta capacità fra Milano e Brescia è in corso di costruzione, si propone in alternativa all' attuale progetto: nel breve periodo di ammodernare tecnologicamente l' attuale linea ferroviaria realizzando i necessari "posti di movimenti" e nel medio periodo di realizzare il by-pass della citta di Brescia al fine di consentire ai convogli di lunga percorrenza di effettuare convogli ferroviari passeggeri rapidi con fermate solo a Milano ed a Verona;* *EVIDENZIATO altresì che la procedura di valutazione di impatto ambientale effettuata nel 2003 è obsoleta per i*	Le questioni generali sollevate sono state già valutate in occasione dell'approvazione del progetto preliminare (Delibera CIPE n. 120 del dicembre 2003).

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		dati utilizzati ed andrebbe aggiornata poiché non tiene conto degli effetti cumulativi di altre opere in corso di valutazione di impatto ambientale, di competenza ministeriale;	
		DELIBERA *1. Di ribadire il parere negativo al progetto definitivo per la realizzazione della linea ad alta velocità/alta capacità lotto funzionale Brescia-Verona così come presentato dal proponente;* *2. Di fare propria la relazione allegata al presente provvedimento inerente le osservazioni generali e particolari al progetto alta velocità/alta capacità per la conferenza dei servizi;* *[Viene riportata la stessa lettera del Comune di Desenzano in CdS (Punto da 1 a 5.2 indice lettera CdS 50)]* *3. Di chiedere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che sia presa in considerazione la proposta di riammodernamento dell' attuale linea ferroviaria realizzando i necessari "posti di movimenti" (breve periodo) e di realizzare poi il by-pass della città di Brescia (medio periodo);*	A cura RFI
216.	Provincia di Brescia senza protocollo 11/12/2014 DVA-2014-0040834	*Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: realizzazione di un collegamento tra Via Ferri e il previsto tratto di nuova viabilità Ghedi-Borgosatollo al fine di ridurre il transito di mezzi pesanti nell'abitato di Borgosatollo. L'innesto sulla prevista bretella dovrà permettere manovre esclusivamente in mano destra. L'intervento permetterebbe altresì la riqualificazione a viabilità di ricucitura urbana di Via Santissima e Via Di Vittorio, con l'inserimento di elementi calmieratori della velocità di transito.* *Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: riqualificazione di Via Trento tramite riasfaltatura dei marciapiedi e inserimento di attraversamenti pedonali in sicurezza.* *Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: realizzazione di una rotatoria tra Via Trento, Via Chiesa e Via del Molino* *Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: nuovo percorso ciclopedonale a lato della SP77 tra l'intersezione a rotatoria in località Alpino (tra le vie Patriotri, Brescia e Bruno Boni) e l'intersezione a rotatoria in località Capodimonte (su via Monte Pasubio), all'imbocco della realizzanda strada di collegamento tra la SP77, in territorio del Comune di Castenedolo, e la SP23, in territorio del Comune di Borgosatollo. L'apertura del nuovo tratto di viabilità, incrementando il traffico sulla SP77, rende necessaria un'adeguata protezione dei transiti ciclopedonali* *Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: nuova intersezione a rotatoria, in luogo dell'attuale intersezione a raso, presso l'incrocio tra Via Tenente Olivari (SP66 in direzione Ghedi) e Via Matteotti* *Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: nuova intersezione a rotatoria, in luogo dell'attuale intersezione a raso, presso l'incrocio tra Via Tenente Olivari (SP66 in direzione Ghedi) e Via Volta e Via Garibaldi* *Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: realizzazione di una rotatoria e di un tratto di strada di collegamento tra Via XX Settembre e Via Brescia* *Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: arroccamento da sud al cantiere d'armamento Gardesana, attraverso il collegamento tra Via Gallo e Via Marconi in via di realizzazione da parte di Centro Padane. Il nuovo percorso rappresenta l'unica soluzione viabilistica sostenibile in grado di evitare il transito dei mezzi d'opera nel centro abitato di Borgo Poncarale.* *Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: assoluta necessità di realizzare il previsto tratto di nuova viabilità Ghedi-Borgosatollo da parte del consorzio Cepav due prima della cantierizzazione e dell'inizio dei lavori di costruzione della linea ferroviaria* *Sono da intendersi di interesse anche sovralocale le seguenti opere complementari o compensative all'intervento ferroviario: stralcio della previsione di nuova rotatoria sulla SP45 bis a sud della piattaforma ferroviaria ed utilizzo, in alternativa, della rotatoria esistente immediatamente a nord della SP19. Come già segnalato in precedenza per le strade di lottizzazione di Poncarale, si specifica - anche al presente fine - che alla pk 84+433 andrà risolta l'interfe-*	• Il Comune Borgosatollo non è interessato dalla linea AV. Pertanto la viabilità di progetto è già un'opera compensativa e non si ritiene di dover prevedere ulteriori compensazioni. • L'intervento richiesto è tecnicamente fattibile. In particolare si prevede l'asfaltatura di via Trento per un tratto di 2500 m dalla rotonda a Ovest del fiume Mella fino all'incrocio con via Majorana a Nord dell'AV. Si rimanda all'osservazione N° 88 del Comune di Capriano del Colle. • L'intervento richiesto è tecnicamente fattibile. Si rimanda all'osservazione N° 88 del Comune di Capriano del Colle. • Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, l'intervento, seppur poco definito dal Comune, è fattibile. Si ipotizza uno sviluppo di circa 2 km. Si rimanda all'osservazione N° 32 del Comune di Castenedolo. • Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, la rotatoria è fattibile. Si rimanda all'osservazione N° 32 del Comune di Castenedolo. • Precisato che la misura di compensazione richiesta è ubicata in un'area distante da quella interessata dalla linea ferroviaria, la rotatoria è fattibile. Si rimanda all'osservazione 2 del Comune di Castenedolo. • La richiesta è accoglibile. Si rimanda all'osservazione N° 144 del Comune di Flero • Si recepisce l'osservazione, per quanto tecnicamente possibile. Si rimanda all'osservazione N° 139 del Comune di Poncarale • La viabilità Ghedi -Borgosatollo sarà realizzata in anticipo rispetto alle attività di cantierizzazione e di inizio dei lavori della line AV/AC. Si rimanda all'osservazione N° 213 del Comune d Borgosatollo • L'eliminazione della rotatoria che ha a carattere provvisorio è accettabile. Si segnala tuttavia che la rotatoria era stata prevista per limi-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		renza di una pila del viadotto Gardesana con il predisposto tracciato stradale per cui è stato realizzato da ACP apposito manufatto sotto il raccordo autostradale.	tare l'impatto sulla viabilità locale e privilegiare l'utilizzo delle piste di cantiere. Si rimanda anche all'osservazione N° 139 del Comune di Poncarale. Per quanto rigaurda la pila P21, questa sarà spostata invertendo su due campate rispettivamente da 25 e 30 m tra le pile P16-P17 e P21-P22, con traslazione di 5 m verso est delle pile P18-P19-P20..
217.	Terna Rete Italia Intera tratta 12/12/2014 DVA-2014-0040872	*Ci riferiamo alla Vs lettera prot. E2/L04384 dell'11/9/2014 con la quale ci avete trasmesso copia del progetto definitivo della linea AV/AC "Milano-Venezia" - tratta "Milano-Verona" - lotto funzionale "Brescia-Verona", alla ns lettera prot. Nr. TRISPANE/P20140006738 del 5/11/2014, alla Conferenza di Servizi del 6/11/2014 ed Nel merito riportiamo di seguito l'elenco delle interferenze non compatibili già segnalate nella corrispondenza precedente, ...[....]. Confermiamo quanto indicato nella ns.nota TRISPANE/20140006738 del 5/11/2014 per i tratti in cui si dovranno installare nuovi sostegni in prossimità di viabilità (nuove od esistenti) principali, ovvero la facoltà riconosciuta all'ente proprietario della strada di derogare le distanze minime, qualora la risoluzione delle interferenze non sia possibile in altro modo...[....] Le corografie con i progetti delle varianti agli elettrodotti, a noi richiesti solamente a valle della Conferenza di Servizi, Vi verranno trasmessi entro il 30 gennaio 2015,[.....]. Infine Vi informiamo che a latere della sottoscrizione della convenzione per l'esecuzione delle opere, sarà necessaria la stipula di un'ulteriore Convenzione con i proprietari delle opere interessate che regolamentino gli accessi da noi gestiti sia in fase di esecuzione dei lavori che in caso di manutenzione ordinaria degli impianti.*	Si prende atto
218.	Gruppo Gatti Lograto 11/12/2014 DVA-2014-0041067	*Quanto sopra premesso GRUPPO GATTI S.p.A., avuti presenti:* *- gli esiti della riunione tenutasi in data 03 dicembre 2014 presso la sede AIB di Brescia fra le associazioni di categoria con l'ing. Lombardi e l'ing. Tommasini di Cepav Due, al fine di discutere le osservazioni presentate al Ministero con riguardo all'attivazione delle cave di prestito inserite nel progetto di VIA della linea ferroviaria Alta Velocità del lotto funzionale Brescia – Verona, riunione dalla quale è emersa la disponibilità di Cepav Due di prendere in considerazione proposte specifiche per la fornitura del materiale che potessero garantire:* *a) la gestione di elevati quantitativi di materiali lavorati in tempi relativamente stretti (con picchi di lavoro che superano i mc. 10.000 giornalieri);* *b) la vicinanza della cava all'opera (massima distanza indicativa di circa km 5) per questioni logistiche e di costi di trasporto, con particolare attenzione all'impatto della viabilità dovuta all'importante traffico di mezzi pesanti anche ai fini della procedura di VIA;* *c) un quantitativo per ogni cava di circa mc 1.000.000, per contenere il numero delle cave dedicate all'opera;* *d) congruità del prezzo rispetto alle previsioni di progetto;* *- le osservazioni presentate dal Comune di Lograto nella procedura in epigrafe, protocollate presso codesto Ministero in data 07.11.2014, dalle quali si evince (osservazione 3. relativa alla cava): 'In prossimità della cava di prestito prevista (circa ad 800 m) ne esiste già una in attività che si chiede possa essere sfruttata in alternativa (totale o parziale) a quella prevista (Figura 3). La cava esistente alla quale si fa riferimento è la ATEG 18 del Piano Cave della provincia di Brescia. Essa ha una superficie di 404.491 m2 e una profondità massima scavabile di 25 m. Il Piano Cave prevede un volume complessivo stimato del giacimento pari a 2.800.000 m3 con una produzione totale di 1.000.000 m3 in 10 anni e un residuo stimato di 1.800.000 m3. L'ultimo aggiornamento disponibile relativo al volume cavato fornito dalla Provincia di Brescia e messo a disposizione dal comune (31.12.2013) è pari a 585.000 m3.* *ulteriormente osserva e formula la seguente proposta operativa* *A. Modifica della previsione progettuale: abolizione/cancellazione della Cava di prestito BS2 Lograto (BS) che prevede un volume di inerti ipotizzato di mc 1.000.000 circa.* *B. Individuazione di analoga quantità di inerte attingibile dalle riserve disponibili perimetrate nell'ATEg18 (Lograto), ATE già dotato di idonei, efficienti e moderni impianti di lavorazione e trasformazione dell'inerte per la produzione di prodotti certificati.* *C. Nel caso in cui l'appaltatrice CEPAV DUE avesse necessità di disporre di un'area dedicata ad uso servizi ed impianti, potrà essere messa a disposizione anche ad uso esclusivo l'area impianti già compresa all'interno della*	Vedere Osservazione n° 10 Vedere controdeduzione all'osservazione n. 18

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		perimetrazione dell'ATE in esame. *D. Nell'ATE 18 sono infatti attivi i seguenti impianti:* *- Draga galleggiante Rohr Bagger, capacità produttiva di circa 600 ton/h;* *- Impianto di selezione e frantumazione di aggregati per la produzione di inerti nobili con una capacità produttiva di circa 400 ton/ora;* *- Impianto di betonaggio per la produzione di calcestruzzi Cifa Dual con due punti di carico:* *1- impianto a secco con capacità produttiva di mc/h 120* *2- impianto con mixer con capacità produttiva di mc/h 70* *L'individuazione e l'utilizzo, in sostituzione della cava di prestito BS2 Lograto, delle quantità di riserva disponibili nell'ATE citato, comporta indubbi e molteplici vantaggi ambientali ed economici, non ultimo quello di rendere superflua l'individuazione di una vasta area per l'installarvi gli impianti di betonaggio e di frantumazione e vagliatura dell'inerte scavato.* *Nota: alla lettera sono allegati elaborati grafici esplicativi*	
219.	Comune di Desenzano 1-emergenza/6.05 25/11/2014 DVA-2014-00439048	*La relazione illustra le osservazioni relative alla "Verifica di Ottemperanza ai sensi degli artt. 166 e 185 del Dlgs 163/2006 relativa al progetto Defintivo infrastrutture strategiche definite dalla Legge Obiettivo n.443/01 - Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona, Lotto funzionale Brescia-Verona".* *Considerati i punti precedenti e le rilevanti difformità tra Progetto Preliminare e Definitivo nel dimensionamento dei cantieri, si evidenzia pertanto la necessità di rivedere il layout e il dimensionamento del Cantiere L4.O.2 e del cantiere L4/5.B.1, come prospettati nel Progetto Definitivo, a motivo soprattutto del pesante impatto determinato sul sito archeologico del Lavagnone e sulle attività agricole e zootecniche in essere, addirittura meglio salvaguardate in sede di Progetto Preliminare.* *Inoltre, stante gli impatti prodotti sul territorio dalle nuove estensioni dei cantieri e delle piste di servizio e dei conseguenti flussi veicolari che vi transiteranno, considerata anche la non corretta interpretazione degli itinerari stradali da/per i cantieri stessi nel territorio comunale, si richiede una nuova verifica degli impatti e lo studio complessivo della cantierizzazione.* *Per tutto quanto sopra, ai sensi dell'art. 185, comma 5 del Dlgs 163/2006, poichè il progetto definitivo è sensibilmente diverso da quello preliminare, comportando una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente, si chiede l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso, anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati.*	• Al fine di minimizzare l'impatto nell'area è stata studiata un'alternativa che prevede lo spostamento dei cantieri L4O2 e L4/5B1 in un'area a Sud-Ovest rispetto alla posizione di progetto, allontanandosi significativamente dal sito archeologico del lavagnone. Dovrà necessariamente essere mantenuta un'area tecnica in corrispondenza della porzione Nord-Ovest del cantiere L4O2 in corrispondenza dell'imbocco della galleria naturale di Lonato. Si rimanda anche alla controdeduzione di cui all'Osserv n°10. • Precisato che (vedi osservazione N° 221) le aree di cantiere saranno ridefinite, la viabilità di accesso e collegamento verrà perfezionata in fase di progettazione esecutiva e concordata con l'Ente. Si rimanda anche alle osservazioni n°10 e N° 197. • Con riferimento alla richiesta di rifacimento della procedura di VIA si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Si osserva inoltre che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio. Si rimanda inoltre alla controdeduzione di cui all'Osserv. n°10.
220.	Comune di Peschiera 250 13/01/2015 DVA-2015-00779	*Il Consorzio Cepav due nel mese di aprile [....] In data 12 dicembre 2014 il Consorzio Cepav due ha presentato, nell'ambito della procedura di valutazione di Impatto Ambientale, al Ministero dell'Ambiente il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo, come previsto dal DM 161/2012 e resa pubblica la procedura delle osservazioni con la pubblicazione dell'avviso sul giornale "L'Arena di Verona" e "La Repubblica". Il Comune di Peschiera del Garda, relativamente alle terre e rocce da scavo non risulta oggetto di alcuna valutazione di "Piano da Terre e Rocce da Scavo", pur essendo interessato da scavi che riguardano quattro gallerie. tutto ciò premesso si richiede la redazione e valutazione del Piano di Utilizzo "sito specifico" delle Terre e Rocce da scavo prodotte a Peschiera e approvato dalla Autorità competente, ovvero il Ministero dell'Ambiente, nell'ambito del procedimento di VIA sulla variante introdotta con il progetto definitivo.*	Il Consorzio Cepav due ha presentato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) sulle opere oggetto di procedura VIA (variante di Montichiari, elettrodotti, strada Ghedi-Borgosatollo), conformemente a quanto previsto dall'art. 5, comma 1 del DM161/2012 e in accordo con lo stesso Ministero dell'Ambiente. Detto articolo di legge disciplina infatti l'obbligo di presentazione del PUT in fase di progetto definitivo solo per le opere oggetto di VIA, per le quali l'espletamento dell'iter deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione di impatto ambientale. Per le parti dell'opera, non soggette a VIA, il PUT verrà presentato in fase di progetto esecutivo e presentato, come disciplinato dallo stesso articolo, entro 90 giorni prima dell'inizio dei lavori. Il tratto di linea ferroviaria interessante il territorio del Comune di Peschiera rientra in quest'ultima casistica.
221.	Comune di Montichiari	*Il Piano di Utilizzo delle terre rileva la presenza di 16 siti critici interferenti [.....] Per quanto concerne la situazione*	Così come rilevato dallo stesso Comune , la richiesta non è stret-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	932 13/01/2015 DVA-2015-00898	*rilevata in Montichiari emergono, a nostro avviso, alcune incertezze relative alla modalità di intervento prevista nel sito MN02-Monti.Ri.Am sr.l, laddove la presenza dei rifiuti abbancati, trattasi appunto di discarica, costituisce elemento di forte criticità. [....] In conclusione si osserva che, ancorchè non strettamente connesso nel merito del procedimento in esame, non paiono esplicitate le tecniche di intervento nel punto di contatto con il corpo discarica, tenuto conto della potenziale criticità imputabile a lesioni della struttura a presidio dei rischi di contatto dei rifiuti con l'ambiente circostante, ciò in linea con i rilevi già manifestati con precedente nota n. prot. 35828 del 5 novembre che di fatto avvallano la propostra avanzata dalla scrivente Ammnistrazione con pari nota.*	tamente connessa nel merito alla procedura in corso; il progetto di bonifica della discarica Monti.Ri.Am s.r.l. (sito MN-02) nella sua porzione interferente con la linea AV/AC sarà predisposto in fase di progettazione esecutiva dove verranno forniti tutti i dettagli in relazione all'intervento previsto.
222.	Comune di Sommacampagna 14/01/2015 DVA-2014-00973	L'Osservazione si riferisce alla costruzione di nuovi tralicci per il previsto elettrodotto di Sommacampagna.	L'Osservazione è superata dall'accettazione dell'alternativa consistente nell'interramento dell'elettrodotto.
223.	Comune di Castelnuovo 897 16.01.2015 DVA-2015-01326	*Con la presente si è formalmente a richiedere la riapertura dei termini per la presentazione delle osservazioni al progetto di cui all'oggetto visto e riscontrato che:* *- il Presidente della Commissione VIA Nazionale ha chiesto, con nota prot. 4376 del 23.12.2014 numerose integrazioni al Consorzio Cepav 2 inerenti lo studio di impatto ambientale dell'opera in oggetto;* *- il Ministero dell'Ambiente ha chiesto in CdS di produrre al proponente Cepav 2 il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo;* *- che quest'ultimo elaborato è stato presentato e depositato in maniera parziale in quanto include solo alcuni comuni e non tutti (in particolare mancano nell'elaborato depositato e pubblicato sul sito ministeriale i comuni di Peschiera, Desenzano, Castelnuovo, Pozzolengo; risultano parzialmente inclusi i comuni di Sona e Sommacampagna).* *Si ritiene pertanto necessario e corretto che sia consentita, da parte del Ministero dell'Ambiente, agli enti pubblici ed ai portatori di interesse di partecipare attivamente alla procedura di valutazione di impatto ambientale formulando osservazioni sui documenti di integrazione che il proponente dovrà necessariamente integrare consentendo a tutti di formulare adeguate osservazioni, dopo il deposito nella sua interezza delle richieste effettuate dalla Commissione VIA nazionale e dal Ministero stesso.*	Le integrazioni richieste dal Ministero dell'Ambiente in data 23.12.2014 sono state trasmesse da Cepav due allo stesso Minsitero in data 06.20.2015. Per quanto riguarda il Piano di Utilizzo rocce e Terre da scavo Il Consorzio Cepav due ha presentato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) sulle opere oggetto di procedura VIA (variante di Montichiari, elettrodotti, strada Ghedi-Borgosatollo), conformemente a quanto previsto dall'art. 5, comma 1 del DM161/2012 e in accordo con lo stesso Ministero dell'Ambiente. Detto articolo di legge disciplina infatti l'obbligo di presentazione del PUT in fase di progetto definitivo solo per le opere oggetto di VIA, per le quali l'espletamento dell'iter deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione di impatto ambientale. Per le parti dell'opera, non soggette a VIA, il PUT verrà presentato in fase di progetto esecutivo e presentato, come disciplinato dallo stesso articolo, entro 90 giorni prima dell'inzio dei lavori.
224.	Delibera del Comune di Sona 19/01/2015 CTVA-2015-00110	*Viene trasmessa la Delibera nà 188 del comune di Sona che oltrea confermare le note di cui alla precedente Osservazione n° 207 , aggiunge ulteriori note già ricomprese nell'Osservazione n° 215, dei Comuni di Verona, Bussolengo, Sona, Sommacampagna, Castelnuovo e Peschiera del Garda.* *Vedere Osservazione n° 215* *Vedere Osservazione n° 207*	Vedere Osservazioni N° 215 Vedere Osservazioni n° 207
225.	Sig. Beniamino Sandrini Sommacampagna 20/01/2015 DVA-2015-01643	*CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle* *1. Fornire un Cronoprogramma dei lavori, suddiviso per lotti operativi, che consenta di individuare la tempistica, la localizzazione e gli effetti cumulativi degli impatti generati dai singoli cantieri, suddivisibile nei sottoprogetti maggiori (Elettrodotto, Variante Montichiari, Ghedi-Borgosatollo).* *Si chiede una verifica complessiva degli effetti cumulativi tra la Ferrovia TAV e le infrastrutture esistenti (e/o in progetto) che già oggi impattano sul centro abitato di Caselle al fine di poter diminuire l'attuale situazione di inquinamento... obbligando la Ferrovia TAV a migliorare la... già grave attuale situazione.*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *2. Integrare la documentazione con la descrizione. anche attraverso la redazione di elaborati cartografici, del: "Patrimonio Agroalimentare" di particolare qualità e tipicità, qualora nel territorio in esame siano presenti aree di cui al punto 2 i) dell'allegato V al D.Lgs. 412008 (art. 21 del D.Lgs 2281 2001) potenzialmente impattate dall'opera in progetto (in riferimento a quanto riportato nel D.Lgs. 152/2006 es.m.i., Allegato VII alla Parte II, punto 3)* *Considerato che la Ferrovia TAV – nel tratto che interessa il territorio di Sommacampagna - è stata progettata in aderenza all'attuale Ferrovia in teoria, il "Patrimonio Agroalimentare" - in teoria - avrebbe minori danni, ma se sommiamo anche il territorio utilizzato dalla SI.TA.VE. (progettata in aderenza alla Ferrovia TAV) bisogna, anche per questo problema, valutare gli effetti cumulativi tra le due opere.*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo speci-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		3. Approfondire le seguenti tematiche: *a) valutazione degli impatti progettuali sul sistema agricolo, sul tessuto rurale e sul sistema fondiario locale.* *b) definizione delle corrispondenti misure di mitigazione progettuali, idonee a contenere gli impatti arrecati dalla sottrazione di superficie agricola e dalle problematiche di natura gestionale a livello produttivo* *c) definizione di misure di compensazione rispetto agli attuali parametri produttivi ed economici dei comparti agricoli presenti* *Si chiede che per pari quantità delle aree sottratte alla superficie agricola per realizzare la Ferrovia TAV, vi sia una cessione al Comune di Sommacampagna di pari superficie, di aree oggi utilizzate dal Ministero della Difesa recuperabili all'interno del perimetro del sedime dell'Aeroporto Militare da dismettere al fine di poter compensare la diminuzione del territorio comunale... consumato dalla Ferrovia TAV.*	fico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *4. Nella documentazione prodotta per l'istanza di VIA sono presenti riferimenti a documentazione prodotta e consegnata all'interno della procedura di verifica di ottemperanza. Pertanto il Proponente dovrà verificare la completezza della documentazione fornita in entrambe le procedure e in considerazione dell'elevato numero degli elaborati ottimizzare gli elenchi elaborati per consentire una rapida comprensione della struttura del progetto e dello studio.* *Si chiede che anche nella documentazione relativa alla "verifica di ottemperanza" siano attentamente valutati tutti gli effetti cumulativi che sono generati dalle diverse opere infrastrutturali che impattano sui territorio interessati dalla Ferrovia TAV con una particolare attenzione al centro abitato di Caselle.* *5. Venga integrato lo S.I.A. con la valutazione degli effetti cumulativi e delle possibili ulteriori interferenze del progetto con il Nuovo Sistema delle Tangenziale Venete (esito parere CTVIA n. 473 del 11/10/2010), con particolare riferimento agli interventi previsti sulla viabilità locale, sottopassi e cavalca ferrovia e con l'analisi approfondita dell'interferenza di Lugagnano.* *Considerato che la SI.TA.VE. non interessa l'abitato di Lugagnano, ma che detta opera è stata approvata interamente sul territorio di Sommacampagna ed in particolare di Caselle, parrebbe essere evidente che alla richiesta di: "valutare gli effetti cumulativi e le possibili ulteriori interferenze con la SI.TA.VE." va data una particolare attenzione considerato che nell'intero tratto interessante il Comune di Sommacampagna vi sarebbero poi tre infrastrutture - una in aderenza con l'altra: la Ferrovia Storica, la Nuova Ferrovia e la Nuova Autostrada - i cui effetti cumulativi, non solo vanno attentamente valutati, ma soprattutto - a compensazione e a mitigazione delle sommatorie degli impatti ambientali - devono essere prese le adeguate contromisure atte a migliorare la qualità di vita degli abitanti di Caselle. Come segnalato nelle precedenti Osservazioni alla VIA, relativamente alle interferenze con la SI.TA.VE. va evidenziato che la nuova Centrale Elettrica come prevista nel Comune di Sommacampagna (e servita dall'Elettrodotto da 132 kV) è stata progettata esattamente sopra il tracciato della SI.TA.VE.*	Premesso che la richiesta non risulta pertinente in quanto non oggetto delle parti d'opera sottoposte a VIA, si segnala in ogni caso che il progetto preliminare delle Tangenziali Venete (variante alla S.S.11) citato, deve ancora presentare il Prog.Definitivo su cui saranno effettuatei i necessari confronti.
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *6. Predisporre, in forma tabellare, le controdeduzioni alle Osservazioni pervenute e pubblicate sul sito internet di questo Ministero, con particolare riferimento a quelle presentate dalle Associazioni industriali di Brescia, e analoghe del Veneto, sul piano cave, nonché a quelle (e alle loro proposte) dei comuni di Desenzano, Calcinato, Castenedolo, Rovato, Botticino, Borgosatollo, Lograto, Azzano, Lonato del Garda, Fiero, Pezzato, Capriano del Colle, Pozzolengo, S.Bonifacio, Peschiera del Garda, Castelnuovo del Garda, Sona, Sommacampagna, Verona e Bussolengo ed altri eventuali.* *Si chiede che adeguata predisposizione, in forma tabellare, delle controdeduzioni... sia predisposta anche per le Osservazioni presentate dai cittadini che singolarmente e/o rappresentati da diversi Comitati hanno inviato e che sono state pubblicate sul sito web del Ministero dell'Ambiente.*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA. In ogni caso le controdeduzioni in forma tabellare saranno indirizzate ai Ministeri competenti.
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *7. Nella documentazione presentata non è stata riscontrata l'analisi delle alternative: il si richiede una relazione illustrativa con particolare riferimento, ma non limitativo, ai seguenti progetti:* *a) Linee A.T. 132 kV* *b) Cantierizzazione (nella zona Lugana DOC dalla lettura delle osservazioni del pubblico emerge la richiesta di valutare la Fattibilità di adeguamento potenziamento della linea storica per evitare di consumare suolo agricolo di*	Ribadendo l'incompatibilità del progetto SiTaVe con la linea AV/AC Brescia-Verona, si precisa che l'analisi delle alternative all'utilizzo delle cave di prestito e al tracciato dell'elettrodotto di Sona sono trasmesse al ministero competente.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		pregio e demolire alcune cascine di interesse storico-architettonico) *c) Cave di Prestito, con particolare riferimento alla scelta delle singole cave* *Ricordando che le "Alternative Progettuali" sarebbero d'obbligo nella procedura di VIA, per il Comune di Sommacampagna, relativamente alla "Linea A.T. 132 kV" si ricorda la necessità dell'interramento – per l'intero territorio comunale delle "due linee AT" oggi preesistenti compreso anche quella di nuova costruzione e relativamente alle "Cave di Prestito" per realizzare il rilevato ferroviario che caratterizza il territorio di Sommacampagna, dalla realizzazione dello scavo in trincea previsto per la SI.TA.VE. potrebbe essere recuperato tutto il materiale necessario.*	
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *10. In relazione al Progetto architettonico:* *a) porre particolare attenzione alla qualità architettonica delle opere d'arte principali previste dal progetto (ponti, viadotti, gallerie artificiali, imbocchi gallerie), verificando altresì la possibilità di scelta di tecniche costruttive alternative a quelle proposte al fine di minimizzare gli effetti di intrusione sul quadro paesistico esistente, fornendo adeguate foto simulazioni ad altezza osservatore, ante operam e post operam con e senza mitigazioni.* *Si concorda con la richiesta di integrazione come predisposta dalla Commissione VIA Speciale, ricordando gli impatti visivi creati dai Cavalcaferrovia che interessano gli abitati di Caselle e Lugagnano.*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *11. Considerato che l'opera oggetto di valutazione è inserita in affiancamento ad altre infrastrutture viarie, già realizzate, in fase di realizzazione o in fase di progettazione, dovrà essere prevista una specifica relazione circa la stima degli impatti cumulati. In particolare dovrà essere approfondita la stima degli impatti sul reticolo idrografico principale e secondario gli eventuali effetti cumulativi derivanti dalla gestione delle acque meteoriche e dalle eventuali opere strutturali a servizio del superamento delle interferenze* *Per il territorio di Caselle si chiede una specifica relazione sulla stima degli EFFETTI CUMULATIVI degli IMPATTI AMBIENTALI generati dall'Aeroporto: "Valerio Catullo", dall'Interporto: "Quadrante Europa", dalla Tangenziale Ovest di Verona, dalla Nuova Autostrada: "SI.TA.VE.", dall'Autostrada "A4", dalla Autostrada "A22, all'Incrocio tra le Autostrade A4 e A22, da due Elettrodotti (uno da 220 kW e uno da 132 kV), dalla Ferrovia Milano-Venezia, da due Cave di Ghiaia e dalla Discarica Siberie ai quali impatti ambientali, vanno sommati quelli generati dalla Ferrovia TAV.* *12. In relazione alla componente atmosfera è necessario aggiungere il riferimento al decreto D.Lgs. 28/2/2013 n. 250, contenente modifiche integranti al D.lgs. 155/2010.* *Si concorda con la richiesta di integrazione come predisposta dalla Commissione VIA Speciale, ma visto che l'argomento in questione è la "componente atmosfera", si ribadisce quanto evidenziato nelle considerazioni del punto precedente che siano valutati gli effetti cumulativi di tutte le infrastrutture.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che le valutazioni sugli effetti cumulati con le infrastrutture sono trasmesse ai Ministeri competenti.
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *14. Posto che nello studio non risultano presenti, in relazione alla caratterizzazione della qualità dell' aria, i principali inquinanti da traffico veicolare come la stima del loro valore di fondo, delle emissioni dovute ai gas di scarico dei mezzi operanti e dai veicoli circolanti sulle piste di cantiere e sulla viabilità pubblica (tragitto cava/cantiere, tragitto eventuale cava/impianto di frantumazione/cantiere), si ritiene necessario che:* *a) La caratterizzazione della qualità dell'aria contenuta nel SIA riguardi anche i principali inquinanti da traffico con relativa stima del valore di fondo, in particolare si richiede una valutazione del valore di fondo del particolato e una stima degli impatti cumulativi.* *b) Il modello di riferimento, considerando che il modello ISC3, utilizzato nel SIA, già a partire dal 2007 è stato sostituito da AERMOD come modello gaussiano di riferimento dell'EPA per gli inquinanti primari, venga rivisto con le procedure più recenti.* *c) La stima delle emissioni da gas esausti (non solo particolato) venga rivista con l'inserimento delle emissioni dovute alle macchine operatrici ed ai veicoli circolanti.* *d) Nell'esposizione dei risultati della simulazione modellistica, in cui sono riportati in forma tabellare gli intervalli di isoconcentrazione, specificare, in corrispondenza di ciascun superamento del limite normativo nei due scenari considerati (10 h o 24 h di funzionamento) la stima quantitativa della concentrazione* *Per il territorio di Caselle si chiede una specifica relazione sulla stima degli EFFETTI CUMULATIVI degli IMPATTI*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che le valutazioni sugli effetti cumulati con le infrastrutture sono trasmesse ai Ministeri competenti.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		AMBIENTALI generati dall'Aeroporto: "Valerio Catullo", dall'Interporto: "Quadrante Europa", dalla Tangenziale O-vest di Verona, dalla Nuova Autostrada: "SI.TA.VE.", dall'Autostrada "A4", dalla Autostrada "A22, dall'Incrocio tra le Autostrade A4 e A22, da due Elettrodotti (uno da 220 kW e uno da 132 kV), dalla Ferrovia Milano-Venezia, da due Cave di Ghiaia e dalla Discarica Siberie ai quali impatti ambientali, vanno sommati quelli generati dalla Ferrovia TAV.	
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *16. Presentare un inquadramento complessivo a scala di bacino idrografico, che consenta la verifica del potenziale effetto "cumulativo" derivante dalla somma di tutti gli interventi previsti per estrazione di inerti, sui corsi d'acqua ricettori finali.* *Nel concordare con la richiesta di integrazione come predisposta dalla Commissione VIA Speciale, si evidenzia come sia di particolare interesse il dover valutare gli effetti cumulativi anche in questo caso.*	L'integrazione richiesta è trasmessa al Ministero competente
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *27. Con specifico riferimento alla componente salute pubblica, per una completa caratterizzazione ante operam si ritiene opportuno :* *a) approfondire a livello comunale i dati forniti sulla mortalità (forniti a scala provinciale);* *b) integrare la caratterizzazione dello stato di fatto della salute della popolazione con i dati mancanti relativi alla morbilità, con particolare riferimento, vista la natura dell'opera, alle malattie cardiovascolari e dell'apparato respiratorio, utilizzando i dati comunali.* *In merito alla "componente salute pubblica" si ritiene che vada attentamente valutata la situazione della popolazione che risiede nel centro abitato di Caselle di Sommacampagna, vista la compresenza di tutta una serie di infrastrutture di cui – anche per la componente salute pubblica – vanno valutati gli effetti cumulativi che si sommano nel loro insieme.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *B-1. CANTIERIZZAZIONE* *49. In relazione alla Componente Atmosfera dovranno essere predisposte e/o aggiornate :* *a) la caratterizzazione e la relativa stima degli impatti. In particolare dovrà essere di eseguita la stima di tutte le emissioni dovute alla fase di cantierizzazione e non solo di quelle dovute al sollevamento delle polveri* *b) la stima degli impatti (in considerazione del fatto che il modello ISC3 è stato sostituito, a partire dal 2007, da AERMOD come modello gaussiano di riferimento dell'EPA per gli inquinanti primari) condotta con un modello più opportuno (considerando che l'area di studio è fortemente interessata dalla presenza di calme di vento, che in generale i modelli gaussiani non sono in grado di gestire, sia per ragioni fisiche, in quanto contrastano con le ipotesi di derivazione della formula gaussiana, sia per ragioni matematiche, in quanto la velocità del vento è presente a denominatore). Si fa presente, inoltre che, per la parte di infrastruttura che andrà a collocarsi in prossimità del Lago di Garda, bisognerà tener conto della circolazione locale dei venti. di per sé molto complessa (venti forti, fenomeni di brezza lago, ecc...), non descritta in relazione, che richiede anch'essa l'utilizzo di modelli più sofisticati.* *c) la stima degli impatti ai recettori sensibili* *Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV.*	Quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *55. In riferimento alla Componente Salute Pubblica, il Proponente dovrà:* *a) condurre la caratterizzazione dello stato attuale della popolazione interessata dall'opera in oggetto, raccogliendo sia i dati demografici che i dati di mortalità e morbilità, preferibilmente a livello comunale* *b) integrare le informazioni utili e le stime degli eventuali impatti, riportate in particolare nelle componenti Atmosfera, Rumore e Vibrazioni, con i dati relativi allo stato di salute della popolazione interessata dalla realizzazione dell'opera in esame (fase di cantierizzazione), caratterizzandole in relazione al benessere ed alla salute della popolazione stessa, verificando la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette (sia in positivo che in negativo) della costruzione dell'opera e del suo esercizio, con gli standard ed i criteri per la prevenzione dei rischi riguardante la salute umana nel breve, medio e lungo periodo*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV.	
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *56. Tutta la documentazione relativa alle opere a verde, presentata nell'ambito della procedura di ottemperanza, deve essere parte integrante anche della procedura di VIA delle varianti e quindi fornito nella documentazione, prevedendo, inoltre, l'ampliamento del numero di siti di monitoraggio ambientale per le opere di ripristino, così da poter adeguatamente verificare l'efficacia degli interventi a verde eseguiti.* *Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV, rimarcando che questa parte del territorio del Comune di Sommacampagna è già perentamente inquinato dalle preesistenti infrastrutture.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *59. In relazione alla Componente "Atmosfera" si richiede la specificazione dell'anno di inizio d'esercizio e maggiori dettagli in merito ai dati di traffico rilevati dalla Provincia di Brescia. Prevedere inoltre l'aggiornamento delle seguenti documentazioni :* *a) QUALITÀ DELL' ARIA - La valutazione modellistica risulta datata, basata su dati emissivi relativi all'inventario nazionale 2005, mentre esistono già quelli relativi al 2010, si chiede quindi di verificare se esiste uno studio (di Arpa Lombardia o prodotto da altro soggetto) che utilizzi dati emissivi più aggiornati e quindi più adeguati relativamente allo scenario temporale nel quale sarà collocata la nuova infrastruttura* *b) FATTORI DI EMISSIONE - Si richiede l'aggiornamento dei fattori di emissione e l'indicazione dell'anno di scenario per la situazione post-operam che risulta mancante nella stima delle emissioni previste in presenza della variante di progetto (Tab. 4.2-20)* *Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV, rimarcando che questa parte del territorio del Comune di Sommacampagna è già perentamente inquinato dalle preesistenti infrastrutture.*	Quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *62. In relazione alla Componente "Vegetazione, flora e fauna", si richiede di riformulare e verificare il Bilancio Ecologico di cui al SIA ed integrare e approfondire gli aspetti seguenti :* *a) AMBITO DI INDAGINE - la fascia di analisi, per quanto attiene la componente faunistica, dovrebbe essere estesa oltre gli attuali 500+500 m di ampiezza, vista la mobilità e la capacità di spostamento in particolare dell'avifauna* *b) CARATTERIZZAZIONE DELLA FAUNA - specificare opportunamente le modalità, tempistica e informazioni desunte dai sopralluoghi segnalati e di indicare quali siano i risultati delle analisi di campo citate, rispettando sempre il principio di precauzione.* *c) VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI - riesaminare la valutazione degli impatti utilizzando i dati rilevati a seguito di rilievi in campo reelizzando specifiche matrici per la quantificazione degli stessi.* *d) MISURE DI MITIGAZIONE - specificare se, in esercizio, è prevista l'illuminazione della strada in esame e in caso positivo prevedere opportune mitigazioni e appositi sottopassi per la fauna nelle aree identificate come a maggior transito.* *e) MONITORAGGIO AMBIENTALE - inserire le specifiche previsioni di controllo relative alle specie citate in Lista Rossa dei Vertebrati Italiani (maggio 2013), tra cui Passera d'Italia, Passera mattugia, Allodola e alcuni chirotteri di interesse conservazionistico.* *Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *63. In relazione alla Componente "Salute pubblica" si ritiene necessario :* *a) Approfondire a livello comunale i dati forniti sulla mortalità ed integrare la caratterizzazione dello stato di fatto*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che quanto richiesto è oggetto di

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		della salute della popolazione con i dati mancanti relativi alla morbilità, con particolare riferimento, vista la natura dell'opera, alle malattie cardiovascolari e dell'apparato respiratorio, utilizzando i dati comunali, in modo da identificare possibili criticità all'interno dell'area interessata dall'opera in esame, qualora presenti. *b) Integrare le informazioni utili e le stime degli eventuali impatti riportate nelle componenti Atmosfera, Rumore e Vibrazioni con i dati relativi allo stato di salute della popolazione interessata dalla realizzazione dell' opera in esame, caratterizzandole in relazione al benessere ed alla salute della popolazione stessa, verificando la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette (sia in positivo che in negativo) della costruzione dell'opera e del suo esercizio con gli standard ed i criteri per la prevenzione dei rischi riguardante la salute umana nel breve, medio e lungo periodo.* *Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV.*	trasmissione ai Ministeri competenti.
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *B-4. ELETTRODOTTI* *72. Si richiede una comparazione della proposta in esame con un'alternativa progettuale che preveda l'interramento dell'elettrodotto e che produca una valutazione di massima sugli aspetti: ambientali, paesaggistici, tecnici infrastrutturali, economici e di manutenzione.* *Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, ed in particolare – vista la serie di effetti cumulativi che interessano questo centro abitato e la sua popolazione ivi residente, qui sotto si riproduce, in parte, quanto già segnalato con l'Osservazione alla VIA n° 10 con la richiesta - come ripristino ambientale - dell'interramento di due Elettrodotti che oggi sono preesistenti.*	Quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *73. In relazione alla Componente "Atmosfera" si richiede:* *a) una stima delle emissioni totali dovute alle attività di scavo e trasporto dei materiali;* *b) un previsione delle azioni di mitigazione.* *Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV.*	Quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.
		CONSIDERAZIONI-OSSERVAZIONI tra le "Richieste di integrazione" e il Centro Abitato di Caselle *77. In relazione alla Componente "Salute pubblica" si richiede una analisi di sensitività per i ricettori situati all'interno della DPA per i quali il calcolo puntuale del campo magnetico supera ai limiti di legge (CC-R-1, CC-R-3, CC-R-12, CC-R-5 per comprendere quanto sia ampia la variazione del campo magnetico per effetto della muta interazione tra i due elettrodotti.* *Considerata e rimarcata la grave situazione ambientale di Caselle di Sommacampagna si chiede che questa richiesta di integrazione sia operata anche per questo territorio, nonostante questo non sia oggetto di questa variante al progetto della Ferrovia TAV, ma vi sia la presenza di due elettrodotti.*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che quanto richiesto è oggetto di trasmissione ai Ministeri competenti.
226.	Senatore Gianni Girotto Intera tratta 21/01/2015 DVA-2015-001832	*Osservazioni* *A. A pagina 7 del documento denominato " Piano di utilizzo materiali da scavo" si legge che l'obiettivo e quello di minimizzare i rifiuti. Tale assunto e in contraddizione con l'art. 2 del D.M. 161/2012 il quale, nelle finalita, dispone che si deve prevenire la produzione di rifiuti e non minimizzarla.* *B. A pagina 7 del documento denominato " Piano di utilizzo materiali da scavo" si legge che questo e destinato a disciplinare esclusivamente i materiali da scavo prodotti nell'ambito delle opere attualmente sottoposte a procedura di VIA. Tale assunto e illegittimo, in quanto le finalità del piano di utilizzo cosi come definito dall'art 2 del D.M. 16112012, sono realizzate attraverso un'indagine articolata di diversi fattori e non solo utilizzo del MDS, in conformità a quanto disposto nel medesimo decreto ministeriale. Come già anticipato l'obiettivo del piano di utilizzo. deve essere quello di indagare la qualità dei terreni scavati, le procedure e le modalità di gestione dei materiali da scavo o il territorio coinvolti dai siti di produzione. La suddetta ratio e confermata dalle disposizioni contenute dall'allegato 5 del D.M. 161/2012, il quale dispone che il Piano di utilizzo per perseguire e realizzare le finalità*	A. *Il termine "minimizzare", adottato nel "Piano di Utilizzo dei materiali da scavo" prodotto, assume che, realisticamente, le attività previste negli interventi progettuali non potranno, purtroppo, essere prive della produzione di rifiuti. Questo avverrà, soprattutto, laddove i materiali da scavo non saranno conformi al riutilizzo nell'ambito del medesimo cantiere e, più in generale, nell'ambito di quanto previsto dal D.M. 161/2012 e nel caso di ritrovamenti di rifiuti abbandonati da terzi.* B. *Il documento "Piano di utilizzo dei materiali da scavo" è stato redatto, nell'ambito del progetto definitivo, al fine di disciplinare la gestione dei materiali da scavo provenienti dalla realizzazione delle opere inerenti il tratto di linea AC compresa tra*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		prescritte deve contenere un inquadramento territoriale, urbanistico, geologico e idrogeologico, descrizione delle attività svolte sul sito, piano di campionamento e analisi. E ancora, i materiali da scavo oggetto di indagine sono tutti quelli elencati nell'art 1 co. 1 lett. b) del D.M. 161/2012, ovvero quello risultante da tutte le attività del progetto ed elencate (WBS). Tuttavia, l'indagine del presente piano di utilizzo coinvolge esclusivamente le tre varianti relative agli ambiti progettuali di seguito elencati: variante di Montichiari, tra le progressive km 87+081 e 101 +327, riqualificazione stradale di Ghedi Borgosatollo e i tracciati degli elettrodotti di Calcinato e Sona. Rimangono escluse dall'indagine tutte le altre attività del progetto ed elencate nella documentazione presentata. In particolare il proponente omette qualsivoglia analisi sulle gallerie di Castel Nuovo del Garda e di Peschiera del Garda. Si rammenta che l'art. 1 del D.M. definisce sito di produzione ii luogo o i luoghi in cui e generato materiale da scavo. Pare evidente che le gallerie sopra richiamate rientrino nella definizione di sito di produzione e pertanto il piano di utilizzo e incompleto rispetto al materiale che ne risulterebbe. Il proponente e inadempiente. C. *L'omessa indagine sul territorio in questione e ancor più grave se si considera che, trattandosi di zone ove insiste una importante produzione vinicola, e necessaria anche una valutazione sulle attività connesse con ii patrimonio agroalimentare attraversato dal tracciato. Il proponente e inadempiente.* D. *Totalmente assente e l'indagine su attività insalubri coinvolte dal tracciato e di conseguenza su eventuali siti inquinanti o potenziali siti critici sul territorio Veneto. Il proponente e inadempiente.* E. *Nella parte del documento in cui vengono descritte le caratteristiche idrogeologiche del tracciato, il proponente evidenzia che ii tracciato in esame interseca sorgenti in comune di Desenzano e Peschiera del Garda, indicativamente tra il km l08 e 124. Si evidenzia che in tale tratto vertano realizzate opere idonee a produrre MDS, tuttavia l'indagine delle falde acquifere dei corpi idrici risulta non esaustiva per ammissione dello stesso proponente: " definire pertanto ,in modo chiaro ed univoco il flusso idrico attivo in questi settori, risulta problematico e possibile unicamente ad una scala di estremo dettaglio". Si rammenta che l'obiettivo del D.M. 16112012 in conformità ai principi del d. lgs 152/2006 e la salvaguarda dell'ambiente e la tutela della salute umana nonché il miglioramento dell'uso delle risorse naturali. Manca totalmente la caratterizzazione dei corpi idrici per la zona del Garda e dei comuni veronesi coinvolti dal tracciato. Il proponente e inadempiente.* F. *Si rileva, tuttavia, che il piano di utilizzo risulta carente e inidoneo anche in relazione alle indagini espletate per il territorio bresciano in relazione ai siti di produzione di materiale da scavo dallo stesso esaminati. In primis, l'analisi territoriale e generica e insufficiente. Le modalità di utilizzo del materiale da scavo devono essere proposte anche in relazione alla compatibilità ambientale con il territorio in cui il sito di produzione e localizzato. In proposito sono state individuate molte zone soggette a vincoli ambientali o di tutela forestale, ma l'indagine non esplica in alcun modo la compatibilità dell'uso di MDS con l'ambiente circostante. L'utilizzo delle terre da scavo implica anche l'uso di PVC, cemento, betoniere, aggreganti, additivi e quindi l'analisi del territorio deve essere espletata attraverso la redazione di relazioni specifiche che valutino le caratteristiche delle zone sottoposte a vincolo paesaggistico e di tutela.* G. *La caratterizzazione qualitativa dei corpi idrici sotterranei della Provincia di Brescia "riveste un carattere assolutamente preliminare ", secondo quanto affermato dal proponente. Il piano di utilizzo non è completo.* H. *L'intero tratto di linea oggetto di progettazione definitiva interferisce con 48 siti critici o potenzialmente tali. Tuttavia di questi 48, solo 16 sono stati oggetto di sopralluoghi a cura di tecnici specializzati. Per alcuni dei 16 siti, ove e stato possibile effettuare l'accesso da parte dei tecnici il proponente ammette però, ancora una volta, che trattasi di una conoscenza preliminare delle condizioni del suolo e sottosuolo del sito[...]. Le successive fasi di approfondimento dovranno coinvolgere ARPA. Nel piano di utilizzo si legge ancora una volta: " l'individuazione delle aree potenzialmente critiche e da ritenersi indicativa in quanto basata su informazioni emerse da sopralluoghi e su ipotesi di potenziali stati di contaminazione riconducibili alle attività in essere o pregresse.* I. *Inoltre, manca un piano di gestione degli odori/esalazioni che verranno provocati dalle discariche interessate dalla realizzazione del tracciato. Non è stato predisposto un piano per minimizzare il rilascio di inquinanti dal corpo discarica, nessuna indagine sugli eventuali interventi da attuare per argini dei siti critici, sulla necessita di bonifica*	*le progressive chilometriche 87+081 e 101+327 (Variante di Montichiari), la riqualificazione stradale di Ghedi Borgosatollo, i tracciati degli Elettrodotti afferenti la linea AC ed i 16 siti critici interferenti il tracciato nel tratto summenzionato. Si evidenzia che tali opere progettuali, sono alla data della redazione del documento (12/2014), sottoposte a procedura di valutazione d'impatto ambientale avviata in data 01/10/2014 e, pertanto, ai sensi del comma 1 dell'art. 5 del D.M. 161/2012, in tale situazione, l'espletamento di quanto previsto dal D.M. 161/12 inerente il piano di utilizzo dei materiali da scavo deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione ambientale. L'intera opera progettuale, qualora ne ricorranno le esigenze previste dalla norma, sarà oggetto di ulteriore Piano di Utilizzo.* C. *Le indagini finalizzate alla caratterizzazione dei materiali da scavo e dei siti attinenti, sono riferite esclusivamente alle zone oggetto del summenzionato "Piano di Utilizzo", poiché tale piano si riferisce, in questa fase solo ed esclusivamente a determinati ambiti progettuali e non all'intero progetto. Ulteriori indagini sono già in svolgimento sul resto del tracciato e sulle aree ad esso attinenti e le loro risultanze saranno esposte nel Piano di Uitlizzo relativo all'intero tracciato progettuale.* D. *Per gli aspetti riguardanti il territorio del Veneto, si rimanda a quanto sopra.* E. *Per un dettaglio maggiore degli aspetti idrogeologici, da applicare nella zona del Garda e dei comuni veronesi coinvolti dal tracciato si rimanda agli approfondimenti ed aggiornamenti derivanti dalle risultanze delle campagne d'indagine in corso di esecuzione che saranno esposti nel Piano di Uitlizzo relativo all'intero tracciato progettuale. L'ambito ricadente in territorio veronese (Elettrodotto di Sona) ed oggetto del Piano di utilizzo in questione, non interessa, come richiesto dal D.M. 161/2012, orizzonti di scavo in cui si intercetteranno livelli saturi.* F. *L'approfondimento degli aspetti qualitativi dei materiali da scavo e l'evidenziazione di particolari problematiche territoriali e ambientali è stato, in questa fase progettuale, evidenziata per particolari aree evidenziate come "siti critici", per le quali sono stati redatti opportuni piani di indagine, allegati allo stesso Piano di Uitlizzo. Per ulteriori aspetti di approfondimento sugli stessi summenzionati siti e sulla restante parte di territorio oggetto del Piano di Utilizzo, si rimanda alla successiva fase di elaborazione del Piano di Utilizzo dell'intero tracciato progettuale, che valuterà con maggior dettaglio i quantitativi di materiali antropici previsti per la realizzazione delle opere e, conseguentemente, le percentuali presenti nei materiali da scavo laddove questi saranno interessati da tali materiali antropici. In merito alla loro compatibilità con l'ambiente circostante, si consideri che il riutilizzo dei materiali da scavo è*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		di falde acquifere che venissero contaminate, a causa dei lavori presso la discarica. Non c'è alcun studio o indicazione dell'impegno finanziario necessario a realizzare le attività di bonifica dei siti inquinati, o di prevenzione delle esalazioni, dell' eventuale inquinamento delle falde. L'analisi sui siti inquinati, come richiesto dal D.M. 161/2012 e inconferente rispetto alle finalità di quanto prescritto dal regolamento. Pertanto anche sotto questo profilo il proponente e inadempiente. J. *L'assenza di indagine sull'impegno finanziario necessario a far fronte agli imprevisti (?) dovuti all'attraversamento di discariche e siti inquinati e ancor più grave se si considera che l'eventuale mancanza di copertura delle risorse economiche pregiudicherebbe irrimediabilmente la salvaguardia dell'ambiente e le risorse naturali con effetti devastanti sulla salute umana attuale e delle generazioni future. Pertanto il piano economico per la gestione dei siti inquinati e indispensabile a garantire la realizzazione delle finalità del D.M. 161/2012. La Corte dei Conti italiana si e già espressa sulla necessita di prevedere la copertura finanziaria per "imprevisti", tanto che ha stimato che il costo dell'opera potrebbe aumentare di otto volte sino a costare 100 miliardi di Euro.* K. *Il proponente nel piano di utilizzo dispone che la terra e le rocce prodotte presso i siti di produzione verranno utilizzati per tutte e tre le varianti oggetto di studio presso l'intero tracciato. Quindi, afferma ii proponente, il sito di produzione coincide con quello di destinazione. Tale assunto viola il disposto del D.M. 161/2012, art. 1. Infatti, la definizione di sito di produzione e la seguente: area perimetrata in cui viene generato lo scavo. Pare evidente quindi che l'intero tracciato non possa coincidere con il sito di scavo. Il proponente e inadempiente.* L. *Il proponente non ha avviato alcuna fase di intesa con L'Arpa Veneta, come richiesto dall'allegato 3 del D.M. 161/2012, in relazione ai trattamenti di stabilizzazione a calce e/o cemento, oltre che ad ulteriori trattamenti di normale pratica industriale.*	*previsto, per gli ambiti progettuali considerati, esclusivamente all'interno del medesimo cantiere e, pertanto, in contesti non soggetti a vincoli di carattere ambientale. In casi in cui sussistano i predetti vincoli, ovviamente, le caratteristiche qualitative dei materiali da scavo riutilizzati sarebbero soggette a limiti più restrittivi, quali quelli della colonna A della Tabella 1 di cui all'Allegato 5 al Titolo V della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006.* G. *Ai fini della caratterizzazione qualitativa mirata alla zona oggetto degli interventi progettuali è necessaria una rete piezometrica opportunamente ubicata, che è attualmente in fase di installazione nell'ambito delle attività di indagine integrative a supporto della fase progettuale esecutiva. Conseguentemente si procederà all'inserimento delle risultanze nella successiva fase di elaborazione del Piano di utilizzo dell'intero tracciato progettuale. Per quanto riguarda il Piano di Utilizzo prodotto, si evidenzia che, negli ambiti di pertinenza, gli interventi progettuali riguarderanno solo i livelli insaturi degli orizzonti di scavo interessati, senza raggiungere i sottostanti livelli saturi.* H. *I piani di indagine redatti per i 16 siti critici sono riferibili ad una fase di indagine "preliminare", così come previsto nel Titolo V della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in quanto nessuno di tali siti è, allo stato attuale, oggetto di procedure di cui al summenzionato Titolo V; nel caso in cui le risultanze delle indagini hanno evidenziato particolari criticità, è previsto l'approfondimento delle indagini così come previsto dalla normativa di settore.* I. *Gli aspetti riguardanti i siti con problematiche riguardanti la presenza di rifiuti o la presenza di contaminazioni tali da comportare determinati accorgimenti nella movimentazione dei materiali da scavo, saranno oggetto di appositi elaborati progettuali specificatamente predisposti in fase esecutiva, non riguardanti specificatamente il "Piano di Utilizzo", ma inseribili nel contesto più ampio del "monitoraggio ambientale" e la gestione dei materiali di risulta.* J. *Alla luce di quanto sopra, l'approfondimento degli aspetti riguardanti l'impegno finanziario è demandato alla successiva fase progettuale.* K. *Gli ambiti oggetto del Piano di Utilizzo in questione, sono tutti oggetto di scavo e quindi sono definibili come siti di produzione, anche laddove sono previsti opere quali i rilevati che prevedono oprazioni di rimozione di un minimo spessore variabile tra 0,5 ed oltre, in dipendenza delle caratteristiche geotecniche dei terreni di sedime. Ne consegue che l'intero tracciato, che si sviluppa su opere principali quali gallerie (artificiali), trincee, viadotti, ponti e rilevati produrrà materiali da scavo e necessiterà di materiali atti al riempimento/formazione delle stesse. In tal senso viene defintito che "il sito di produzione coincide con quello di destinazione". E' orientamento di Mi-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			nambiente richiedere che si proceda a disciplinare all'interno del piano di utilizzo ai sensi del DM 161/12 anche l'aspetto riguardante i materiali da scavo destinati al riutilizzo all'interno dello stesso sito di produzione. L. *Gli ambti oggetto del Piano di Utilizzo in questione in cui è prevista l'applicazione della procedura di trattamento a calce/cemento (rilevati ed opere assimilabili), non riguardano la Regione Veneto, la cui competente struttura ARPA è stata già contattata per quanto riguarda la restante parte del tracciato.*
227.	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor Intera tratta 21/01/2015 DVA-2015-0001841	*II. SUL PIANO SOCIALE ED ECONOMICO, LA SCELTA DEL TRACCIATO CONTENUTA NEL PROGETTO DEFINITIVO CONFLIGGE CON L'INTERESSE PUBBLICO OLTRE A DETERMINARE L'INGIUSTA COMPRESSIONE DEI DIRITTI DEI PROPRIETARI E DEI CONDUTTORI DEI TERRENI INTERESSATI* *Nell'area del Lugana la superficie coltivata è di circa 1.200 ettari con una produzione stimabile di circa 100.000 ettolitri di vino e una produzione di 12 milioni di bottiglie/anno, equivalenti ad un significativo valore economico pari a circa 50 milioni di euro/anno. Solo per quanto attiene a tale profilo, in termini di perdita di produzione Il "costo" della realizzazione della estensione dell' AV in tale area è inevitabilmente certo: vi sarebbe una perdita del 25% del fatturato, e quindi del PIL, cioè circa 12,5 milioni di euro/anno, equivalenti nel periodo di vita economica dell' AV a 250 milioni di euro in valore attualizzato al 5%. Questo per il solo tratto Desenzano, Pozzolengo e Peschiera.* *9. l'attraversamento della zona di produzione del Lugana con la linea ferroviaria dedicata all'AV non sarebbe economicamente sostenibile, implicando conseguenze fortemente negative sia per il tessuto imprenditoriale locale sia per la Finanza Pubblica, che non sarebbero affatto compensate dal vantaggio che dovrebbe derivare dall'operatività di tale linea. Difatti, da un lato occorre considerare l'esorbitante costo degli espropri di suddette aree dato il loro attuale impiego produttivo, dall'altro lato si deve rilevare che il PIL che la AV sarebbe in grado di generare equivarrebbe a meno del 6% del PIL che attualmente produce il tessuto imprenditoriale (sia agricolo sia industriale sia del terziario) radicato nelle aree interessate. Limitatamente al tratto dell'AV nell'area del Lugana (9 Km), i riflessi sulle finanze dello Stato sarebbero, nel periodo di vita economica della AV, una riduzione delle entrate fiscali (dirette ed indirette) per la perdita di fatturazione, cioè del PIL, di circa 129 Milioni di euro (assumendo che le entrate fiscali - dirette ed indirette - siano circa il 52% del fatturato) e una spesa sotto forma di finanziamenti pubblici a fondo perduto di almeno 135 Milioni di euro. Ci sarebbe quindi un saldo netto negativo per le finanze pubbliche di almeno 264 milioni di euro. emerge con chiarezza che tale scelta di tracciato non risulta giustificata, anzi contrasta con l'interesse pubblico, oltre a comprimere ingiustamente i diritti dei privati proprietari o conduttori delle aree Interessate.* *10. la distruzione permanente di circa 200 posti di lavoro stabili* *11. Tutto quanto sopra considerato, appare pertanto necessario e doveroso adottare un tracciato alternativo (peraltro già disponibile, V. sego § VII.1) che eviti l'attraversamento proprio del suddetto territorio.* *II.1. In particolare, il danno che deriverebbe ai sottoscritti esponenti* *Segnalano una serie di danni provocati dal passaggio della linea*	Premesso che l'osservazione non è pertinente in quanto esula dallo specifoco oggetto delle opere ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che gli ettari interessati dai vigneti del Lugana sono in totale 40, di cui 25 oggetto di esproprio definitivo per sedime ferroviario e 15 per occupazione temporanea. La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, poicè il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo
		III. IN GENERALE, L'OPERA COME PREVISTA NEL PROGETTO DEFINITIVO NON APPARE SOSTENIBILE SUL PIANO AMBIENTALE *16. La verifica della sostenibilità ambientale è necessaria ed essenziale ai fini dell'assunzione delle decisioni in merito. Si devono pertanto valutare ed esaminare attentamente i riflessi e gli impatti sull 'ambiente derivanti dalla approvazione del progetto definitivo.* *17. Al riguardo, giova ricordare che il "bene ambiente" deve essere inteso come vero e proprio bene della vita, materiale e complesso, la cui disciplina comprende anche la tutela e la salvaguardia delle qualità e degli equilibri delle sue singole componenti. La giurisprudenza ha riconosciuto all'ambiente uno statuto costituzionale, soprattutto tramite l'interpretazione evolutiva dell'art. 9, c. 2, In tutela del paesaggio dovendo essere intesa in senso lato di tutela ecologica, e dell'art. 32 Cost., che nel sancire il diritto alla salute implica necessariamente anche il diritto ad un ambiente salubre.* *18. Le istanze di tutela ambientale sono garantite dalla disciplina di cui al D.Lgs. 152/2006 che indica i principi am-*	Si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		bientali - elaborati soprattutto a livello Internazionale e comunitario - cui deve uniformarsi in generale ogni attività umana giuridicamente incidente sul bene giuridico "ambiente". *Essi sono: il principio dello sviluppo sostenibile il principio di prevenzione il principio "chi inquina paga" il principio di correzione il principio di precauzione* *L'attività della Pubblica Amministrazione deve essere orientata al rispetto di tali principi, per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati connotata da discrezionalità, gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione.* *20. Invero, la scelta del tracciato operata nel progetto difinitivo e la relativa cantierizzazione, come prospettata nel Piano di Utilizzo delle Terre, appare del tutto incompatibile con suddetti principi di tutela ambientale, comportando un'estrema, irragionevole e definitiva lesione dell'equilibrio ambientale dell'area della Lugana, di eccezionale valore naturalistico e produttivo. Con l'aggravante che trattasi di scelta tutt'altro che necessitata, essendo disponibili alternative molto più valide, come si illustrerà nel seguente § VII.*	
		§ IV, IN PARTICOLARE, IL PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE APPARE DIFFORME DALLA NORMATIVA VIGENTE E INADEGUATO. L'ANALISI DELL'IMPATTO AMBIENTALE SIN QUI CONDOTTA RISULTA ERRATA E INSUFFICIENTE *§ IV.1. Il Piano risulta incompleto e carente con riferimento allo scavo delle gallerie previste nelle tratte di interesse degli odierni esponenti* *21. La disciplina relativa alla redazione del Piano di Utilizzo delle Rocce da Scavo è prevista dal D.M. n. 161/2012 avente ad oggetto "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo". L'art. 5 del suddetto Regolamento, concernente il "piano di utilizzo", Quanto alle modalità di redazione del piano, il comma 2 del medesimo articolo prevede che "Il proponente trasmette il Piano di Utilizzo all'Autorità competente redatto in conformità all'Allegato 5".* *22. Al riguardo, si osserva che il Piano redatto dal Consorzio CEPAV DUE è del tutto carente in quanto omette di considerare una vasta area interessata da attività di scavo nella zona di interesse degli odierni esponenti I quantitativi di terreno scavato nel tratto Veneto, ai sensi della delibera della Regione Veneto n 2910 del 3 ottobre 2003 risultano pari a 7393 milioni di metri cubi di cui 1848 riutilizzabili e tutti compresi nei lotti n 5,6,7 tra le progressive pK 111+950 e pK 140+698 (pag. 33 Relazione Istruttoria Commissione Via). Nel quadro ambientale del SIA del progetto preliminare il lotto numero 1 era identificato tra le progressive pK 28+630 a pK 62 più la interconnessione di Treviglio Est e il materiale scavato risultava pari a circa 243 mila metri cubi, più 955 mila metri cubi di scotico. Il progetto definitivo della variante Montichiari identifica il lotto numero uno secondo un criterio totalmente diverso. Il lotto diventa costruttivo e vengono realizzate tutte le gallerie naturali con relativi imbocchi in artificiale e comprese tra Lonato e Verona. Una siffatta classificazione senza il Piano di Riutilizzo delle Terre e Rocce da Scavo non consente di conoscere i quantitativi di terre e rocce riutilizzate per i manufatti di Peschiera e soprattutto le modalità che ne garantiscano l'uso sicuro e compatibile con la tutela dell'ambiente.*	Il Consorzio Cepav due ha presentato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) sulle opere oggetto di procedura VIA (variante di Montichiari, elettrodotti, strada Ghedi-Borgosatollo), conformemente a quanto previsto dall'art. 5, comma 1 del DM161/2012 e in accordo con lo stesso Ministero dell'Ambiente. Detto articolo di legge disciplina infatti l'obbligo di presentazione del PUT in fase di progetto definitivo solo per le opere oggetto di VIA, per le quali l'espletamento dell'iter deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione di impatto ambientale. Per le parti dell'opera, non soggette a VIA, il PUT verrà presentato in fase di progetto esecutivo e presentato, come disciplinato dallo stesso articolo, entro 90 giorni prima dell'inizio dei lavori.
		§ IV, IN PARTICOLARE, IL PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE APPARE DIFFORME DALLA NORMATIVA VIGENTE E INADEGUATO. L'ANALISI DELL'IMPATTO AMBIENTALE SIN QUI CONDOTTA RISULTA ERRATA E INSUFFICIENTE *§ IV.1. Il Piano risulta incompleto e carente con riferimento allo scavo delle gallerie previste nelle tratte di interesse degli odierni esponenti* *23. L'azienda Ottella è interferita ed espropriata pesantemente dal cantiere n. 32 e altri due cantieri di stoccaggio e dalla realizzazione della galleria Santa Cristina (dal Km. 120.944 al Km 121.257 della Tratta AV). La realizzazione delle gallerie comporta un notevole rischio dell'inquinamento delle acque superficiali e sotterranee a causa dell'uso di leganti chimici, idrocarburi e diserbanti. I rischi sono rilevantissimi per l'azienda Ottella, che è leader nella produzione del vino Lugana. Dalla relazione di verifica di ottemperanza risulta che la ubicazione del cantiere 32 identificato nel progetto definitivo con L.5.O.1 è rimasto inalterato nella sua ubicazione rispetto al progetto preliminare, a distanza di 80 metri del suddetto da 2 pozzi pubblici, che costituiscono punto di adduzione dell'acquedotto del Comune di Peschiera, in difformità alla distanza di 200 metri statuita dal DPR 236/1988, in attuazione della direttiva CEE 80/778 e dall'art 21 comma 7 del DLgs 152/2006 finalizzata alla tutela della salute e dell'ambiente. Tut-*	Il Consorzio Cepav due ha presentato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) sulle opere oggetto di procedura VIA (variante di Montichiari, elettrodotti, strada Ghedi-Borgosatollo), conformemente a quanto previsto dall'art. 5, comma 1 del DM161/2012 e in accordo con lo stesso Ministero dell'Ambiente. Per l'area oggetto dell'osservazione il PUT sarà presentato, come disciplinato dallo stesso articolo, entro 90 giorni prima dell'inizio dei lavori.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		tavia il Piano presentato non considera le gallerie nel territorio di Peschiera. E tale mancanza del P.T.U.R.S. per le gallerie nel territorio di Peschiera pone a rischio la sicurezza dei suoli e degli approvvigionamenti idrici, Il mancato riferimento ai siti di scavo delle gallerie è del tutto in contrasto con le disposizioni del suddetto D.M. 161/2012 ed in particolare con le suindicate previsioni di cui al combinato disposto dell'art. 5 e dell'All. 5. Pertanto il Piano presentato dal consorzio CEPAV DUE è carente, in contrasto con la normativa richiamata e risulta inidoneo rispetto alle finalità alle quali è preposto.	
		§ IV, IN PARTICOLARE, IL PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE APPARE DIFFORME DALLA NORMATIVA VIGENTE E INADEGUATO. L'ANALISI DELL'IMPATTO AMBIENTALE SIN QUI CONDOTTA RISULTA ERRATA E INSUFFICIENTE *§ IV.1. Il Piano risulta incompleto e carente con riferimento allo scavo delle gallerie previste nelle tratte di interesse degli odierni esponenti* *24. Il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo deve essere valutato prima del rilascio del parere di compatibilità ambientale (art 5, comma 1). Difatti le condizioni di riutilizzo delle terre da scavo come sotto prodotto, onde assicurare la compatibilità ambientale e la tutela della salute, sono fissate dal DM 161. La rispondenza della qualità ambientale del materiale riutilizzato è riscontrata nell'Allegato IV del DM ed è quindi proprio nel Piano che deve essere verificata la sussistenza delle condizioni di riutilizzo in sicurezza per l'ambiente. L'art 11 del DM rappresenta lo strumento di tutela rispetto ai rischi di uso improprio delle terre, riguardando la tracciabilità del materiale quando viene trasportato. Tracciabilità finalizzata a tutelare nel caso specifico il territorio di produzione del Lugana considerato, onde scongiurare i rischi di illecito ambientale, che hanno spesso caratterizzato la gestione di questi residui, e consentire la corretta qualificazione di sottoprodotto. Infatti, i materiali da scavo sono qualificabili come sotto prodotti a condizione che il loro riutilizzo avvenga conformemente al Piano di utilizzo approvato dall'Autorità competente. Il territorio di coltivazione del "Lugana" è contraddistinto da fertilissimi suoli di natura argillosa di origine morenica, che potrebbero risultare seriamente ed irreversibilmente coinvolti da pratiche di riuso non coerenti con quanto la vigente legislazione prevede. La necessità del Piano deriva quindi non solo dalla tutela ambientale ed ecosistemica di questo territorio, ma anche dalla necessità d'identificazione incontrovertibile di eventuali responsabilità, in caso di danno ambientale. All'uopo la redazione del Piano di Utilizzo implica anche l'obbligo del rilascio della "Dichiarazione di Avvenuto Utilizzo" (DAU) secondo le modalità dell'Allegato 7 del DM 161.* *25. Suddette carenze del Piano di Utilizzo generano incertezza in relazione a possibili usi impropri di materiali da scavo, eventualmente impiegati per riempimenti, interri o opere di costruzione, e si sommano al rischio idrico, all'Impatto da vibrazioni, da rumore e da campi elettromagnetici, che potrebbero generare effetti negativi sulle produzioni del vino DOC Lugana, come meglio si dirà nei seguenti paragrafi.*	Il Consorzio Cepav due ha presentato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) sulle opere oggetto di procedura VIA (variante di Montichiari, elettrodotti, strada Ghedi-Borgosatollo), conformemente a quanto previsto dall'art. 5, comma 1 del DM161/2012 e in accordo con lo stesso Ministero dell'Ambiente. Detto articolo di legge disciplina infatti l'obbligo di presentazione del PUT in fase di progetto definitivo solo per le opere oggetto di VIA, per le quali l'espletamento dell'iter deve avvenire prima dell'espressione del parere di valutazione di impatto ambientale. Per le parti dell'opera, non soggette a VIA, il PUT verrà presentato in fase di progetto esecutivo e presentato, come disciplinato dallo stesso articolo, entro 90 giorni prima dell'inizio dei lavori.
		§ IV.2, Non sono valutate adeguatamente le vibrazioni *26. Come evidenzia la relazione del Dott. Venosi (allegata sub doc. 12), l'analisi dell'impatto ambientale sinora condotta da CEPAV DUE fonda le proprie valutazioni in ordine alle vibrazioni prodotte dalle macchine di cantiere, in fase di costruzione, e dai treni, in fase di esercizio, su dati sottostimati o comunque imprecisi (basti considerare che si fa riferimento ad una velocità presunta di appena 230 Km/h, mentre la velocità di tracciato della linea Milano - Verona dovrebbe essere di 300 Km/h), che portano a sottovalutare l'impatto ambientale dell'opera. Invero, per quanto si osserva nella succitata relazione, il livello di vibrazioni sarà plausibilmente molto superiore a quanto stimato nel Piano e risulterà fortemente pregiudizievole per le attività degli esponenti sui terreni di cui si tratta.*	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Tuttavia si fa presente che per quanto riguarda le vibrazioni, dagli studi effettuati, non sono state evidenziate situazioni di criticità; mentre per l'esercizio ferroviario è prevista la mitigazione mediante setti antivibranti in corrispondenza degli edifici ove si registrerà, in preesercizio, il superamento dei limiti. La fascia di studio utilizzata è quella tipica per le linea AV nonchè per le lavorazioni cantiere. Inoltre, durante la fase di costruzione, sono previste attività di monitoraggio ambientale per la componente vibrazioni che consentono di controllare gli effetti determinati dalle lavorazioni; in tal modo è possibile intervenire tempestivamente in caso di anomalie nei dati rilevati
		§ IV.3. Non sono valutate adeguatamente le emissione sonore *27. Considerazioni analoghe a quelle del precedente § IV.2, valgono anche rispetto alla valutazione delle emissioni sonore, anch'esse sottostimate (V . relazione del Dott. Venosi allegata sub doc. 12). Al riguardo si aggiunge che l'impatto acustico generato dai treni dipende da molti fattori e in particolare dall'usura delle vie di corsa e dei circoli di rotolamento delle ruote. Altro elemento importante è il parametro di riferimento per la quantificazione della intensità del rumore: il parametro è il LEQ (A) ovvero livello equivalente continuo ponderato in curva A che rappresenta*	La richiesta non è pertinente in quanto l'osservazione si riferisce a opere non oggetto della procedura di VIA. Tuttavia si fa presente che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore fina-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		In media energetica equivalente valutata su tempi convenzionali ovvero dividendo la giornata in sedici ore diurne e otto notturne. In tal procedere non si valutano i valori istantanei (quelli che disturbano!) ma quelli medi equivalenti valutati su tempi che tengono conto anche dei periodi di assenza di transiti. Appare evidente che è l'intensità massima del rumore a produrre l'annoyance e la perdita di valore degli immobili soprattutto se strumentali all'erogazione di servizi turistici e non di certo la media energetica distribuita su tempi convenzionali. L'altra lipologia d' impatto acustico è quella generata dai cantieri, ossia dal rumore prodotto da movimenti veicolari e macchine operatrici, impianti di betonaggio, impianti per la prefabbricazione di ponti e viadotti. Saranno prima questi rumori e successivamente quelli dei treni a impattare pesantemente con l'Agriturismo Cascina Girolda, generando danni economici che si aggiungono a quelli derivanti dalla sottrazione di aree di coltivazione per il "Lugana" per effetto degli espropri. Non si può fare a meno di sottolineare, al riguardo, che la sola Azienda Ottella, secondo il Piano, dovrebbe essere interessata da ben tre cantieri!	lizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per la fase di cantiere è previsto il posizionamento di una serie di barriere antirumore mobili per le situazioni di maggiore criticità; il monitoraggio ambientale in tale fase consentirà di identificare eventuali ulteriori situazioni che richiedono interventi specifici.
		§ IV.5. La scelta di occupare, seppur temporaneamente, i terreni dell'azienda agricola Ottella con i cantieri dell'opera è fondata su un'enormè valutazione dell'impatto sui medesimi e delle misure da assumere per rimediarvi *La caratterizzazione pedologica dei terreni coltivati a "Lugana" esposta evidenzia chiaramente la specificità di questi suoli agrari: suoli argillosi, a tessitura moderatamente fine, calcarei e sottili. Una volta terminati i lavori, il ripristino dei terreni alla situazione ante-operam appare difficilmente attuabile vista la complessa caratterizzazione di questi suoli. (...) Riguardo alla valutazione degli impatti delle opere, delle piste di accesso e dei cantieri lo studio indico la presenza di significative quantità di polveri che andranno inevitabilmente a depositarsi sulle limitrofe colture sensibili. Anche in questo caso lo studio appare generico e non focalizzato a individuare le principali ricadute derivanti da tale problematica sul comparto agricolo. Al fine di ridurre tale danno sarebbe opportuno dislocare i cantieri in aree degradate o di scarso valore agroambientale, distanti dalle colture sensibili o a maggiore produzione lorda vendibile. Sarebbe inoltre necessario, come richiesto dalla legge, definire, chiare e precise norme di riduzione della formazione delle polveri, oltre che specifici parametri per valutare i principali effetti sull'ambiente e un idoneo piano dei controlli e di azioni correttive predeterminate a tutela crescente in caso di superamento dei limiti, arrivando, in ultima ratio, al blocco delle fonti di emissione delle polveri durante la stagione vegetativa.*	La richiesta potrà essere valutata nell'ambito nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo' ove verrà definita la cantieristica di dettaglio. Eventuali danni materiali e immateriali saranno valutati e compensati nel corso dei lavori.
		§ IV.5. La scelta di occupare, seppur temporaneamente, i terreni dell'azienda agricola Ottella con i cantieri dell'opera è fondata su un'enorme valutazione dell'impatto sui medesimi e delle misure da assumere per rimediarvi *le attività messe in atto per la salvaguardia dei suoli durante la fase di cantiere servono solamente per minimizzare inevitabili perdite di fertilità". L' indicazione di prevedere, per il mantenimento della fertilità, l'asportazione di uno strato di terreno di 40 centimetri è assolutamente sottostimata. A tal riguardo si segnala che la profondità del profilo esplorato della radici delle viti raggiunge tranquillamente il metro di profondità con casi fino a 1,5 - 2 metri. Considerata l'ampiezza delle aree coinvolte dal cantiere preso in esame (60.000 mq circa) e tenuto conto della necessità di agire per profondità di un metro si può prevedere che le dune di accantonamento assumeranno dimensioni tali da rendere pressoché impossibile lo sviluppo delle normali dinamiche biologiche su buona parte del suolo. lo studio di incidenza contiene delle contraddizioni rispetto al mantenimento della fertilità: al capitolo 3,6,4 si asserisce, infatti, che "verranno messi in opera i seguenti accorgimenti per minimizzare l'inevitabile perdita di fertilità del terreno" mentre al capitolo 4.3.1.2.3 è indicato che "la cui fertilità verrà, salvaguardata mediante l'asporto e l'accantonamento del terreno di scotico, per i cantieri operativi ed un minore rischio per i cantieri base e logistici". A nostro parere l'asserzione corretta è la prima poiché l'accumulo della terra in dune, pur con gli accorgimenti indicati, non è in grado di preservare la fertilità del suolo, così come non sono disponibili chiare indicazioni per preservare la struttura se non alcune generiche indicazioni di eseguire le operazioni in stato di tempera. Da questo punto di vista segnaliamo che la notevole presenza di argilla dei suoli della Lugana rende neccessario intervenire in fasce temporali molte ristrette. L'assenza di tale puntualità determinerebbe ripercussioni molto gravi e prolungate sui suoli per via della formazione di terreni molto costipati con conseguenti danni alle seguenti colture. Per questi motivi non si comprende come l'indicazione di effettuare i movimenti di terra in stato di tempera, precauzione peraltro non indicata per la fase di scotico, possa convivere con i tempi ristretti e l'urgenza di cantierizzazione indicata nel cronoprogramma attuativo a pag. 86 dello studio.*	Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una piena funzionalità all'uso agricolo, paragonabile a quella precedente l'intervento.
		§ IV.5. La scelta di occupare, seppur temporaneamente, i terreni dell'azienda agricola Ottella con i cantieri dell'opera è fondata su un'enorme valutazione dell'impatto sui medesimi e delle misure da assumere per rimediarvi	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state previste tutte le misure di mitigazione idonee per contenere gli impatti . In ogni

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Allo stesso tempo, trattandosi di cantieri operativi, si nota la totale assenza di verifiche su possibili inquinamenti che possono essere causati dai mezzi in movimento o dalle attività esercitate. In funzione di quanto descritto pare che gli interventi di ripristino possano limitarsi alla semplice aratura o ripuntatura del suolo con stesura del terreno di coltivo, mentre chiunque operi in cantieri sa benissimo che i fenomeni di inquinamento puntuali o diffusi sono la norma per le attività previste.	caso prima della fase esecutiva sono previsti incontri specifici con le singole proprietà.
		§ IV.5. La scelta di occupare, seppur temporaneamente, i terreni dell'azienda agricola Ottella con i cantieri dell'opera è fondata su un'enorme valutazione dell'impatto sui medesimi e delle misure da assumere per rimediarvi *In virtù di quanto descritto si ritiene che le valutazioni effettuate nello studio e nella colonna interferenze e mitigazioni della tabella 4.3.9/4 siano inesatte per forma e per sostanza per i motivi sotto elencati: (...)* *• si ritiene in modo scorretto che la semplice asportazione di 40 cm di suolo superficiale sia sufficiente a preservare la fertilità, come se si trattasse di un comune seminativo;* *• sono enormemente sottostimati i fenomeni di riduzione della fertilità del suolo a seguito dell'accumulo in dune, come peraltro sottilmente accennato in una parte dello studio;* *• sono derubricati a possibili inquinamenti i fenomeni d'inquinamento che sempre accadono quando vi sono mezzi pesanti in movimento e attività di cantiere;* *• sono fortemente limitati nel tempo gli effetti negativi dei movimenti terra, della riduzione della fertilità e della destrutturazione del suolo (tale parametro non è previsto in alcuna parte dello studio) riducendoli alla mera durata delle attività di cantiere, mitigabili e reversibili. Gli effetti di perdita di fertilità e destrutturazione del suolo dureranno, invece, per anni, anche se si sono registrati casi di danni pressoché irreversibili;* *• Non sono presi in considerazione gli effetti dell'estirpazione dei vigneti in generale e di quelli di 50-60 anni in particolare. Prima che un vigneto torni a produrre uve devono passare 3 anni dopo il reimpianto, per uve di qualità sarà neccessario attendere almeno 10 anni, mentre per ottenere nuovamente uve di massima qualità sarà necessario attendere per decine di anni;* *• Non sono in alcun modo considerati gli effetti della deposizione delle polveri sulle colture limitrofe con conseguente riduzione della capacità fotosintetica e di riduzione dell'efficacia delle attività agronomiche e fitoiatriche" (così la relazione del Dott. Perazzoli, doc. 13).*	Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una piena funzionalità all'uso agricolo, paragonabile a quella precedente l'intervento. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state previste tutte le misure di mitigazione idonee per contenere gli impatti. In ogni caso prima della fase esecutiva sono previsti incontri specifici con le singole proprietà.
		§ IV.6. Il Piano, il progetto definitivo e i connessi atti relativi allo studio di impatto ambientale si fondano sull'errata assunzione che tutti i terreni coltivati abbiano pari valore ambientale e che meritino tutti minor tutela di qualsiasi ambiente "naturale" ossia non antropizzato *31. Emerge allora con evidenza che le scelte poste alla base del progetto definitivo e del connesso Piano di Utilizzo delle Terre si basano sull'erroneo assunto che l'"ambiente" da tutelare, in senso alla VIA, sia soltanto quello" naturale" e non anche quello antropizzato, tanto che una qualunque area non antropizzata viene comunque preferita e tutelata a scapito di qualunque area coltivata, a prescindere da qualsiasi concreta valutazione circa l'effettivo valore e la fungibilità. restano dunque prive di adeguato fondamento, ai fini della VIA, le scelte del tracciato della linea ferroviaria e della collocazione dei cantieri, basate appunto su tale arbitraria preferenza.* *32. appare altresì irragionevole attribuire lo stesso valore e la stessa meritevolezza di tutela ambientale ai terreni coltivati a mais fino alla zona del Garda ed a quelli occupati da colture vitivinicole di pregio mondiale ed infungibili che si trovano dal Garda in poi.* *Dunque il Piano è affetto da carenze sia sotto il profilo della descrizione e valutazione delle aree interessate dall'opera sia sugli effetti derivanti dall'attività di realizzazione dell'opera stessa sia per quanto attiene agli effetti mitigativi delle misure all'uopo approntate.* *Ciò porta, tra l'altro, ad una indebita sottovalutazione del valore agronomico ed ambientale, oltre che economico, dei terreni degli esponenti coltivati dall'Azienda Ottella.*	Premesso che l'osservazione non è pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle opere ripubblicate ai fini della procedura VIA, si precisa che gli ettari interessati dai vigneti del Lugana sono in totale 40, di cui 25 oggetto di esproprio definitivo per sedime ferroviario e 15 per occupazione temporanea. La presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, poichè il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. Per la remunerazione degli espropri (acquisizioni o occupazioni temporanee) che si renderanno necessari per la realizzazione dell'opera si utilizzeranno le procedure basate sull'attuale legislazione in vigore (Testo Unico di cui al DPR n. 327/2001 modificato dal Dlgs n. 302/2002). Si conferma inoltre che tutti i danni che verranno accertati in fase di costruzione saranno oggetto di adeguato indennizzo
		§ IV. 7. Il Piano, il progetto definitivo ed i connessi atti relativi allo studio di impatto ambientale omettono di considerare le soluzioni alternative e di effettuare la doverosa comparazione di costi e benefici. *33. lo studio di impatto ambientale sinora svolto dall'Amministrazione appare viziato dall'omessa considerazione delle alternative possibili al tracciato scelto per la linea ferroviaria ed ai siti individuati per i cantieri (ivi compresa tra l'altro l'ipotesi "zero" ossia di non realizzare l'opera). In tal modo, è stata completamente omessa la doverosa comparazione tra le varie soluzioni, in termini di costi e benefici.*	Premesso che l'osservazione non è pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle opere ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003,

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		non è presa in considerazione alcuna alternativa di minore impatto quale ad esempio l'occupazione di aree degradate o già trasformate (.. .)" (doc. 13, par. 4.3, pp. 28 e 30).	
		§ IV. 7. Il Piano, il progetto definitivo ed i connessi atti relativi allo studio di impatto ambientale omettono di considerare le soluzioni alternative e di effettuare la doverosa comparazione di costi e benefici. *"Alle espropriazioni e agli impatti ambientali da cantiere e da esercizio determinati dalla linea AV nei confronti dell'Azienda Ottella (...) fa da contraltare il mancato rispetto/adeguamento di quanto statuito dall'Art 4 comma 3 del DPCM 27/12/1988. Questo Dpcm disciplina tecnicamente la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità. L'art 4 disciplina il quadro programmatico del Sia. Il comma 3 dell'art 4 prescrive, per gli investimenti pubblici l'analisi costi benefici e, in particolare la determinazione del VAN (valore attuale netto) e del SIR (saggio interno di rendimento), parametri determinati nel procedimento concluso nel 2003 ma non rideterminati. I costi in questi 12 anni trascorsi sono passati dai 4.700 ml del 2005 (DPEF) ai 6.000 milioni del XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014, confermati nel Contratto di Programma firmato dal Ministro delle Infrastrutture /Rete Ferroviaria Italiana l'8 agosto 2014 e approvato dal Governo con l'art 1 comma 10 dello "Sblocca cantieri" (DL 133/2014). Difformità relativamente alle analisi economiche anche rispetto agli art 1 e 2 del DL 228 del 2011 che obbliga per le opere finanziate dallo Stato alla analisi ex ante ai fini della trasparenza, efficacia ed efficienza della spesa pubblica in conto capitale" (doc. 12).*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DP321/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate
		§ V. LA MARGINALITÀ DI ESTERNALITÀ POSITIVE A FRONTE DI COSTI ESORBITANTI E DI INGENTI FINANZIAMENTI PUBBLICI A FONDO PERDUTO *35. la ferrovia AV, non genererebbe "esternalità" tali da giustificare i suoi elevatissimi costi e i rilevanti finanziamenti pubblici a fondo perduto (F.P.F.P.).* *37. Quanto ai benefici "esterni" al progetto, si osserva che essi sono marginali ed incerti. E' tutto da dimostrare che il Bilancio Energetico sia positivo la possibilità di ridurre i consumi di energia va infatti valutata in relazione alla Soluzione di Riferimento ed all'origine del traffico acquisito all'A V. Tale origine è di tre tipi: (i) dalla ferrovia storica; (ii) dalla strada, (iii) dal trasporto aereo. Infine, nel Bilancio economico va anche considerato il maggior consumo di energia derivante dal "traffico generato". L'AV non migliora l'accessibilità del territorio attraversato dal tracciato ma al contrario la riduce a causa dell'effetto barriera mentre gli effetti sull'aumento del turismo nel territorio riguarderanno solo lo stretto ambito territoriale in cui viene realizzata una fermata AV.* *38. Ciò premesso rimane da verificare se almeno il Progetto A V determini dei benefici "interni", che come visto, sono la riduzione del tempo di viaggio tra i poli serviti, riduzione del costo del trasporto del passeggero, "traffico generato" (cioè aumento della Domanda di Mobilità) e, infine, costi evitati sulla sede storica della ferrovia.* *Sono riportate una serie di considerazioni relative all'effettiva utilità dell'investimento pubblico.*	Premesso che l'osservazione non è pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle opere ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati anche a seguito della presentazione della Valutazione di Impatto Ambientale (compatibilità ambientale dell'opera).
		§ VI. IL PRINCIPIO DI PROPORZIONALITÀ *la Pubblica Amministrazione debba adottare la soluzione idonea ed adeguata, comportante il minor sacrificio possibile degli interessi compresenti. Esso si risolve nell'affermazione secondo cui le Autorità comunitarie e nazionali non possono imporre, sia con atti normativi che con atti amministrativi, obblighi e restrizioni alle libertà del cittadino in misura superiore, cioè sproporzionata, a quella strettamente necessaria nel pubblico interesse per il raggiungimento dello scopo che l'autorità è tenuta a realizzare, in modo che il provvedimento sia idoneo, cioè adeguato all'obiettivo da perseguire, a necessario, nel senso che nessun altro strumento ugualmente efficace, ma meno negativamente incidente, sia disponibile.* *30. l'opera pubblica progettata determinerebbe una compressione dei diritti dei privati interessati del tutto sproporzionata e per nulla necessaria rispetto ai fini dichiarati dell'intervento pubblico data la possibilità di soluzioni alternative secondo quanto esposto nel seg. § VII.* *Corte Europea dei Diritti dell'Uomo (CEDU), considera meritevole di tutela solo la proprietà dei beni acquistata legalmente e prevede espressamente che l' Indennità spettante al proprietario in caso di privazione del diritto per causa di pubblico interesse debba essere non solo giusta ma anche corrisposta in tempo utile.*	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA.
		§ VII. SUSSISTONO SCELTE ALTERNATIVE CHE CONSENTIREBBERO DI RAGGIUNGERE I FINI DICHIARATI DELL'OPERA COMPLESSIVA NEL RISPETTO DEI PRINCIPI DI LEGGE E DEI DIRITTI DEI PRIVATI INTERESSATI *§ VII.1 Il potenziamento della linea storica*	Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che l'ipotesi di utilizzo della linea esistente non è perseguibile in relazione alla capacità della

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		43. Il potenziamento della linea storica, in luogo della realizzazione della TAV sull'area della Lugana così come prevista nel Progetto Definitivo, consentirebbe di conseguire forti risparmi anche in termini di esborsi per espropri e per contenziosi, nonché di minimizzare gli interventi compensativi, consistendo semplicemente in un potenziamento di corridoio infrastrutturale esistente che non intaccherebbe territori agricoli di grandissimo pregio (area vinicola del Lugana, pianura irrigua bresciana ecc.) ed il valore delle relative produzioni. Nella relazione redatta dall'Ing. Molinari (che si produce sub doc. 14 quale parte integrante e sostanziale delle presenti osservazioni e cui si fa rinvio) si osserva infatti che "Se l'obiettivo fosse l'aumento della capacità di trasporto tra Brescia e Verona si deve valutare la possibilità di sfruttare l'esistente infrastruttura ferroviaria. La Linea attuale Brescia-Verona, doppio binario elettrificato, presenta un limite operativo riconducibile alla distanza delle sezioni fra le stazioni (...) In relazione alle previsioni di traffico ferroviario, ormai non più rispondenti agli scenari di domanda che si stanno delineando e sovrastimate per la componente merci, si dovrebbero formulare una nuova analisi di traffico e, conseguentemente, una rigorosa verifica di coerenza domanda/offerta con il progetto della tratta Brescia - Verona. Inoltre, gli scenari evolutivi dell'offerta devono includere il potenziamento della linea esistente che, tenendo conto dell'impegno attuale della linea Brescia-Verona e del margine recuperabile con interventi tecnologici, appare la soluzione preferibile e comunque non prescindibile" (enfasi aggiunta). *Nella relazione redatta dal Prof. Renato Pugno (doc. 11, parte integrante e sostanziale delle presenti osservazioni e cui si fa rinvio) si osserva che "il problema non è tanto la variazione del tracciato ma se ha o non ha senso proseguire nell'estensione dell'AV con gli standards italiani o invece adottare standards come quelli tedeschi, inglesi e americani. In tal caso il problema del tracciato non esisterebbe più perché il prolungamento dell'AV avverrebbe in affiancamento alla linea attuale esistente. Esiste quindi l'esigenza pressante di un'adeguata verifica della decisione del CIPE. Tale verifica andrà fatta con un completo Studio di Fattibilità, con standards internazionali e fatto da un qualificato soggetto indipendente, che valuti le sole due possibili alternative: quella approvata dal CIPE e l'affiancamento alla linea storica esistente".*	linea ormai prossima alla saturazione. Inoltre in tale ipotesi si graverebbe sul trasporto regionale che vedrebbe ulteriormente dilatati i tempi di percorrenza, penalizzando in ultima analisi i pendolari. Estremamente pesante sarebbe poi l'impatto sulla linea ferroviaria nella fase realizzativa per le soggezioni ed i rallentamenti che occorrerebbe imporre sulla linea storica. Qualora invece si intendesse, quale potenziamento, il completo quadruplicamento della linea ferroviaria esistente, ciò comporterebbe un impatto socio-territoriale ben maggiore rispetto al progetto presentato; la attuale linea è stata infatti realizzata tra il 1840 e il 1870; da quell'epoca il territorio circostante la linea ha subito un'estesa urbanizzazione, così che oggi il raddoppio della linea andrebbe ad interessare centri abitati consolidati (in particolare, Brescia, Desenzano, Peschiera) dove sarebbe necessario demolire centinaia di abitazioni e fabbricati produttivi.
		§ VII. SUSSISTONO SCELTE ALTERNATIVE CHE CONSENTIREBBERO DI RAGGIUNGERE I FINI DICHIARATI DELL'OPERA COMPLESSIVA NEL RISPETTO DEI PRINCIPI DI LEGGE E DEI DIRITTI DEI PRIVATI INTERESSATI *§ VII.1 Il potenziamento della linea storica* *44. Non può sottacersi che il Progetto definitivo si caratterizza per irragionevolezza anche nella parte in cui prevede lo Scalo di Montichiari.* *In particolare, si osserva sul punto che il collegamento Alta velocità con lo scalo di Montichiari è in contrasto con il piano nazionale aeroportuale: il Ministero delle Infrastrutture prevede tre collegamenti con l'Alta Velocità negli scali aeroportuali di Fiumicino, Malpensa e Venezia. Un quarto collegamento (Montichiari) sarebbe un record europeo, da un lato ingiustificato dalle previsioni della domanda di traffico passeggeri, dall'altro contraddittorio visto che lo stesso piano nazionale prevede la specializzazione di Montichiari nel segmento cargo-merci e non passeggeri.* *§ VII. SUSSISTONO SCELTE ALTERNATIVE CHE CONSENTIREBBERO DI RAGGIUNGERE I FINI DICHIARATI DELL'OPERA COMPLESSIVA NEL RISPETTO DEI PRINCIPI DI LEGGE E DEI DIRITTI DEI PRIVATI INTERESSATI* *VII.2. L'"ipotesi zero"* *45. si invita a considerare la possibilità di preservare le summenzionate zone utilizzando, per il tratto concernente quell'area, in linea storica così come esistente, senza far neppure luogo al potenziamento. Ciò si propone anche in considerazione della marginalità dei benefici che l'AV comporterebbe in termini di risparmio dei tempi di percorrenza e della frequenza dei treni, come dettagliatamente illustrato nella relazione dell'Ing. A.V. Molinari (doc. 14).* *§ VII. SUSSISTONO SCELTE ALTERNATIVE CHE CONSENTIREBBERO DI RAGGIUNGERE I FINI DICHIARATI DELL'OPERA COMPLESSIVA NEL RISPETTO DEI PRINCIPI DI LEGGE E DEI DIRITTI DEI PRIVATI INTERESSATI* *§ VII.3. In ogni caso in cui si ritenga di procedere con l'opera, la scelta di dislocare i cantieri in aree degradate o di scarso valore agroambientale piuttosto che in quelle di estremo pregio individuate attualmente dal Piano, la corretta ponderazione degli impatti ambientali e l'adeguata individuazione delle misure adeguate alla loro mitigazione* *46. "dislocare i cantieri in aree degradate o di scarso valore agroambientale, distanti dalle colture sensibili o a mag-*	44. Lo sviluppo dell'aeroporto di Montichiari è previsto dal PTRA della Regione Lombardia 45. Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che l'ipotesi di utilizzo della linea esistente non è perseguibile in relazione alla capacità della linea ormai prossima alla saturazione. Inoltre in tale ipotesi si graverebbe sul trasporto regionale che vedrebbe ulteriormente dilatati i tempi di percorrenza, penalizzando in ultima analisi i pendolari. Estremamente pesante sarebbe poi l'impatto sulla linea ferroviaria nella fase realizzativa per le soggezioni ed i rallentamenti che occorrerebbe imporre sulla linea storica. Qualora invece si intendesse, quale potenziamento, il completo quadruplicamento della linea ferroviaria esistente, ciò comporterebbe un impatto socio-territoriale ben maggiore rispetto al progetto presentato; la attuale linea è stata infatti realizzata tra il 1840 e il 1870; da quell'epoca il territorio circostante la linea ha subito un'estesa urbanizzazione, così che oggi il raddoppio della linea andrebbe ad interessare centri abitati consolidati (in particolare, Brescia, Desenzano, Peschiera) dove sarebbe necessario demolire centinaia di abitazioni e fabbricati produttivi. 46. Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tutte le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento. Inoltre in fase di progettazione esecutiva, potranno essere ottimizzati i tracciati di cantiere per ridurre i disturbi alla

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		giore produzione lorda vendibile. (...) In virtù di quanto descritto si ritiene che le valutazioni effettuate nello studio e nella colonna interferenze e mitigazione della tabella 4.3.9/4 siano inesatte per forma e per sostanza per i motivi sotto elencati: non è presa in considerazione alcuna alternativa di minore impatto quale ad esempio l'occupazione di aree degradate o già trasformate (.. .)" (relazione del Dott. Perazzoli, doc. 13, par. 4.3, pp. 28 e 30). *47. Si dovrebbe inoltre procedere ad un adeguato studio dell'impatto ambientale, scevro dei vizi che inficiano quello fin qui elaborato e che si sono sopra evidenziati, onde ponderare esattamente le criticità e individuare adeguate misure di mitigazione. Come osservato nella relazione del Dott. Perazzoli, ad es., "sarebbe inoltre necessario, come richiesto dalla legge, definire, chiare e precise norme di riduzione della formazione delle polveri, oltre che specifici parametri per valutare i principali effetti sull'ambiente e un idoneo piano dei controlli e di azioni correttive predeterminate a tutela crescente in caso di superamento dei limiti, arrivando, in ultima ratio, al blocco delle fonti di emissione delle polveri durante la stagione vegetativa" (doc. 13, p. 28). Si fa altresì rinvio a quanto già osservato nel precedente §IV e relativi sottoparagrafi, citando la relazione del Dott. Venosi (doc. 12), circa le lacune del Piano e del sotteso studio di impatto ambientale in ordine alle vibrazioni, al rumore, allo scavo delle gallerie ed al connesso inquinamento delle falde acquifere, ai campi elettromagnetici ed alla valutazione costi-benefici che deve essere effettuata comparando le diverse possibili opzioni.* *SINTESI CONCLUSIVA* *48. L'attraversamento della zona di produzione del Lugana con la AV non è sostenibile economicamente e ha riflessi fortemente negativi sulla finanza pubblica.* *49. Tale tracciato e la scelta dei terreni da occupare con i cantieri, come esposta nel Piano di Utilizzo Terre e negli atti presupposti e connessi, sono altresì insostenibili sul piano ambientale. Lo studio di impatto ambientale sinora svolto e posto a fondamento del Piano di Utilizzo Terre e del progetto definitivo risulta viziato da gravi errori e lacune.* *La realizzazione del progetto e del Piano così come attualmente configurati comporterebbe, tra l'altro, la definitiva inutilizzabilità ai fini agricoli e agrituristici di tutti I terreni degli esponenti e l'irreparabile distruzione delle attività produttive delle aziende esponenti.* *50. A fronte di quanto sopra, risulta evidente che il progetto, il Piano ed il sotteso studio di Impatto ambientale debbano essere rivisti, da una parte adottando una variazione del tracciato basata sull'Impiego (se del caso, previo potenziamento) della linea storica, ciò che consentirebbe di evitare l'attraversamento dell'area di produzione del Lugana ed in particolare dei terreni dei sottoscritti esponenti, e dall'altra parte, in ogni caso, scegliendo altri terreni per la cantierizzazione e ponderando esattamente gli impatti ambientali e le adeguate misure di mitigazione.* *51. In subordine, dovrebbe adottarsi "l'ipotesi zero" come sopra illustrata sub § VII. 2.*	popolazione e alla viabilità locale. 47. Premesso che l'osservazione non è pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle opere ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé. Il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003. 48. Il Consorzio Cepav due ha presentato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT) sulle opere oggetto di procedura VIA (variante di Montichiari, elettrodotti, strada Ghedi-Borgosatollo), conformemente a quanto previsto dall'art. 5, comma 1 del DM161/2012 e in accordo con lo stesso Ministero dell'Ambiente. Per l'area oggetto dell'osservazione il PUT sarà presentato, come disciplinato dallo stesso articolo, entro 90 giorni prima dell'inizio dei lavori. 49. Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DP321/2001 e successive modifiche ed integrazioni); in ogni caso prima della fase esecutiva si terranno incontri con le singole proprietà per approfondire con maggior dettaglio le tematiche interessate. 50. Premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che l'ipotesi di utilizzo della linea esistente non è perseguibile in relazione alla capacità della linea ormai prossima alla saturazione. Inoltre in tale ipotesi si graverebbe sul trasporto regionale che vedrebbe ulteriormente dilatati i tempi di percorrenza, penalizzando in ultima analisi i pendolari. Estremamente pesante sarebbe poi l'impatto sulla linea ferroviaria nella fase realizzativa per le soggezioni ed i rallentamenti che occorrerebbe imporre sulla linea storica. Qualora invece si intendesse, quale potenziamento, il completo quadruplicamento della linea ferroviaria esistente, ciò comporterebbe un impatto socio-territoriale ben maggiore rispetto al progetto presentato; la attuale linea è stata infatti realizzata tra il 1840 e il 1870; da quell'epoca il territorio circostante la linea ha subito un'estesa urbanizzazione, così che oggi il raddoppio della linea andrebbe ad interessare centri abitati consolidati (in particolare, Brescia, Desenzano, Peschiera) dove sarebbe necessario demolire centinaia di abitazioni e fabbricati produttivi.
228.	Otella di Francesco e Michele Montresor S.S., Montresor Lidia e Francesco S.S. e i Sigg. Montresor Intera tratta 27/01/2015	Si tratta di copia dell'Osservazione precedente n° 227	Vedere Osservazione n° 227

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	DVA-2015-0002218		
229.	Parere Autorità di Bacino del PO Intera tratta 29/01/2015 DVA-2015-0002552	*L'autorità di Bacino del Po, dopo l'analisi del progetto comunica che :* *Fiume Mella* *Per il fiume Mella deve essere risolta la problematica dell'interazione fra l'infrastruttura e il deflusso della piena di riferimento che genera per effetto della presenza di tre pile in alveo fenomeni non trascurabili di rigurgito con coinvolgimento anche di infrastrutture in alveo, prevedendo tutti i possibili interventi in grado di garantire, per quanto possibile, l'invarianza dei livelli fra stato di fatto e di progetto e devono essere mitigate le condizioni di pericolosità e di rischio sul territorio. La compatibilità di tali interventi qualora riguardino l'adeguamento del sistema difensivo esistente dovrà in ogni caso essere valutata da AIPO al fine di assicurarne la compatibilità e la coerenza con il sistema difensivo complessivo oggi esistente ed anche con eventuali interventi programmati nei tratti a monte o a valle.* *Fiumi Mella, Mincio e Chiese* *Per tutti i corsi d'acqua ed in particolare per il Mella, sul quale è prevista una pila in centro alveo, dovrà essere aggiornata la progettazione delle fondazioni delle pile e delle sistemazioni dell'alveo, al fine di soddisfare per quanto possibile le raccomandazioni della Direttiva Infrastrutture, i regolamenti di polizia idraulica usualmente applicati da AiPo, ed inoltre gli obiettivi di tutela morfologica ed ambientale volti a salvaguardare e garantire la libera evoluzione delle forme fluviali presenti nell°alveo.* *In tutti i casi comunque efficacia e compatibilità delle opere di sistemazione degli alvei dovranno essere sottoposte alla valutazione di AiPo per l'acquisizione del relativo nulla osta anche al fine di garantire il necessario coordinamento con eventuali interventi realizzati o previsti nei tratti di monte e di valle.* *Fiume Garza* *La valutazione della compatibilità idraulica del nuovo ponte dovrà essere effettuata dall'Autorità idraulica competente, che si è espressa nel recente passato in relazione all'attraversamento in trincea del Raccordo autostradale Ospitaletto - Montichiari.*	Le Osservazioni e prescrizioni dell'autorità di Bacino sono ricomprese in specifiche prescrizioni che assoggettano le future elaborazioni progettuali alle verifiche dell'Autorità stessa.
230.	Sig. Guidi, Montresor e altri Intera tratta 04/03/2015 DVA-2015-0006008	*Allegato all'Osservazione n° 227 e n°.228*	*Allegato all'Osservazione n° 227 e n° 228*
231.	Comune di Sona Intera tratta 09/03/2015 DVA-2015-0006402	*A seguito degli incontri tenutisi presso la Provincia di Verona il giorno 23 febbraio 2015 e presso la Regione Veneto il giorno 25 febbraio 2015 (Commissione Regionale V.I.A.) si vuole rimarcare la necessità che sia rispettata e accolta l'osservazione riguardante i due cavalcaferrovia di via E. De Amicis e via Rampa e di seguito riportata:* *In riferimento ai cavalcaferrovia di progetto, tra i Comuni di Sona e Sommacampagna, si prescrive, alla luce delle osservazioni poste dai Comuni interessati, di modificare il progetto definitivo con la previsione di eliminare il cavalcaferrovia di via E. De Amicis e di sostituire il cavalcaferrovia di via Rampa con la realizzazione di un nuovo sottopasso. Per un idoneo collegamento tra i centri abitati a sud della linea ferroviaria si prescrive il riutilizzo della prevista pista di cantiere bitumata a sud della linea ferroviaria nel tratto compreso tra via Canova e la S.P. Morenica in Comune di Sommacampagna. Al fine di realizzare un. adeguato collegamento tra via Canova e S.P. Morenica* *Il Proponente dovrà farsi carico delle seguenti opere:* • *innesto con rotatoria di via Canova allo svincolo della tangenziale;* • *realizzazione di una rotatoria all'incontro tra via Canova e via Cason;* • *allargamento di via Canova;* • *collegamento dall'incrocio tra via Canova e via Cason sino alla pista di cantiere bitumata; adeguamento della pista di cantiere bitumata, affinché a fine lavori risulti idonea all'uso viabilistico;* • *adeguamento della pista di cantiere bitumata, affinché risulti compatibile con la futura realizzazione della Si.Ta.Ve;* • *cessione della nuova viabilità a favore della Provincia di Verona;* • *collegamento della pista bitumata alla S.P. Morenica secondo il progetto della Si.Ta.Ve.*	Viste le concordanze tra i Comuni e l'Autorità Provinciale, si giudicano fattibili le due richieste e In sede di redazione del progetto esecutivo verranno effettuate le opportune valutazioni ed eventuali ottimizzazioni sia sulle opere che sulla viabilità di cantiere.

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Il Comune di Sona sottolinea: *1. la necessità dell'eliminazione del cavalcaferrovia di via E. De Amicis,. insistente su una strada classificata come itinerario ciclopedonale e non funzionalmente collegata con viabilità idonea a sostenere l'aumento di traffico;* *2. la necessità di non realizzare il cavalcaferrovia di via Stazione/via Rampa e prevedere quindi al prolungamento del sottopasso esistente in quanto soluzione più economica e meno impattante rispetto all'abitato e alla struttura turistico-ricettiva presente a pochi metri dall'opera stessa.*	
232.	Sig. Guidi, Montresor e altri Intera tratta 11/03/2015 DVA-2015-0006658	*Allegato all'Osservazione n° 227 e n° 228*	*Allegato all'Osservazione n° 227 e n° 228*
233.	Saottini Auto Spa Desenzano 19/11/2014 lettera erronamente indirizzata al MIT anziché al MATTM	*La mia assistita è proprietaria dell'immobile sito in Desenzano del Garda via Faustinella n.3 ove attualmente è ubicato il Centro Porsche Desenzano del Garda.* *Dalla documentazione in possesso della Saottini Auto spa risulta che l'immobile sopra indicato insiste lungo il tratto interrato della TAV, essendo situato esattamente sulla verticale delle due gallerie di passaggio della linea TAV in corrispondenza del km 109.700.* *si richiede la consegna della seguente documentazione* *1. Analisi dei cedimenti a breve termine (indotti dal passaggio della macchina da scavo) ed, eventualmente, anche a lungo termine (variazione di pressione idrostatica) sia per il piano delle fondazioni (circa 10 mt di copertura) che per il piano di campagna (circa 15 mt di copertura) considerando i terreni di fondazione interessati.* *2. Analisi degli effetti indotti dallo scavo e dalle vibrazioni della macchina di scavo per l'edifici interferente (tipologia strutturale in C.A . prefabbricato a pilastri isolati con fondazioni a plinti isolati) con valutazione e stima di possibili danneggiamenti per elementi strutturali (fondazioni, pilastri, travi, ecc.), per elementi non strutturali (pavimenti, tramezze, serramenti, ecc.) e per le adduzioni impiantistiche preesistenti (collettori fognari, tubazioni idriche e del gas, ecc.).* *si richiede la consegna della seguente documentazione* *3. Analisi degli effetti delle vibrazioni indotte dall'esercizio della linea TAV (passaggio dei treni ad alta velocità) con valutazione e stima di possibili danneggiamenti sia per la struttura portante sia sugli elementi non strutturali ed impiantistici.* *4.Analisi degli effetti delle vibrazioni e della rumorosità indotta dall'esercizio della linea TAV.(passaggio dei treni ad alta velocità) nei riguardi del personale presente nell'edificio evidenziando eventuali problemi di fruibilità ed agibilità dell'edificio.*	1.-2. Si prende atto delle informazioni tecniche citate nella lettera. Le tematiche richieste verranno sviluppate in fase di progettazione esecutiva, una volta acquisito dalla proprietà il progetto con carpenteria delle fondazioni e stato di consistenza attuale dell'edificio. 3. - 4. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni. Con riferimento allo studio dell'impatto delle vibrazioni sugli impianti potrà essere effettuato in fase di progettazione esecutiva
234.	Cave di Ghedi CDG Ghedi 27/11/2014 Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presentata al MATM	*Premesso che la scrivente società è proprietaria di una cava di sabbia e ghiaia all'interno del piano provinciale dell'ATE 42 (unica proprietaria all'interno dell'ambito) nel Comune di Ghedi (BS) ad una distanza di circa 500 metri del tracciato dell'ipotizzata nuova linea ferroviaria A.V. / A.C., con la presente chiede che venga valutata la possibilità attraverso la realizzazione dell'opera pubblica citata in oggetto, di poter approfondire la quota di escavazione al fine di recuperare almeno 5.000.000 mc per il soddisfacimento delle necessità dei materiali per l'opera medesima. Tale cava è oggi coltivata in asciutto ad una profondità massima di escavazione di -7 metri e con una profondità della falda a -22 metri del piano campagna. La superficie di tale proprietà è di circa mq. 630.000 corrispondente ai mappali 4 / 5/21-1/21-2/22/24 del foglio n. 5 NCT del Comune di Ghedi (BS). Mi preme sottolineare l'ottima viabilità di cui è dotata la cava, la qualità della materia prima e soprattutto la valenza ambientale che tale nostra proposta possa rappresentare per l'intera collettività. Infatti potenziando la cava in oggetto si potrebbe evitare di aprire ulteriori ferite nel territorio.*	Vedere Osservazione n° 10
235.	Comune di Lograto 7425 25/11/2014 Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presentata al	*Premesso che:* *- l'analisi del rilievo planimetrico da circa il Km 74 al Km 76 della tratta Milano-Verona evidenzia la presenza di una serie di interferenze della linea ferroviaria con il reticolo idrico e con le infrastrutture di collegamento esistenti nel comune di Lograto.* *Si evidenziano:*	Maggiori dettagli sulle misure di mitigazione saranno forniti in sede di progettazione esecutiva. Si precisa che il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) è il risultato dell'applicazione di un modello matematico che sulla base delle caratteristiche della sorgente

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	MATM	- 5 tombini del diametro eli 1.500 mm per il passaggio dei canali minori - passaggi per i vasi maggiori così idoneamente dimensionati - pari a 2m x 2m per il vaso Acquadora e il vaso Pozzotorbole - pari a 3 m x 3 m per il vaso parallelo alla S.P. 235 - strutture per l'attraversamento in corrispondenza della S.P. 2 35 pari a 11,30 m x 5,00 m della vicina le che collega a nord l 'abitato di Navate con il comune di TorboleCasaglia pari a 5 m x 5 m. - le strutture di attraversamento prevedono, inoltre, una serie di passaggi faunistici (al Km 74+634 e al Km 75+167) dei quali, però, non vi è evidenza in termini di dimensionamento. La quota imposta dei binari mette inoltre in evidenza un sopralzo dal piano di campagna di parecchi metri (oltre 8 m di elevazione). Dal momento che il tratto è prospiciente l'abitato di Navate, risulta chiaro che dovranno essere previste idonee opere di mitigazione eli tipo ambientale ed acustico che abbiano carattere permanente. Le opere di carattere ambientale, quali boschi e filari, dovranno avere idonea dimensione e piantumazione e le opere di carattere acustico, quali barriere fonoassorbenti, dovranno avere idonee caratteristiche in merito a materiali impiegati ed all'altezza dal piano binari. È necessario inoltre evidenziare che, nel tratto ove è prevista la stazione di stoccaggio e il bosco per la mitigazione ambientale, ha sede un allevamento di bovini da latte di notevoli dimensioni. Tale attività produttiva viene interessata in modo pesante dal passaggio dell'infrastruttura, dal momento che le opere di mitigazione andrebbero a limitare la ricostruzione dei fabbricati demoliti ed il futuro ampliamento dell'attività. Vi è inoltre l'ovvia necessità che venga garantita la continuità lavorativa dell'azienda, sia in termini di fabbricati sia per quanto riguarda il sistema irriguo dei terreni dell'azienda che permettono di garantire le esigenze alimentari dell'allevamento. Si richiede che: 1. i passaggi faunistici di progetto dovranno avere dimensioni adeguate indicativamente pari a 1 m x 1 m) alla fauna esistente (fagiani, lepri, volpi); 2. la realizzazione di zone boschive di mitigazione lungo tutto il pendio ed il tratto adiacente l'abitato di Navate, poste in modo tale da ridurre polveri ed inquinamento acustico; 3. la localizzazione dei filari sia definita in modo congiunto con codesta Amministrazione Comunale; 4. lo sviluppo della barriera acustica prospiciente l'abitato di Navate, caratterizzato dalla presenza abitativa e da allevamenti eli animali di pregio, dovrà essere di altezza a misurare dal piano di scorrimento dei mezzi, di metri 4,50 dal km 74+300 al km 74+640.	(emissioni sonore in base alla tipologia di convoglio, al numero dei treni, alla velocità ed alla tipologia dell'opera ferroviaria) e delle caratteristiche del ricettore (altezza degli edifici, destinazione d'uso, distanza dalla linea, presenza di eventuali altri manufatti) finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di preesercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative.
236.	Parco del Monte Netto 336 06/11/2014 Lettera pervenuta a Cepav Due ma non presentata al MATM	Alla luce della documentazione depositata, non si può non riconsiderare lo scenario insediativo territoriale, sociale e trasportistico, in quanto quello assunto a riferimento undici anni fa (se non addirittura 23 anni fa, in occasione dello studio di fattibilità della sua valutazione) è certamente obsoleto. Per questo motivo non pare logico affrontare un investimento di tale portata tenendo buone le risultanze della VIA del 2003. In undici anni anche il panorama nazionale ed internazionale, oltre che coscienza della popolazione rispetto alle esigenze di uno sviluppo rispettoso dell'ambiente, sono molto mutate. Si chiede pertanto il rifacimento completo della procedura di VIA sull'intero lotto funzionale. - Le descrizioni delle aree di intervento risultano burocraticamente sommarie e di poca utilità al riconoscimento dei caratteri, dei valori e dei disvalori. - Non risulta, perché non viene data una descrizione neppure sommaria, che siano state valutate alterative alle localizzazioni proposte per le varie tipologie di insediamento come risulta previsto dall'art. 27, co. 5, let. d) del Dlgs. 152/2006. - Non si è tenuto in alcun conto il tema del consumo di suolo che, anche se considerato 'temporaneo' e al di là degli indennizzi monetari, costituisce pur sempre un elemento di forte impatto ambientale per la modificazione degli equilibri ecologici, per l'impoverimento del sistema agricolo e per la riduzione di produttività del suolo ripristinato. - È sorprendente che il tema dell'impatto paesaggistico venga affrontato semplicemente come occultamento degli elementi distonici e contrastanti come quelli introdotti dalle aree di cantiere. A pag. 21 della Relazione dello Studio di Impatto Ambientale si legge "dove sono previste dune perimetrali realizzate con il terreno di scotico. [...J costituirà, un elemento di attenuazione dell'impatto paesaggistico, che potrà essere integrato con interventi di inarbustimento a lato delle dune stesse." Tale affermazione sembra non considerare il carattere distintivo del paesaggio agrario attraversato dal tracciato che, almeno fino a Montichiari, è completamente pianeggiante e privo di 'dune'	Con riferimento alla richiesta di rifacimento della procedura di VIA ed alle critiche attinenti al SIA dell'intera opera, premesso che l'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto delle parti di opera ripubblicate ai fini della procedura VIA, si fa presente che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati. - Si osserva inoltre che a seguito di tale delibera dalla fine del 2003 la fascia di territorio interessata dalle opere è stata oggetto di vincolo preordinato all'esproprio. Per quanto riguarda l'impatto paesaggistico, questo è stato oggetto di integrazioni nel corso della procedura VIAS a seguito delle richieste pervenute da MiBACT e MATTM. - La questione è di pertinenza della procedura VIA come detto già esperita sul progetto preliminare. - Premesso che la presente fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato e sull'opera in sé, si evidenzia che il progetto preliminare è già stato approvato con delibera CIPE n. 120 del 5.12.2003, a valle dei pareri positivi emessi dalle Regioni e dei Ministeri interessati, incluso il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente sulla VIA, al cui procedura ri-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		che costituiranno una anomalia morfologica e pertanto una evidente intrusione paesaggistica. - lo studio di Impatto Ambientale prende in considerazione quali aree di potenziale criticità paesaggistica situate nella provincia di Brescia solo l'imbocco est galleria Lonato - progressiva km. 110, il sistema Frassino Raccolto - Mincio, dalla progressiva km. 122,3 alla progressiva km. 125.2. Dimentica però di evidenziare 3 pertanto di valutare tutta la fascia ai piedi del Monte Netto attraversata dall'infrastruttura e sede di diverse aree di cantiere. Si ricorda al riguardo che il Monte Netto è Parco Regionale cd è classificato dal PPR fra gli elementi identificativi del paesaggio regionale. - lo Studio di Impatto Ambientale non effettua alcuna valutazione in relazione all'andamento altimetrico della TAV/AC in relazione a quello della già realizzata SP19. Al riguardo, parrebbe (non esistono sezioni o profili che contemplino entrambe le infrastrutture) che il profilo altimetrico della TAV/AC non coincida con quello della SP19 ma si posizioni ad una quota superiore aumentando l'interferenza/occlusione visiva da nord verso sud proprio in direzione del Monte Netto e che al riguardo non siano descritti gli interventi di mitigazione impiegati. - Non è previsto alcun progetto di ripristino delle aree utilizzate per la cantierizzazione, una volta esaurita la loro funzione, che consenta una qualsiasi valutazione - Si rimarca anche l'attenzione al cronoprogramma degli interventi mitigativi e delle opere necessarie alla cantierizzazione, con l'indispensabilità dell'adeguamento delle sedi viarie utilizzate per i cantieri, per evitare l'utilizzo di tracciati alternativi, anche temporaneamente. Si considera infine imprescindibile prevedere: - Il ripristino dei luoghi e di recupero ambientale a fine cantiere con le garanzie adeguate in termini fidejussori ed un piano definitivo di ripristino; - Il ripristino ambientale delle aree dedicate alle piste di cantiere; - la realizzazione di adeguate opere mitigative lungo il tratto ferroviario In cui altezza superi di 0,50 mt. il piano di campagna.	guardante l'intera opera risulta dunque già espletata. Riguardo al consumo di suolo si fa presente che il progetto definitivo ha recepito tutte le prescrizioni CIPE del 2003 e che l'83% di tutto il tracciato è previsto in stretto affiancamento ad infrastrutture esistenti o in progetto, proprio allo scopo di minimizzare il consumo di suolo e l'impatto sul territorio. - L'approfondimento della valutazione delle interferenze della cantierizzazione con il Parco del Monte Netto sono oggetto di integrazioni alla documentazione ambientale così come richiesto dal MATTM. - Premesso che occorre tener conto che la posizione del cantiere L.2.O.4 è strategica per la realizzazione del viadotto, l'area del cantiere sarà ridotta in estensione e si è inoltre disponibili, in fase di Progettazione Esecutiva, a concordare con il Comune una possibile rilocalizzazione della porzione di cantiere eliminata. - Il profilo altimetrico della linea ferroviaria è il minore possibile tenendo conto dei vincoli territoriali e di progetto (specifici per le infrastrutture ferroviarie ad alta velocità). Gli interventi di mitigazione ambientale previsti sono riportati negli elaborati contenuti nella parte 18 del progetto definitivo. - Tutte le aree interessate da opere di cantierizzazione verranno ripristinate alla situazione preesistente. - Dove necessario è stato previsto il risezionamento delle viabilità esistenti. Tutte le aree interessate da opere di cantierizzazione verranno ripristinate alla situazione preesistente. Le opere mitigative necessarie sono già definite in progetto.
		1. Le osservazioni alla opere di cantierizzazione per il cantiere L.2.0.4 sono relative alla sua dimensione, al forte impatto ambientale prodotto connesso alla presenza di elementi sensibili. Il cantiere operativo L.2.0.4 è di 122.570 m^2 ed, oltre che per le sue dimensioni, risulta impattante per: - l'interferenza con il Parco Agricolo Regionale del Monte Netto, che viene attraversato dalla linea e dal cantiere; - le "Area di valore paesistico-ambientale ed ecologico" individuate in corrispondenza del cantiere L.2.0.4 dal Piano di Governo del Territorio del Comune (cfr. PGT, Documento di piano, tavola n .2 - Sintesi delle previsioni di Piano Del. Di C.C. n. 3 del 24.03.2012); - la Rete Ecologica Regionale che qualifica l'aree in parte come corridoio ecologico primario ed in parte come elemento di connessione ecologica secondaria (cfr. PGT, Documento di pinno, tavola o. 2 - Sintesi delle previsioni di Piano Del. Di C.C. n. 3 del 24. 03. 2012); - il reticolo idrico minore le cui conseguenze sono già evidenziate in altre osservazioni; - due zone umide a ridosso della linea. In particolare la cosiddetta 'pista di cantiere non bitumata', nel tratto posto ad ovest dell'area di intervento, lambisce una zona umida rappresentando, data la frequentazione che avrà, una forte perturbazione con l'ecosistema insediato a causa del rumore, delle polveri, del traffico. La pista rappresenterà inoltre una barriera che interromperà le relazioni che la zona umida stabilisce con l'unico ambito non urbanizzato che residuava. Si segnala inoltre che la descrizione del cantiere risulta incompleta in quanto riporta solo alcune indicazioni relative alle aree per la produzione dei manufatti. Non vengono al contrario descritte tutte le altre costruzioni indicate invece nella planimetria . Si chiede pertanto che tale cantiere venga ridimensionato e ricollocato a nord della SP19, in un lotto intercluso - e quindi di per sé già compromesso sotto il profilo ambientale - poiché circondato da tre lati da aree produttive esistenti e dall'ultimo lato dal Raccordo Au-	1. Premesso che occorre tener conto che la posizione del cantiere L.2.O.4 è strategica per la realizzazione del viadotto, l'area del cantiere sarà ridotta in estensione e si è inoltre disponibili, in fase di Progettazione Esecutiva, a concordare con il Comune una possibile rilocalizzazione della porzione di cantiere eliminata. 2. Il reticolo idrografico verrà ripristinato garantendo la continuità idraulica. 3. Quanto richiesto sarà approfondito nel progetto esecutivo 4. Le richieste relative alle viabilità accessorie saranno sviluppate in fase di progettazione esecutiva. Il Proponente non si farà carico della manutenzione delle nuove opere idrauliche e irrigue, ad eccezione della porzione d'opera sotto il sedime ferroviario. 5. Le opere idrauliche saranno realizzate ai sensi delle normative vigenti e affinamenti saranno possibili in fase di progettazione esecutiva. 6. L'irrigazione dei terreni frazionati e l'accessibilità ai manufatti irrigui-idraulici per la manutenzione è garantita. In ogni caso gli aspetti evidenziati saranno migliorati e detta-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		tostradale SP 19 (Figura 1). In questo modo si darebbe attuazione al principio più volte espresso della limitazione del consumo di suolo. In ogni caso si chiede che il ciclo di lavorazione del cantiere sia conforme alla zonizzazione acustica comunale e del parco. 2. *La costruzione della linea A.C./A.V. e delle relative opere di cantierizzazione, interessa il territorio del Comune di Flero determinando interferenze dirette (quelle tra i canali principali del Reticolo Idrico e la realizzanda linea A.V/A.C.) ed altre indirette (quali quelle tra i canali e le opere di ripristino della viabilità e dei servizi interferiti con la realizzanda linea A.V./A.C.) con le opere del Reticolo Idrico Minore (R.I.M.) di competenza del comune stesso e di altri soggetti privati. Tali interferenze, nel tratto di specifico interesse, vengono indicate solo sommariamente nel progetto definitivo e non consentono le necessarie valutazioni di carattere idraulico.* *È quindi necessario segnalare che i manufatti interferenti costituiscono di fatto quell'insieme di opere, impianti e reti con rilevanti funzioni idrauliche attraverso le quali si provvede alla regolazione delle acque ed allo scolo delle medesime ai fini della difesa del suolo. Queste ultime rivestono pertanto un interesse pubblico generale primario in quanto tutelano l'insediato urbano, le infrastrutture esistenti ed il territorio agricolo, oltre ad assumere una rilevante funzione di tipo paesistico/ambientale. Le nuove opere finalizzate alla cantierizzazione, ma più in generale, alla realizzazione della nuova linea A.V./A.C., in un complesso organico, non possono avere incidenza sul deflusso delle acque, pena esporsi al rischio di gravissimi danni e arrecare pregiudizio al territorio comunale. La tutela del territorio e delle infrastrutture irrigue-idrauliche appartenenti al Reticolo Idrico Minore rientra nell'ambito delle competenze dell'Amministrazione Comunale così come definite dalla Delibera Giunta Regionale n.VII/7868 del 25 gennaio 2002 e s.m.i. con particolare riferimento alla D.G.R. 31 ottobre 2013 n.X/883, e più precisamente agli elaborati costituenti il Documento di Polizia Idraulica del Reticolo Idrico Minore del Comune di Flero "Elaborato normativa" che in conformità alle linee giuda regionali disciplina la materia con l'intento di perseguire l'obiettivo di salvaguardia del reticolo idrografico e di protezione dei rischi naturali o conseguenti alle sue modifiche e trasformazioni.* 3. *Le indicazioni progettuali della linea A.C./A.V. non sono sufficientemente approfondite per consentire la corretta valutazione, a causa della tipicità delle infrastrutture idraulico - irrigue interessate e del delicato equilibrio dell'assetto idraulico del territorio attraversato dalla nuova linea ferroviaria e dalle relative nuove opere di cantierizzazione, peraltro ingenti data la natura dell'opera da realizzare, che richiedono il ridisegno del sistema irriguo per tutti i mappali interessati dalla viabilità di servizio alla nuova infrastruttura durante la fase di cantierizzazione, per il collegamento delle aree necessarie alla logistica, siano esse aree di cantiere operativo, logistico, di armamento, tecniche o di stoccaggio. Si chiede pertanto, per un approfondito esame tecnico delle soluzioni proposte, di poter disporre degli elementi integrativi che vengono di seguito indicati:* *- individuazione delle interferenze idrauliche con il R.I.M. sul supporto catastale e a loro restituzione in opportuna scala del rilievo dello stato di fatto sia planimetrico che altimetrico;* *- individuazione delle interferenze irrigue sul supporto catastale e la loro restituzione in opportuna scala del rilievo dello stato di fatto sia planimetrico che altimetrico;* 4. *Si chiede pertanto, per un approfondito esame tecnico delle soluzioni proposte, di poter disporre degli elementi integrativi che vengono di seguito indicati:* *- individuazione del frazionamento dei mappali interessati dalle opere principali (linea A.V./A.C.) e dalle opere provvisionali pe r la realizzazione del cantiere su supporto cartografico catastale;* *- predisposizione degli elaborati progettuali definitivi delle nuove opere idraulicheirrigue appartenenti al R.I.M.;* *- predisposizione degli elaborati progettuali definitivi delle nuove opere irrigue necessarie per garantire l'irrigazione dei terreni frazionati dalla nuova linea A .V./A.C.;* *- individuazione delle viabilità accessorie per le manovre, ispezioni, manutenzioni sul reticolo idraulico-irriguo e per l'accesso a i terreni agricoli;* *- predisposizione del fascicolo di manutenzione delle nuove opere idraulico-irrigue e prevederne la copertura finanziaria;* *in mancanza dei quali si esprimere parere negativo per quanto di competenza alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale avviata per la cantierizzazione.* 5. *Si segnala inoltre, a titolo esemplificativo e non esaustivo, che gli elaborati progettuali delle nuove opere irrigu-*	*gliati in fase di progettazione esecutiva anche mediante il confronto con gli Enti di competenza.* *Lungo gli argine dei canali non è prevista la piantumazione di essenze arboree e/o arbustive al fine di consentire la regolare manutenzione dei canali stessi.* *La raccolta delle acque di prima pioggia relative ai cantieri e alle aree di stoccaggio mantenendo il principio di invarianza idraulica è già prevista. Le modalità saranno dettagliate nella fase di redazione del P.E.* 7. *In PD sono state eseguite le dovute verifiche idrauliche con riferimento al viadotto sul Fiume Mella nella specifica relazione idraulica inserita nella Parte 4 (RELAZIONI IDROLOGICHE E IDRAULICHE). Si tenga conto che la competenza sul corso d'acqua in questione è relativa all'AIPO.* 8. *Nel Progetto Definitivo sono individuate le interferenze idrauliche con la linea AV/AC, e riportate nell'Allegato A della relazione idrologica (Parte 4 degli Elaborati di PD) e nelle "Planimetria e generali delle interferenze idrauliche della linea AC Br-Vr e bacini relativi" (Parte 4) oltre che rappresentate sulle tavole "Planimetria sistemazioni idrauliche di linea" a scala 1:1000 (Parte 15) .* *Le interferenze sono relative ad un reticolo principale, ad un reticolo secondario e ad alcuni canali irrigui .* *Maggiori dettagli sul reticolo idrico minore, in merito alle richieste qui formulate, saranno sviluppati in fase di redazione del PE.* 9. *In fase di progettazione esecutiva saranno definite con precisione tutte le risoluzioni delle interferenze idrauliche.* 10. *In sede di PE si procederà alla rilocalizzazione dell'area di Stoccaggio.* 11. *L'affinamento sulla scelta delle strade pubbliche percorse dai mezzi di cantiere sarà oggetto della progettazione esecutiva in accordo con le esigenze degli enti.* 12. *Per l'area tecnica L.2.A.T.20. si rimanda alla controdeduzione del punto N° 144.* *L'area tecnica L.2.A.T.25 è fuori tratta (IC BSW)* 13. *Premesso che alcune opere (vasche di accumulo e fitodepurazione del raccordo autostradale, impianti arbustivi lungo le scarpate del raccordo autostradale) non rientrano nelle competenze del Proponente, si fa presente che le opere di mitigazione sono già previste in progetto.* *Con riferimento ai fondi contigui alla linea per gli agricoltori ed i proprietari dei fondi agricoli, l'accessibilità verrà garantita.* 14. *Le misure di mitigazione a verde finalizzate alla schermatura delle opere nelle situazioni di interferenza visiva sono già previste in progetto.* 15. *Nel progetto esecutivo, quando saranno ben definite le aree*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		o-idrauliche necessarie per risolvere le interferenze per la cantierizzazione dovranno: *- soddisfare i criteri di dimensionamento impartiti dalla D.G.R. X/883 del 31/10/2013 e dall'Autorità di Bacino del Fiume Po, oltre che conformarsi alle specifiche disposizioni contenute nell'"Elaborato normativo" del Documento di Polizia Idraulica del Reticolo Idrico Minore del Comune di Flero;* *- prevedere raccordi alla rete esistente sia a monte che a valle da estendersi per tutta l'estensione della fascia di rispetto ferroviaria (50 m), oltre che nei tratti interessati dalle opere per la cantierizzazione;* *- prevedere il rivestimento dei tratti di canale in sede di nuova esecuzione secondo le indicazioni dell'ingegneria naturalistica;* *- individuare le viabilità accessorie per le manovre, ispezioni e manutenzioni ai manufatti idraulici;* *- prevedere sotto passi o sovrappassi di grandi dimensioni associati ai manufatti idraulici più importanti, per costituire passaggi ecologici e collegamento alla viabilità di servizio della rete irriguo-idraulica;* *- prevedere a valle della nuova linea ferroviaria ad A.V./A.C e relative opere di cantierizzazione, le nuove opere irrigue necessarie per garantire l'irrigazione dei terreni frazionati secondo tipologie e modalità da concordare anche con l'utenza irrigua privata;* 6. *Si segna la inoltre, a titolo esemplificativo e non esaustivo, che gli elaborati progettuali delle nuove opere irriguo-idrauliche necessarie per risolvere le interferenze per la cantierizzazione dovranno:* *- prevedere a monte della nuova linea ferroviaria ad A.V./A .C e relative opere di cantierizzazione, le nuove opere di colo dei terreni e di collega mento necessarie per evitare il ristagno sui terreni frazionati;* *- prevedere, le viabilità accessorie per l'accesso ai terreni ed alla rete irrigua minore;* *- prevedere opere di mitigazione ambientale e di ripiantumazione lungo gli argini dei nuovi canali* *- prevedere le modalità di raccolta delle acque di prima pioggia relative ai cantieri e alle aree di stoccaggio mantenendo il principio di invarianza idraulica.* *Si osserva inoltre, vista la recente esperienza relativa alla cantierizzazione del Raccordo Autostradale SP19, le opere idrauliche qualora previste dovranno essere comunicate all'autorità competente con effettivo rilascio di permesso e oneri manutentori, in quanto l'autorizzazione della VIA non esclude le altre procedure amministrative che devono comunque essere portate a termine. Si chiede pertanto che tali obblighi vengano scrupolosamente rispettati.* 7. *Il progetto della linea prevede la realizzazione di un viadotto sul fiume Mella. Si segnala che la zona a sud del viadotto previsto e dell'esistente viadotto del "Raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (Ati), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari" è soggetta ad esondazione. Si ritiene che il posizionamento di ulteriori pile per la realizzazione del secondo viadotto crei un impatto significativo per quanto riguarda la gestione delle acque superficiali di un fiume del reticolo idrico primario. Si fa notare inoltre che dai documenti dello SIA non è ancora stata svolta la verifica idraulica, ma essa non può essere non contenuto rinviabile al progetto esecutivo, in quanto comporta la necessità di valutare ora gli impatti di eventuali modifiche alle soluzioni progettuali. Si chiede quindi una soluzione alternativa da concordare con l'amministrazione comunale, come ad esempio l'allargamento del letto del fiume, sempre fatti salvi gli impatti derivanti che andranno compiutamente valutati. Si dovranno anche valutare le modifiche nelle fasce fluviali derivanti dagli interventi in alveo, concordando con l'autorità di bacino competente ogni opera, avendo la massima attenzione al dissesto idrogeologico. Si segna la inoltre che l'intervento sarà impattante anche sulla Rete Ecologica Regionale, la quale costituisce elemento primario nella progettazione urbanistica da recepire obbligatoriamente negli strumenti di governo del territorio.* 8. *Nel caso in cui l'osservazione 1 non fosse accettata, per quanto riguarda il cantiere operativo L.2.0.4 non è possibile non esprimere alcune osservazioni relative anche agli impatti ambientali ed in particolare a quelli idraulici.* *Per le aree agricole della bassa Bresciana è estremamente importante la gestione dlle acque attraverso il reticolo idrico minore. Oltre agli aspetti paesaggistici legati alla presenza di rogge e fontanili ci sono anche aspetti connessi all'agricoltura e all'assetto idrogeologico visto il ruolo rilevante di rogge e canali quale elemento per lo smaltimento delle acque meteoriche in caso di eventi intensi - che non possono essere trascurati. Si segnala quindi la necessità di verificare la continuità del reticolo minore lungo tutta la linea, affinché*	*di cantiere ed i layout relativi sarà possibile identificare e dimensionare le barriere acustiche mobili* *In fase di avvio lavori poi saranno aggiornate le ubicazioni delle postazioni di misura del monitoraggio ambientale in relazione all'effettiva posizione delle sorgenti di potenziale impatto.* 16. *Le modalità di scotico e di ripristino delle aree che verranno utilizzate temporaneamente come cantieri e/stoccaggi sono ampiamente collaudate nelle altre tratte di opere AV precedentemente realizzate (Milano-Bologna) o in corso di realizzazione (Treviglio-Brescia) ed hanno garantito una funzionalità all'uso agricolo paragonabile a quella precedente l'intervento.* *Le strade pubbliche utilizzate per la viabilità di cantiere verranno ripristinate allo stato originario e restituite all'Amministrazione.* *Le eventuali garanzie saranno espresse negli accordi di occupazione che saranno di volta in volta definiti.* *La valutazione tecnico economica non risulta possibile data la genericità della richiesta.* *La richiesta è accolta come precisato al punto FL24.* 17. *La richiesta non è accolta come precisato al punto FL25.*

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		venga mantenuta la possibilità di irrigazione di tutte le Aree agricole circostanti la linea sia in fase di realizzazione dell'opera che dopo la chiusura del cantiere. In questo modo una maggiore sicurezza sotto il profilo idrogeologico verrà garantita. 9. *Per quanto riguarda il cantiere L.2.0.4 l'ipotesi di tombinatura può creare problemi solto diversi punti di vista:* *- i corsi d'acqua sono alimentati anche da fontanili la cui chiusura eliminerebbe un'area di interesse ambientale importante;* *- vengono impattnle direttamente due zone umide parte del Parco Agricolo Regionale del Monte Netto;* *- a ridosso dell'area del cantiere e della viabilità ad esso connesso esistono due pozzi privati utilizzati per l'irrigazione (uno al confine con il cantiere armamento Gardesana e uno in coincidenza della pista di cantiere prossima al cavalcavia che supera sia il Raccordo Autostradale che la linea A.C./A.V.) quindi è evidente che le aziende agricole che li utilizzano debbano essere messe in condizione di poter continuare le loro attività prevedendo la realizzazione di altri pozzi in un luogo raggiungibile;* *- è presente un pozzo pubblico dal quale verrà attinta acqua per le lavorazioni di cantiere, tuttavia non è chiaro il cono di depressione determinato da un tale utilizzo e se questo risulti significativamente impattante;* *- sono presenti nell'area occupata dal cantiere una serie di fossi di derivazione che servono per l'irrigazione che devono essere mantenuti per garantire l'utilizzo dei fondi agricoli senza l '"indennizzo ad incolto", ma mantenendo la propria produzione.* *Per i motivi sopra descritti si chiede che vengano valutate soluzioni diverse e che vengano salvaguardati gli aspetti naturalistico-ambientali e tutti i manufatti esistenti.* *Si ribadisce inoltre che alla fine dell'utilizzo dell'area di cantiere ogni corso d'acqua dovrà essere ripristinato comprese le rive con le specie arboree ora esistenti.* 10. *L'area di stoccaggio L.2.S.T.22 localizzata nel comune di Capriano del Colle è identificabile nella tavola che indica le aree e la viabilità di cantiere IN0500DE2P5CAOOOOO190 (in particolare relativa al cantiere L.2.0.4 sito nel comune di Flero) a causa dell'utilizzo di una cartografia obsoleta ricade quasi interamente su un complesso residenziale di recente ultimazione di circa 92 unità abitative (Cascina S. Giorgio).* *Si chiede pertanto che l'area di stoccaggio L.2.S.T.22 venga trasferita altrove, valutando correttamente gli impatti di alternative localizzative, dato che le dimensioni disponibili tra l'area residenziale ed il fiume Mella sono esigue e non raggiungono i circa 58.000 m2 previsti per l'arca di stoccaggio.* *Si prediligano alternative localizzative su aree intercluse o dismesse, che non comportino consumo di nuovo suolo.* *Tale attenzione da considerare un carattere imprescindibile di una buona progettazione, ma il progetto ne risulta completamente carente* 11. *Facendo riferimento alla documentazione "Relazione generale dei Flussi di Transito" rev. O del 31.03.2014 ed alla relativa "Planimetria di individuazione della viabilità con indicazione dei flussi di transito" rev. 1 del 01.07.2014, in riferimento all'ambito comunale di Flero (Bs), si rileva che per lo studio del traffico sono stati considerati i dati delle strade statali e provinciali effettuati in". ..rilievi in un giorno feriale infrasettimanale nel periodo ottobre - dicembre 2004". Viene inoltre genericamente riportato "Sono stati comunque consultati i dati pubblici relativi al "Piano del Traffico della viabilità extraurbana" (ultima modifica 30/05/2011) senza rilevare particolari scostamenti di dati utilizzati nel progetto..."* *Si ricorda che, ai sensi dell'art. 36 del CdS, comma 5, il Piano del Traffico (urbano o extraurbano) deve essere aggiornato ogni due anni e quindi dovrebbero essere effettuati con tale cadenza le campagne di rilievo del traffico. Pertanto dati rilevati nell'anno 2004 non possono essere considerati validi e la variazione rispetto al PTVE del 2011 non può considerarsi insignificante. Tale mancanza di dati di traffico, si evidenzia dal fatto che non è stato applicato alcun modello di simulazione del traffico in modo da valutare l'aggravio indotto dal cantiere della Linea AV/AC sulle strade in esercizio. Inoltre gran parte della viabilità nell'ambito del Centro Abitato del Comune di Flero, viene indicata come "viabilità esistente interessata da traffico di cantiere", senza verificare quale peggioramento del Livello di Servizio si avrebbe sulle strade in esercizio. Si rileva che nessuna direttrice dei flussi di traffico con Origine/Destinazione le aree di cantiere interessa la SP 19, l'unica arteria di tipologia autostradale parallela al tracciato AV/AC. Si chiede quindi che venga effettuato un aggiornamento delle indagini di*	

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		traffico, ed alla luce dei dati raccolti, venga redatta una matrice O/D per applicare un modello di simulazione del traffico e quindi valutare le direttrici ottimali dei flussi di cantiere, al fine di ridurre il più possibile l'impatto sulla viabilità ordinaria. Di conseguenza calcolare i Livelli di Servizio delle strade in esercizio in funzione del traffico indotto dal cantiere. 12. *In riferimento alla viabilità diretta alle aree di stoccaggio L.2.A.T.20, L.2.A.T.25 si osserva che non possibile utilizzare la via Coler per raggiungere tali aree a causa delle caratteristiche geometriche e funzionali delle strada non adatta al passaggio di mezzi pesanti. Inoltre anche le piste di cantiere non bitumate hanno un carattere fortemente invasivo e il raccordo con la viabilità presente aumenta in modo consistente il grado di 'perturbazione' ambientale e paesaggistica. Per questi tracciati si ritiene che siano state fatte previsioni senza tener conto delle modifiche avvenute, anche a livello della pianificazione comunale, che non ne consentono più l 'attuazione (ad esempio nel caso della viabilità in loc. Campesana-Caselle dove sono previste aree di stoccaggio). Si chiede pertanto che vengano valutate delle alternative.* 13. *Si osserva che le aree circostantilla linea sono state valutate come agricole a basso valore naturalistico, tuttavia le stesse sono inserite nel Parco Regionale del Monte Netto appunto a carattere espressamente agricolo, quindi il loro valore dal punto di vista ambientale e paesistico ha una rilevanza alta. Tale valenza è sottolineata sia dal Piano urbanistico vigente nel comune di Flero e Capriano del Colle che sul Piano Territoriale di Coordinamento del Parco. Si chiede pertanto che vengano riviste tali valutazioni sul carattere dei suoli attraversati dalla linee prevedendo adeguate mitigazioni e compensazioni.* *Data inoltre la presenza di numerose aree naturali si chiedono ulteriori misure di protezione tramite recinzioni e/o pannelli delle aree con elementi naturali, quali:* *- fontanili di via Ferretti-Torricelli;* *- impianti arbustivi lungo le scarpate e le area contigue al Raccordo autostradale;* *- vasche di accumulo e fitodepurazione delle acque del Raccordo autostradale;* *- bosco del vaso Fiume;* *- eventuali alberi e alberature nelle vicinanze delle opere.* *Dovrà essere inoltre verificata l'accessibilità ai fondi contigui alla linea per gli agricoltori coi proprietari dei fondi agricoli per esercitare le proprie attività.* 14. *Non avendo a disposizione il profilo altimetrico in affiancamento tra la linea A.C/A.V. ed il Raccordo Autostradale non è possibile definire se le due linee infrastrutturali corrano alla stessa altezza rappresentando un'unica cesura, oppure, a causa delle differenti pendenze che possono essere previste tra una linea ferroviaria ed una stradale le due risultino sfalsate determinando una maggiore interferenza visiva. Tale interferenza potrebbe compromettere la percezione visiva del Monte Netto da Nord verso Sud per tutta la sua lunghezza.* *Si chiede quindi di realizzare un elaborato che mostri l'effetto altimetrico dell'affiancamento delle due linee infrastrutturali e qualora non risultassero allineate si prevedono delle schermature sufficientemente alte da mitigarne l'impatto visivo tramite alberature ad alto fusto, considerando tuttavia compensazioni adeguate al fatto di aver reso impossibile la percezione visiva del Monte Netto a Nord della linea.* 15. *Relativamente alla componente ambientale del rumore si richiama anzitutto la necessità che il progetto esecutivo dell'infrastruttura sia realizzato in conformità a quanto indicato all'alt. 4 del DPR 18/11/'98 n . 459, "Regolamento recante le norme di esecuzione dell'art. I I della Legge 26 ottobre 1995, n. 448, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario". Si segnala che dalla lettura della documentazione del progetto definitivo relativa alla cantierizzazione emerge come la componente rumore sia valutata in termini assolutamente generali e scarsamente contestualizzati ai siti presenti nel territorio del Parco. Si chiede quindi iu particolare di:* *- indicare nel progetto esecutivo del cantiere per quali porzioni di FAL si intendono utilizzare barriere acustiche e con che altezza;* *- valutare impatti acustici ad hoc analizzando i livelli di rumore prodotti ed i vari cicli di lavoro, vista la prolungata durata temporale delle lavorazioni e le postazioni di lavoro fisse (in particolare l'area di lavoro L.2.0.4). Nello specifico deve essere almeno stimato l'impatto acustico dell'impianto di betonaggio del sito L.2.0.4 e di tutte le opere o attività ad esso connesse, nella consapevolezza che per tale impianto si valuterà. In eventuale opportu-	

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		nità di concessione della deroga alle emissioni acustiche.; *- valutare la necessità di inserire degli ulteriori punti di monitoraggio acustico, da indicare nel progetto esecutivo, a valle delle precedenti richieste di approfondimento.* *16. Un altro aspetto problematico risulta essere quello delle mitigazioni e della restituzione dei terreni agricoli alle condizioni ante-operam. Si sollevano perplessità sul fatto che lo scotico di 40 cm effettuato nelle aree di cantiere e poi restituito a fine lavori sia sufficiente a garantire una produttività agricola paragonabile a quella esistente e analogamente si ritiene critico che lo stoccaggio di materiali e le lavorazioni del cantiere non costituiscano un inquinamento nei confronti del suolo che li ospita. Si chiede pertanto che le aree agricole interessate dal cantiere e dalla relativa viabilità. vengano restituite alla comunità con condizioni di produttività agricola paragonabili a quelle ante-operam. Si chiede inoltre che venga prevista una polizza fideiussoria legata al ripristino.* *17. Nota* ** la mitigazione dell'impatto ambientale tramite fasce boscate verso il Parco Articolo del Monte Netto;* ** la riqualificazione del sistema idrografico e della vegetazione ripariate riconfigurandolo come elemento portante della rete ecologica locale.* *Per gli interventi già previsti e qui richiesti, si sottolinea l'importanza di definire le modalità realizzative e gestionali a lungo termine, sotto la diretta responsabilità (anche di garanzia fidejussoria) da parte di Cepav Due.*	
		INTERVENTI COMPENSATIVI RICHIESTI *Altre opere compensative riguardano principalmente la viabilità e gli aspetti naturali e possono essere sintetizzate come segue:* *- realizzazione dell'itinerario ciclopedonale da Brescia a Monticelli d'Oglio nei comuni di Flero, S. Zeno Naviglio, Capriano del Colle e Poncarale per la valorizzazione dei percorsi di mobilità dolce all'interno del Parco Agricolo Regionale del Monte Netto. Tale itinerario è stato già approvato dal comune con Delibera del C.C. n° 6 del 14.3.1999;* *- Per garantire la tutela assoluta dell'area a sud della linea sotto il profilo ambientale e naturalistico (sia per gli aspetti legati all'attività agricola che alle aree naturali) si chiede la riqualificazione di aree cruciali quali nodi della rete ecologica come i percorsi verso il Monte Netto (strade poderali e ponticelli di collegamento, rete sentieristica). Tali aspetti sono sottolineati anche dal progetto "Un corridoio ecologico per il fiume Mella" che si vorrebbe vedere realizzato e relativo, oltre che al comune di Flero, anche ai comuni di Castel Mella, Azzano Mella, Capriano del Colle, Poncarale oltre ai comuni di Collebeato, Brescia, Roncadelle, Dello, Offlaga, Manerbio, Leno, Cigole, Pavone del Mella, Milzano e Pralbonio;* *- Riqualificazione del percorso ciclopedonale lungo il fiume Mella;* *- formazione di nuovi fontanili a fronte di quelli eliminati o compromessi;* *- miglioramento forestale aree bosco aree umide*	*INTERVENTI COMPENSATIVI RICHIESTI* La richiesta non è accolta come precisato al punto N° 144.
237.	PGS Asfalti Intera tratta 12/12/2014 Lettera pervenuta anche a Cepav Due ma non presente sul sito MATM	*La società è titolare di autorizzazioni provinciali in tre diversi siti estrattivi, tutti di proprietà, inseriti rispettivamente negli ambiti ATEg25 in comune di Rezzato, ATEg40 in comune di Ghedi e ATEg50 in comune di Leno. L' Ateg25, così come inserito nel Piano Provinciale cave settore sabbia e ghiaia (approvato dal Consiglio Regionale della Lombardia e pubblicato sul BURL in data 25.01.2005) mantiene ad oggi, oltre a quanto autorizzato, un volume disponibile pari a circa mc 7.000.000, (come indicato nelle schede di Piano che si allegano). Si precisa che, oltre alle riserve sopradescritte, risultano ad oggi regolarmente autorizzati circa mc 2.500.000 nell'ambito. Tale volume residuo è il risultato del giacimento potenzialmente sfruttabile risultante dalla coltivazione di tutta l'area inserita e perimetrata come Ambito Territoriale Estrattivo, alle profondità raggiungibili, in aggiunta a quanto assentibile con le previsioni volumetriche del Piano Provinciale Cave. In effetti il quantitativo autorizzato ai soggetti operanti nell' ATE determinano la coltivazione solo di alcune porzioni di ambito e non alla profondità massima raggiungibile. Pertanto ne deriva una disponibilità areale e volumetrica tale da poter garantire l'approvvigionamento di un volume indicato nella scheda cli piano, attivando le procedure che la norma regionale prevede in accordo con i soggetti titolari o proprietari delle aree. Vi è da ricordare che l' Ate 25 ha già completato tutte le opere di mitigazione ambientale e di compensazione, che hanno interessato tutto il perimetro dell' ATE risultando perciò già dotato di quelle opere accessorie e di contenimento degli impatti che l' attivazione di nuove cave dovrebbe mettere in cantiere. Inoltre come previsto nel Progetto di gestione produttiva dell' ATE e nelle singole autorizzazioni rilasciate ai soggetti operatori,*	Vedere Osservazione n° 10

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		sono in corso le azioni di monitoraggio ambientale che a breve verranno implementate con il posizionamento di centraline di rilevamento fisse. Si aggiunga a ciò l'ubicazione defilata dell 'ATE, tra la tangenziale sud di Brescia e l 'autostrada A4, con opere di completamento e miglioria della rete viaria che sono in corso di realizzazione a spese degli operatori: sarà attivato il nuovo svincolo di Rezzato in entrata/uscita dalla tangenziale sud ancor più prossimo alle aree di cava. Ovviamente a maggior completezza d'informazione va aggiunto che le cave attive nell' A TE g25 possono fornire inerte sia non lavorato sia lavorato, essendo dotate di impianti di lavorazione e valorizzazione dell'inerte estratto, e che la viabilità secondaria, di connessione tra le aree estrattive e la rete provinciale, è buona ed è da poco stata migliorata . La scrivente sarebbe in grado, stante la propria organizzazione, di garantire la gestione anche di elevati quantitativi. Il ns sito estrattivo si trova nelle immediate vicinanze dell'opera, ad una distanza entro i 5 km dal tracciato, con una viabilità come sopradescritta assolutamente adeguata alle specifiche esigenze. Presso la nostra area sita all'interno dell'ATEg25 potremmo mettere a disposizione della Vs Spettabile Società, a fronte di una procedura di VIA che vada ad attingere alle riserve del giacimento, un quantitativo compreso fra 1.000.000 e 1.500.000 mc di inerte, ipotizzando di scavare su tutta l'area di ns proprietà fino ad una profondità di 25 mt p.c., come peraltro già avviene su aree adiacenti alla ns. Da sottolineare che tale nuova configurazione del nostro sito produttivo potrebbe incontrare il favorevole parere degli enti locali interessati, poichè ad oggi sulle ns aree vige una previsione di ritombamento, ossia la possibilità di creare nuove future discariche. L'approfondimento invece dell'escavazione ci uniformerebbe m vicini operatori come l'amministrazione comunale e provinciale auspicano da sempre.Ovviamente tutte le tipologie di materiale inerte proveniente dai nostri siti sono dotate di regolare marcatura CE per gli aggregati Inoltre come previsto nel Progetto di gestione produttiva dell' ATE e nelle singole autorizzazioni rilasciate ai soggetti operatori, sono in corso le azioni di monitoraggio ambientale che a breve verranno implementate con il posizionamento di centraline di rilevamento fisse. Si aggiunga a ciò l'ubicazione defilata dell 'ATE, tra la tangenziale sud di Brescia e l 'autostrada A4, con opere di completamento e miglioria della rete viaria che sono in corso di realizzazione a spese degli operatori: sarà attivato il nuovo svincolo di Rezzato in entrata/uscita dalla tangenziale sud ancor più prossimo alle aree di cava. Ovviamente a maggior completezza d'informazione va aggiunto che le cave attive nell' A TE g25 possono fornire inerte sia non lavorato sia lavorato, essendo dotate di impianti di lavorazione e valorizzazione dell'inerte estratto, e che la viabilità secondaria, di connessione tra le aree estrattive e la rete provinciale, è buona ed è da poco stata migliorata . La scrivente sarebbe in grado, stante la propria organizzazione, cli garantire la gestione anche di elevati quantitativi. Il ns sito estrattivo si trova nelle immediate vicinanze dell'opera, ad una distanza entro i 5 km dal tracciato, con una viabilità come sopradescritta assolutamente adeguata alle specifiche esigenze. Presso la nostra area sita all'interno dell'ATEg25 potremmo mettere a disposizione della Vs Spettabile Società, a fronte di una procedura di VIA che vada ad attingere alle riserve del giacimento, un quantitativo compreso fra 1.000.000 e 1.500.000 mc di inerte, ipotizzando di scavare su tutta l'area di ns proprietà fino ad una profondità cli 25 mt p.c., come peraltro già avviene su aree adiacenti alla ns. Da sottolineare che tale nuova configurazione del nostro sito produttivo potrebbe incontrare il favorevole parere degli enti locali interessati, poichè ad oggi sulle ns aree vige una previsione di ritombamento, ossia la possibilità di creare nuove future discariche. L'approfondimento invece dell'escavazione ci uniformerebbe m vicini operatori come l'amministrazione comunale e provinciale auspicano da sempre.Ovviamente tutte le tipologie di materiale inerte proveniente dai nostri siti sono dotate di regolare marcatura CE per gli aggregati	
238.	Provincia di Verona 22/12/2014 U.0126080	- *Nei vincoli non viene considerata la presenza dei vincoli monumentali della Chiesetta di San Lorenzo e di Madonna degli Angeli;* - *Il progetto definitivo della TAV/TAC deve essere coordinato con quello dell' Autostrada Bs-Vr-Vi-N spa per permettere la realizzazione del nuovo casello autostradale di Castelnuovo del Garda, pertanto il progetto definitivo della linea treni ad alta velocità / capacita deve recepire incondizionatamente il progetto Autostrada Bs·Vr-Vi- spa;* - *Non è stato considerato nel progetto definitivo di TAV/TAC la presenza dell'ex discarica di rifiuti solidi urbani denominata Mischi a sud dell'innesto a trombetta del futuro casello autostradale di Castelnuovo del Garda. Sarà quindi necessario da parte del proponente procedere preliminarmente ad una bonifica del sito;* - *In merito alia cava di prestito di materiale litoide prevista nel Comune di Castelnuovo del Garda si rammenta che quest'ultimo non è inserito nell' elenco regionale dei Comuni in cui possono essere realizzate cave (allegato I e 2 della L.R. n. 44/82). E' pertanto tassativo provvedere all'approvvigionamento dei 750.000 mc di materiale attingen-*	- Allo scopo è stata predisposta opportuna documentazione integrativa fornita al MiBACT come richiesto dallo stesso Ministero. Si rimanda inoltre alla controdeduzione di cui all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo. - Si prende atto dell'osservazione e si precisa che la situazione in progetto è "conforme alle previsioni del progetto esecutivo del nuovo casello come asserito alla scheda 50 emessa da Società Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA in sede di CdS. Si rimanda inoltre alla controdeduzione di cui all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo. - Non risulta interferenza tra linea AV e la discarica Mischi. Siri-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		do dalle numerose cave presenti in zona già autorizzate. Problematiche di ordine economico non possono essere frapposte quale ostacolo a valide alternative. *- L'uso della viabilità comunale, provinciale e regionale come viabilità di cantiere deve essere preventivamente concordata con gli enti proprietari, al fine di coordinarne l'uso con il traffico locale;* *- Il Consorzio Cepav 2 dovrà presentare ai Comuni interessati, per l'approvazione, un cronoprogramma che detti i tempi necessari e propedeutici alla realizzazione della nuova linea TAV/TAC.*	manda alla controdeduzione di cui all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo. - Vedere Osservazione n° 10 - Nella fase realizzativa l'utilizzo della viabilità per i mezzi di cantiere sarà concordato con gli enti proprietari. Nella relazione "IN0500DE2RGMD0000003 - RELAZIONE DESCRITTIVA LOTTI COSTRUTTIVI E FUNZIONALI" compresa nella Parte 1 Volume 3 è presente un cronoprogramma di massima per Lotti costruttivi. Il programma dettagliato sarà sviluppato in PE. Si rimanda altresì alla controdeduzione di cui all'osservazione N° 35 del Comune di Castelnuovo.
		- Laghetto del Frassino. *La galleria denominata del "Frassino" prevista nel progetto definitivo, intercetta due corsi d'acqua di alimentazione del Laghetto (Rio Giorgano e Rio Paulmano). Il rischio sulla variazione del volumi di acqua immessi a seguito del lavori deve essere scongiurato;* *• Devono essere adottati, sia in fase di esecuzione che di esercizio, idonei sistemi atti a garantire la continuità della falda idrica;* *• Trattandosi di sito d'interesse comunitario (SIC) e zona di protezione speciale (ZPS) si richiede una maggiore verifica di compatibilità applicando rigorosamente le norme di tutela del sito.*	· In fase definitiva sono previsti dei sifoni per risolvere l'interferenza con i corsi d'acqua citati. In fase di PE l'intervento sarà dettagliato al fine di garantire la continuità degli stessi. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione N° 91 del Comune di Peschiera. · Osservazione non pertinente con le procedure in oggetto. Il progetto preliminare dell'opera è stato dichiarato compatibile dal punto di vista ambientale con prescrizioni dal CIPE con la Delibera n. 120 del 2003. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione N° 91 del Comune di Peschiera.
		- BASE CARTOGRAFICA (TRACCIATO AV/AC E CANTIERIZZAZIONE) *La base cartografica utilizzata per la stesura del progetto definitivo, non risulta aggiornata, in particolare non e inserita la nuova SR 11 tratto casello dI Peschiera del Garda - rotatoria di Cavalcaselle con innesto su SS 450 dI Affi. Inoltre non sono stati inseriti i nuovi svincoli oggetto dell'intervento dI riqualificazione ed ammodernamento della SR 11 da parte di veneto Strade (svincolo SP 28 e svincolo di Porto Vecchio) Per ridurre gli impatti sulla viabilità esistente si rende necessario rivedere la viabilità per la cantierizzazione prevista per la direzione Castelnuovo del Garda, utilizzando la nuova tangenziale SR11.*	Il progetto dell'opera è stato redatto sulla base di una cartografia 1:1000 restituita da un recente volo. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione N° 91 del Comune di Peschiera.
		- INTERFERENZE ACQUEDOTTO (CANTIERIZZAZIONE) *Il pozzo previsto nell'ambito del cantiere operativa L.5.0.1, nonché le aree di cantiere (ca. 65.000 mq) e di due aree di stoccaggio materiali (ca. 15.500 mq complessivi), si trovano ad una distanza inferiore al 200 m dai due più importanti pozzi di approvvigionamento idrico dell'acquedotto comunale di Peschiera (località Berra Vecchia, Berra 1 e Berra 2), o comunque in aree a ridosso degli stessi. Occorre pertanto spostare il cantiere operativo L.5.0.1, le aree dI stoccaggio e il nuovo pozzo di cantiere, individuando una o piu aree alternative e se necessaria dI ridotte dimensioni poste ad una distanza maggiore rispetto agli attuali pozzi dell'acquedotto comunale, per evitare interferenze con la falda.* *- Nei cantieri operativi dovrà essere evitato l'uso di impianti tipo imhoff in prossimità di pozzi per l'approvvigionamento idrico.*	Si prende atto. Il Cantiere sarà modificato in fase di PE tenendo conto della presente osservazione. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione N° 91 del Comune di Peschiera. Nell'ambito della redazione del progetto esecutivo si provvederà ad individure la migliore soluzione tecnica per la realizzazione degli scarichi. Si rimanda alla controdeduzione di cui all'osservazione N° 91 del Comune di Peschiera.
		RACCOMANDAZIONI *· Dovranno essere minimizzate le interferenze impattanti tra i cantieri e la viabilità esistente;* *· Dovrà essere ottimizzato il carico dei mezzi di trasporto e, per il materiale sfuso, dovranno essere preferiti mezzi di grande capacità per ridurre il numero di veicoli in circolazione. In uscita dai cantieri, dovrà essere prevista una postazione di lavaggio delle ruote e della carrozzeria dei mezzi per evitare dispersioni polverose lungo i percorsi stradali; eventuali tramogge o nastri trasportatori di materiale sfuso o secco, di ridotte dimensioni granulometriche, dovranno essere opportunamente dotate di adeguati sistemi di protezione (teli di copertura, carter);* *. Il materiale di risulta proveniente dagli scavi deve essere indirizzato a recupero o riutilizzo, ai sensi del D.lgs. 152/2006, ove possibile;*	Le osservazioni presentate saranno considerate in fase esecutiva della cantieristica. Il progetto prevede di massimizzare il riutilizzo del materiale escavato; la gestione delle terre e rocce di scavo verrà effettuata ai sensi del Dlgs 161/2012
		Relativamente alla problematica delle vibrazioni, si ritiene indispensabile, nella fase di cantierizzazione, prevedere	Per quanto riguarda la fase realizzativa sono state identificate tut-

N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		l'informazione della cittadinanza interessata dal procedere dei lavori, al fine di preparare, per quanto possibile, all'impatto, seppur transitorio, che la costruzione della linea produrrà; *· Si richiede che in fase esecutiva siano adottati tutti gli accorgimenti e le procedure utili al contenimento dell'impatto acustico in fase di cantierizzazione relativi al traffico indotto per la costruzione e all'attività stessa di cantiere (scelta e manutenzione dei macchinari, progettazione del cantiere, modalità operative, opere di mitigazione, ecc.);*	te le situazioni di criticità e previste le relative misure di contenimento del rumore e delle vibrazioni in modo adeguato. Si ricorda inoltre che è previsto un monitoraggio ambientale per tutte le componenti in fase ante opera, corso d'opera e post operam.
		- Garantire in tutte le fasi di cantiere un'adeguata mobilità, in particolare produrre uno studio che evidenzi la viabilità privata e pubblica nelle fasi di costruzione avendo cura di comunicarli per tempo ed efficacemente alla popolazione; *- Le attività di cantiere dovranno essere programmate nel dettaglio, al fine di minimizzare gli impatti, con riferiment a:* *• stoccaggio dei materiali in uso (di cui vanno specificate la tipologia, i quantitativi ed il tempo di permanenza);* *• movimentazione;* *• tipologia delle lavorazioni (con conseguente produzione di emissioni, polveri, acque reflue ....);* *- In base alle risultanze di studi dei flussi veicolari durante le fasi di cantiere, i progetti esecutivi devono prevedere ulteriori approfondimenti e accorgimenti tecnici per migliorare le condizioni viabili e semaforiche necessarie anche sui nodi particolarmente complessi, prossimi all'area di intervento, finalizzate a ridurre i relativi livelli di traffico;* *- Si raccomanda di fornire, per tutti i cantieri, e prima dell'inizio dei lavori, dei dati riguardanti i rifiuti ed i materiali di scarto agli Enti competenti; ,* *- piano del traffico, elemento ritenuto indispensabile per una corretta implementazione progettuale; considerato anche quanto precedentemente valutato e raccomandato,* *- Nella redazione del progetto esecutivo dovranno essere adeguatamente risolte tutte le criticità anche in ordine agli accessi degli insediamenti attuali e previsti*	In sede di progettazione esecutiva della cantieristica verranno considerate le osservazioni presentate
		- Al fine di contenere le polveri e gli inquinanti, si dovrà far uso di pannelli o schermi mobili e di barriere antipolvere nel delimitare le aree di cantiere, *- In fase di cantiere dovrà essere condotto un monitoraggio costante al fine di tenere sotto controllo possibili inquinanti dovuti a sversamenti accidentali da mezzi di cantiere. Eventuali serbatoi per lo stoccaggio degli oli e dei carburanti dovranno essere realizzati all'inteno di una idonea vasca impermeabilizzata atta a contenerli; tali depositi dovranno inoltre essere dotati di copertura per evitare il dilavamento da parte delle acque meteoriche;* *- Dovranno essere indicati gli interventi di ripristino degli elementi vegetazionali e le eventuali opere di inserimento a verde da realizzarsi mediante la messa a dimora di specie vegetali di pregio, prevedendo inoltre uno specifico piano di manutenzione delle aree rivegetate.* *-La sorveglianza delle attività di scavo dovrà essere condotta da ditta specializzata nel settore archeologico sotto la direzione della Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto.* *-Dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio post opera dell'impatto acustico prodotto dall'esercizio dell'infrastruttura,con particolare riguardo alle situazioni di potenziale criticità. Nel caso in cui il monitoraggio evidenziasse superamenti dei limiti di legge dovranno essere attuate efficaci soluzioni mitigative tecnicamente ed economicamente adottabili ad opera realizzata.*	In sede di progettazione esecutiva della cantieristica verranno considerate le osservazioni presentate. Si rimanda inoltre alla controdeduzione di cui alle osservazioni sul piano cave e sul PUT redatto a norma DM 161/2012.

La presente copia fotostatica composta di N° 3 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 29.5.15

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. 1795 del 29.05.2015

Progetto:	*Parere Tecnico ex art. 9 DM 150/07* *AV/AC Torino-Venezia.* *Tratta Milano-Verona – Lotto Funzionale Brescia-Verona* *Opere in Variante - Progetto definitivo.* **Procedura Valutazione di Impatto Ambientale e Verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.** **Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012** *Modifica prescrizione n° 10 del parere CTVA/1767 del 17/4/15* *ID VIP 2854*
Proponente:	*CONSORZIO ENI PER L'ALTA VELOCITÀ (CEPAV DUE)*

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Vista la domanda per lo svolgimento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale su Compatibilità Ambientale e Verifica preventiva dell'interesse archeologico, ai sensi del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i., e del relativo Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012, del Progetto Definitivo per le opere in Variante rispetto al Progetto Preliminare già sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ed approvato con la delibera CIPE n. 120 del 05/12/2003, presentata in data 25/09/2014, con nota prot. E21L-04617114, dal Consorzio Cepav Due acquisita agli atti con prot. DVA-2014-31407 del 01/10/2014.

Visti

- il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e ss.mm.ii.;
- 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*";
- 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 ss.mm.ii. 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*";

Visti

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e ss.mm.ii. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e ss.mm.ii. 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;
- 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;
- 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;
- il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;
- il Decreto Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

Visto il Parere di Compatibilità Ambientale n 1767 del 17-04-2015, in cui la Commissione Speciale VIA approvava, con prescrizioni, il Piano di Utilizzo Terre ed esprimeva Parere positivo, con prescrizioni, nei confronti della richiesta di verifica della Compatibilità Ambientale e Verifica preventiva dell'interesse archeologico, ai sensi del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i., e del relativo Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012, del Progetto Definitivo per le opere in Variante rispetto al Pro-

getto Preliminare già sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ed approvato con la delibera CIPE n. 120 del 05/12/2003, presentata in data 25/09/2014, con nota prot. E21L-04617114, dal Consorzio Cepav Due e acquisita agli atti con prot. DVA-2014-31407 del 01/10/2014.

Viste le prescrizioni accluse al Parere ed in particolare la Prescrizione n° 10, relativa al Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo, che si esprime nei seguenti termini :

10. Provvedere, qualora il monitoraggio in corso d'opera delle acque superficiali dovesse rinvenire valori di concentrazione di un qualunque contaminante superiori al 75% dei limiti di legge per la balneabilità, a rinfittire i campionamenti (previsti nell'ambito della fase di corso d'opera del PMA con cadenza quadrimestrale) con cadenza quindicinale.

Vista la richiesta avanzata per le vie brevi dalla DVA relativa al perfezionamento della Prescrizione n°10 tramite il puntuale richiamo alla normativa di riferimento per quanto attiene i parametri batteriologici di campionamento delle acque.

la Commissione Tecnica per la Verifica DELL'IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS

RITIENE CHE

La Prescrizione n° 10 possa riformularsi così come di seguito:

10.* Provvedere, qualora il monitoraggio in corso d'opera delle acque superficiali dovesse rinvenire valori di concentrazione di un qualunque contaminante superiori al 75% dei limiti previsti dal D.Lgs. 116/2008 *"Attuazione della Direttiva 2006/7/CE relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione e abrogazione della Direttiva 76/160/CEE"* e relativo Decreto Attuativo, con particolare riferimento ai parametri batteriologici per le acque interne, a rinfittire i campionamenti a cadenza quindicinale.

E RITIENE INOLTRE

che nei termini e nei limiti di cui alle valutazioni del presente parere la sostituzione della Prescrizione n° 10 con la Prescrizione n° 10* non comporti modifica di alcun genere alle conclusioni del citato Parere n° 1767 del 17 aprile 2015.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

ASSENTE

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	ASSENTE
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Dott. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	ASSENTE
Prof. Antonio Grimaldi	ASSENTE
Ing. Despoina Karniadaki	

Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	ASSENTE
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	ASSENTE
Ing. Roberto Viviani	