



*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*

\*\*\*

1786  
Parere n.     del 28.5.2015

<p><b>Progetto:</b></p>	<p><i>Procedura di Verifica di Ottemperanza, ex artt. 166 e 185, commi 4 e 5 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii..</i></p> <p><i>Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia-Verona.</i></p> <p><i>Progetto Definitivo</i></p> <p>ID VIP 2849</p>
<p><b>Proponente:</b></p>	<p><i>CONSORZIO ENI PER L'ALTA VELOCITÀ (CEPAV 2)</i></p>

Handwritten mark resembling a stylized 'A' or '7'.

Vertical column of handwritten signatures and initials on the right side of the page.

Horizontal row of handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

## Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

### 1. PREMESSA

Oggetto del presente parere è la verifica, nell'ambito del Progetto Definitivo: "Linea AV/AC, Torino-Venezia, tratta Milano-Verona - Lotto Funzionale Brescia-Verona.", presentato dalla Società Italferr S.p.A., (di seguito "il Proponente"), in data 07/03/2003 con nota n° DOM.GO/03/Prot.174, assunta dalla Direzione Generale VIA con prot. 2370/VIA/A.O.13.G in data 10/03/2003, dell'avvenuta osservanza delle prescrizioni contenute nel Parere di Compatibilità Ambientale relativo all'intero Progetto "Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona", emesso dalla Commissione Speciale VIA in data 28/03/2003.

L'Opera in oggetto, ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse Nazionale di cui alla Legge 443/2001 Art. 1, come contemplato nell'All. 2 della Delibera CIPE del 21 Dicembre 2001, n°121, ha concluso successivamente il suo iter approvativo con la successiva emissione, con le prescrizioni di cui agli Addendum, della Delibera CIPE n. 120 del 01/12/2003, pubblicata in G.U. Serie Generale n°132 del 08/06.2004, valida anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

In data 08.05.2009, con delibera CIPE n. 21/2009 (Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 130 del 08.06.2009), veniva pubblicato il Rinnovo del vincolo preordinato all'esproprio per ulteriori 5 anni successivamente aumentati in conseguenza degli effetti del DL n. 70/2011, convertito in Legge n. 106/2011, in cui si prevede, all'art. 4, la modifica del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163. La modifica dell'art. 165, tra l'altro, contempla infatti il nuovo comma 7bis, in attuazione del quale, per le infrastrutture, il vincolo preordinato all'esproprio ha una durata di sette anni, decorrenti dalla data in cui diventa efficace la delibera del CIPE che approva il progetto preliminare dell'opera. Entro tale termine, che per l'infrastruttura in oggetto si pone al 08/06/2016, può essere approvato il progetto definitivo che comporta la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

### 2. ITER TECNICO-AMMINISTRATIVO

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 e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 2 luglio 2008;;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica

dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTA la domanda per lo svolgimento della procedura di Valutazione di Verifica di Ottemperanza, con il deposito della nota prot. E2/L-04484/14 del 17/09/2014, acquisita agli atti con prot. DVA-2014-30152 del 22/09/2014, con la quale il Consorzio Cepav due ha trasmesso il progetto definitivo dell'opera in oggetto, ai fini dell'avvio dell'istruttoria, ex artt. 166 e 185 commi 4 e 5 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii..

PRESO ATTO che in data 26/09/2014, con successiva con nota prot. DVA-2014-0030684, acquisita al Prot. CTVA-2014-0003309 del 29/09/2014, 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-2014-3429 del 7/10/2014, con la quale il Presidente della Commissione VIA Speciale, assegnava il procedimento al gruppo di Commissari per l'espletamento della suddetta Procedura;

VISTA la nota prot. CTVA-2014-3490 del 13/10/2014 in cui veniva convocata una riunione preliminare di presentazione del progetto, avvenuta in data 17/10/2014;

VISTA la Richiesta di Integrazioni, alla documentazione progettuale presentata, effettuata in data 6/11/2014 prot.n. CTVA-2014-0003831, con la quale la Commissione VIA chiedeva la redazione di documentazioni integrative agli elaborati progettuali;

VISTA la nota prot. E2/L-005944/14 del 03/12/2014, acquisita dalla Commissione al prot. n. CTVA-2014-0004219 del 09/12/2014, tramite la quale il Consorzio Cepav2 trasmetteva alla Commissione la documentazione integrativa richiesta e le successive note prot. CTVA-2015-0000232 del 27/01/2015 e prot. CTVA-2015-0001073 del 30/03/2015 relative alle interferenze con il Si.Ta.Ve.

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 22/09/2014 Prot.DVA-2014-30152, acquisito in data 29/09/2014, al prot. n. CTVA-2014-0003309;
- Integrazioni fornite dal Proponente in data 03/12/2014, acquisite dalla Commissione al prot. n. CTVA-2014-0004219 del 09/12/2014,
- Note aggiuntive fornite dal Proponente in data 23/01/2015, acquisita in data 27/01/2015 Prt. CTVA-2015-0000232, e in data 27/03/2015, acquisita in data 30/03/2015 Prt. CTVA-2015-0001073

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

	ARGOMENTO DELLE INTEGRAZIONI	N°	Tot.
1)	<b>AMBITO PROGRAMMATICO – PROGETTUALE</b>		5
1.1	Elaborati di Progetto : Aggiornamento Normative di riferimento	1	
1.2	Documentazioni Tecnica : Aggiornamento delle Norme citate Progetto per o Geologia, Idrogeologia ed Acquiferi o Acque Superficiali	2	
1.3	Studio dei siti inquinati presenti lungo il tracciato o Galleria di Lonato o Schede monografiche dei siti censiti	2	
2)	<b>AMBITO COMPONENTI AMBIENTALI</b>		5
2.1	Componente Elettrodotta ed elettromagnetismo	1	
2.2	Componente Paesaggio, integrare gli elaborati con : o Modalità attuative degli interventi in aree interne ai Parchi o Aree tecniche e di stoccaggio presenti all'interno delle aree parco o Interventi di miglioramento e riqualificazione ambientale delle valli fluviali o Quadro riassuntivo organico, con riferimento alla programmazione di lavori	4	

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 nei dati

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

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, compresi il tratto relativo al collegamento con l'Aeroporto di Montichiari 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, per i quali (data la loro ripubblicazione) è stata istruita apposita Procedura di VIA.

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

**ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI IN ORDINE ALLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA DELL'OPERA INDICATA IN PREMESSA ALLE PRESCRIZIONI DI CUI ALLA DELIBERA CIPE 120/2003 SUL PROGETTO DEFINITIVO**

***“AV/AC Torino-Venezia, Tratta Milano-Verona, Lotto Funzionale Brescia-Verona”***

### **3. GENERALITÀ**

L'opera progettuale è costituita dal Lotto Funzionale Brescia-Verona della Linea A.V. /A.C. Torino-Venezia tratta Milano-Verona, considerato elemento portante della rete ferroviaria italiana dal Piano generale dei trasporti e della logistica, approvato con delibera 1 febbraio 2001, n. 1 (G.U. n. 54/2001) – e risponde alla finalità di incrementare la quota modale del trasporto per ferrovia di passeggeri e merci; la Milano-Verona costituisce parte integrante della direttrice Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana lungo il V corridoio continentale di congiunzione Est-Ovest

La linea Milano Verona ha una lunghezza di circa 112 Km, con inizio nel territorio comunale di Cassano d'Adda, alla progr. Km 28 + 630 (come naturale prosecuzione del quadruplicamento della tratta Pioltello-Treviglio, in costruzione), e termina in corrispondenza con l'intersezione con il raccordo autostradale A22, nei pressi di Verona, al Km 140 + 698, divisa nelle due subtratte la Milano-Brescia di 39+685 km e la Brescia-Verona di 72+465 km

#### **3.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO**

Il Progetto della nuova sub-tratta Brescia-Verona, della lunghezza di poco più di 72 km, inizia nel territorio comunale di Rovato (BS), alla pk 68+315, e termina ca. 170 m prima del cavalcavia del raccordo autostradale A22 nei pressi di Verona (pk 140+780) e comprende, oltre al tracciato principale, il ramo collaterale tra le progressive chilometriche 87+081 e 101+327 che, poco prima dell'ingresso a Brescia Ovest, si dirama dal tracciato principale costituendo la Variante di Montichiari che si ricongiunge alla linea Brescia-Verona in corrispondenza della progressiva km 101+327 (Variante sottoposta ad altra procedura), e altre opere complementari quali :

1. la riqualificazione stradale della viabilità Ghedi Borgosatollo (altra procedura)
2. i tracciati degli Elettrodotti afferenti la linea AC (altra procedura)

Lo sviluppo della linea AC (Tracciato principale) è quindi di 72+465 km (doppio binario), di cui :

- 65.6 km in rilevato/trincea,
- 6.6 km circa in viadotto,
- 17,2 km circa in galleria (di 6.6 km in galleria naturale).

Lo sviluppo delle 2 interconnessioni di progetto, 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              | $V = 300 \text{ km/h}$ ; (con tratti a max 259 km/h) |
| · Raggio planimetrico minimo                 | $R = 5.450 \text{ m}$ ;                              |
| · Sopraelevazione massima                    | $h = 105 \text{ mm}$ ;                               |
| · Lunghezza massima dei raccordi parabolici: | $L = 330 \text{ m}$                                  |
| · Pendenza longitudinale max ammissibile:    | $p = 12\%$ (15% se ammesso da Committenza)           |
| · Raccordi verticali minimi ammissibili:     | $R = 18.000 \text{ m}$                               |

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 Merce

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 il Lotto funzionale Treviglio-Brescia attualmente in esecuzione, posto immediatamente a monte di quello sottoposto a Verifica.

Lungo il percorso sono attraversati, oltre a vie minori, tre corsi d'acqua principali, il fiume Mella (pk 78+500 circa), il fiume Chiese (pk 100+500 circa) e il fiume Mincio (pk 124 circa).

Lungo la linea, per la ricostruzione del reticolo viario interferito, vengono realizzati 15 nuovi cavalcavia, 20 sottovia principali nonché 9 sottopassi poderali 2 sottopassi ciclopedonali. La tipologia e lunghezza di tali interventi varia in ragione della morfologia del territorio, del posizionamento altimetrico della livelletta ferroviaria, della collocazione dell'interferenza (nei tratti in cui la Linea AC è affiancata ad altre infrastrutture le caratteristiche anche tipologiche degli attraversamenti sono diverse dai tratti in cui invece tali infrastrutture non sono presenti) e, ove necessario, a carico dei due soggetti affiancati, ciascuno per la parte di specifico interesse (opere coordinate).

### 3.2. IL TRACCIATO TRA LE INTERCONNESSIONI DI BRESCIA-OVEST E BRESCIA-EST

Nel tratto che interessa la provincia di Brescia, in particolare tra i comuni di Travagliato e Castenedolo, il tracciato della Linea AC si sviluppa in variante rispetto alla soluzione depositata in CdS 2000, che prevedeva un affiancamento della nuova linea ferroviaria a nord della S.P. 19.

La variante del tratto in aggiramento a sud di Brescia prevede le due infrastrutture ancora affiancate, ma a sedimi invertiti, con la S.P. 19 posta a nord e la linea AC posta a sud. La velocità di tracciato scende, per lo più, a 250 Km/h causa i ridotti raggi di curva (3.700 m) rispetto a quelli standard di 5.450 m.

#### 3.2.1. IL TRATTO DA ROVATO A LOGRATO

In comune di Travagliato, il tracciato della linea, superata l'interconnessione di Brescia Ovest e superata una cava tramite il Viadotto Cava di Travagliato, si sviluppa verso sud con una curva di raggio pari a 5.450 m seguita da un rettilineo, che consente l'affiancamento a sud della S.P. 19 (pk 73+000 ca.), per poi proseguire, tra i Comuni di Lograto e Castel Mella, con una curva di raggio standard (5.450 m) e un rettilineo lungo 2,8 km circa.

#### 3.2.2. IL TRATTO DA AZZANO MELLA A PONCARALE

In questo tratto, il tracciato altimetrico si mantiene a 3 m circa dal piano campagna per assicurare il superamento dei corsi d'acqua minori presenti sul territorio con un adeguato franco idraulico. Intorno a pk 78, però, la livelletta ferroviaria si alza per superare in viadotto il vaso Mandolossa, il fiume Mella, la S.P. 9, la Seriola Garza ed il complesso industriale di Flero. Il Vaso Mandolossa, infatti, confluisce nel fiume Mella poco a valle dell'attraversamento ferroviario e dunque i livelli idrici del Vaso sono influenzati dai fenomeni di piena che si verificano nel Mella.

L'attraversamento del sistema idraulico Mella-Mandolossa avviene con un'unica opera, il Viadotto "Mella", (inizio alla pk 77+823,58, sviluppo di 1735,30 m e termine alla pk 79+558,88), il cui studio idraulico è stato condotto nel caso peggiore di evento contemporaneo di piena nei due corsi d'acqua e rottura dell'argine destro del fiume Mella e conseguente esondazione in tutta l'area compresa tra i due fiumi e data la particolare conformazione del territorio con quote decrescenti dall'area golenale del Mella verso il Mandolossa, con il funzionamento da impluvio del Mandolossa per le acque in eccesso provenienti dal fiume Mella.

Terminato il viadotto "Mella", la linea si abbassa proseguendo nel territorio compreso fra i comuni di Flero e Poncarale con una curva planimetrica di 5.450 m ed un rettilineo di circa 800 m, il successivo superamento del fiume Vaso (con un ponte di luce uguale a 22.60 m) e riprendere quota in modo da superare numerose interferenze (Linea ferroviaria Olmeneta-Brescia, S.S. 45 Bis "Gardesana Occidentale", l'Autostrada A21, la linea ferroviaria Parma - S. Zeno e la SP23) con il viadotto "Gardesana" di lunghezza pari a 3.192,80 m.

### 3.2.3. IL TRATTO DA MONTIRONE A CALCINATO

Il tratto successivo si sviluppa tra i comuni di Ghedi e Castenedolo, con due curve opposte di raggio 6.000 e 5.450 m intervallate da un rettilineo di ca. 1.746 m, mediamente in rilevato a 3 m sul piano campagna, fino al ponte sul Torrente Garza, lungo 122.60 m.

Lungo il percorso, si incontra la Stazione/PM di Montichiari (Fabbricato Viaggiatori pk 93+704) posta nelle vicinanze dell'ipotizzato sviluppo ad Hub internazionale dell'attuale aeroporto militare, al momento adibito ad uso civile, per il quale, a seguito della prescrizione CIPE si è prevista la variante di tracciato di cui alla procedura già citata.

Dalla pk 101+300, i parametri della linea consentono nuovamente velocità di 300 Km/h.

Nel tratto sono presenti n. 4 viadotti, ossia: Garza, Cava Montichiari 1 e Cava Montichiari 2, Chiese rispettivamente di lunghezza 122,80 m, 97,80 m, 172,80 m, 377,50 m., mantenendosi in rilevato a 3 m circa sul piano campagna, fino alla pk 97+000 ca. dove la livelletta si abbassa per sottopassare, alla pk 99 circa, l'autostrada A4, con una galleria artificiale denominata "Calcinato I", di sviluppo pari a 772,10 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+618.90) la linea AC si dispone in affiancamento stretto a nord dell'autostrada, sino all'Interconnessione di Brescia Est.

### 3.3. IL TRATTO DALL'INTERCONNESSIONE DI BRESCIA EST A FINE TRATTA

#### 3.3.1. L'INTERCONNESSIONE BRESCIA EST

L'interconnessione di Brescia Est si allaccia alla linea AC alla pk 100+514.76: il binario pari sovrappassa (salto di montone) la linea AC tramite una curva di 1.255 m di raggio ed una velocità di tracciato di 160 km/h.

Dopo circa 2.260 m i due binari tornano ad essere affiancati ad interasse 4 m per poi divaricarsi di nuovo al fine di permettere al binario dispari di sovrappassare con "salto di montone" la linea storica Milano - Venezia: una volta riportati con il piano del ferro alla quota di piano campagna sarà possibile realizzare l'innesto sui binari esistenti attraverso deviatori con velocità in deviata di 100 km/h.

Per ragioni di vincoli territoriali le punte degli scambi dell'innesto sulla linea storica non sono affacciate ma sfalsate di circa 750 metri.

#### 3.3.2. IL TRATTO DA CALCINATO A POZZOLENGO

Nel tratto compreso fra i comuni di Calcinato e Lonato, dove il tracciato della linea si sviluppa in affiancamento a nord dell'Autostrada A4 si evidenzia il superamento del fiume Chiese con la realizzazione dell'omonimo viadotto di lunghezza 377,50 m, dopo il quale il tracciato prosegue in rettilineo sino alla pk 101+400 lambendo l'edificio della "Fornace Vecchia". Intorno alla pk 101+900 ca., la linea attraversa 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 in galleria artificiale.

Successivamente, in comune di Lonato, a nord dell'A4 con una curva di raggio 6.000 m fino all'imbocco

della galleria omonima (da pk 104+740 a pk 112+111,50) di 7.371 m di sviluppo (tratto in naturale di 4.757 m e due imbocchi artificiali di 1.250 m lato Milano e 1.364,5 m lato Verona) necessaria per sottopassare l'autostrada A4 per poi affiancarsi ad essa sul lato Sud.

La galleria è costituita da due canne a singolo binario, a sezione circolare con diametro di intradosso di 9,50 m. (mentre quella dei tratti in artificiale ha invece forma scatolare) con interasse massimo  $I=30$  m: la tecnica di realizzazione è a scudo meccanizzato. Gli standard di sicurezza sono garantiti ricavando, nell'area compresa tra le due canne a singolo binario i bypass di collegamento posti a distanza di 500 m tra loro.

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, con la livelletta che 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 alla pk 117, la livelletta si abbassa ad una quota di 4 m circa sotto al piano campagna per sottopassare mediante n. 2 gallerie artificiali, la "Colli Storici" e "Casello Sirmione" di 50 e 180 m, la strada di S. Martino della Battaglia e le rampe dello svincolo autostradale di Sirmione, dopo il quale, nel tratto compreso tra la pk 118+061.30 e la pk 119+080.00 è stato posizionato il Posto di Comunicazione di Peschiera.

### 3.3.3. IL TRATTO VENETO: DA PESCHIERA DEL GARDA A VERONA

Il tratto veneto, come il precedente, è caratterizzato dallo stretto affiancamento tra linea AC e autostrada A4. Nel territorio compreso tra Peschiera del Garda e Castelnuovo del Garda, il Progetto della linea prevede la realizzazione di numerose opere d'arte di linea.

In particolare:

- nel primo tratto, il Progetto prevede la realizzazione di due tratti sotterranei, il primo di 312,72 m (galleria artificiale "Santa Cristina") e il secondo di 1950 m (galleria "Madonna del Frassino") suddivisa in:
  - 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)

Tale tratto si estende dal complesso industriale "Franke" al cavalcavia autostradale ad ovest del Mincio;

- ad una distanza di 700 m ca. dall'imbocco lato Verona della galleria artificiale Madonna del Frassino Est, dopo aver superato la galleria Mano di Ferro ( $L = 361$  m), la linea scavalca il fiume Mincio con un viadotto di sviluppo pari a 319,80 m;
- ad una distanza di ca. 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;
- ad una distanza di 650 m circa dalla fine del viadotto Mincio è previsto l'inizio di un'altra galleria artificiale, denominata "Paradiso", di lunghezza pari a 1.300 m.

La zona interessata dalle suddette opere è di particolare pregio ambientale.

Da questo punto di vista la componente maggiormente interessata risulta il paesaggio per la presenza delle colline moreniche e di elementi di valore storico-culturale quali il Santuario Madonna del Frassino, il Forte Baccotto entrambi vincolati ex lege 1089/39.

Oltre l'imbocco lato Verona della galleria "Paradiso", si entra nella galleria artificiale Svincolo di Castelnuovo ( $L=290$ m), dopodichè il tracciato 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 1.429 m e dai due imbocchi artificiali lunghi rispettivamente 312 m lato Milano e 1.636 m lato Verona.

La galleria è a canna singola, la cui realizzazione viene eseguita mediante scavo in tradizionale con consolidamento 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

*[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature on the right and various initials and scribbles.]*

- 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 di lunghezza pari a 22,80 m e 122,80 m.

Dopo la galleria San Giorgio, il tracciato prosegue in affiancamento alla linea ferroviaria esistente fino alla fine (Km 140+779.66); al Km 138+583.34 è posizionata la punta scambi dell'interconnessione di Verona Merci, percorribile a 100 Km/h.

I due binari dell'interconnessione sottopassano la linea ferroviaria esistente tramite una galleria artificiale a doppia canna mentre il solo binario pari sottopassa la linea AC con una galleria artificiale a singolo binario.

### 3.4. AREA INTERCLUSA TRA LA LINEA AC E LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

#### 3.4.1. CRITERI DI SICUREZZA PER TRATTI IN AFFIANCAMENTO

Nel progetto sono esposti i criteri con cui sono state analizzate le problematiche di sicurezza derivanti dall'affiancamento tra la Linea AV/AC Torino-Venezia, nella Tratta Brescia-Verona, e le Infrastrutture stradali esistenti, legate al rischio costituito dall'uscita di strada di veicoli con conseguente potenziale invasione dell'area interclusa e della sede ferroviaria da parte di automezzi e/o di carichi trasportati, relativamente alle due infrastrutture stradali che interferiscono con la Tratta :

- Autostrada A4, tratto Milano-Venezia
- Autostrada A.C.P..

Le soluzioni proposte relative alle problematiche poste dall'affiancamento strada-ferrovia, sono state esaminate alla luce delle "Linee guida per la sicurezza nell'affiancamento strada-ferrovia" (Committente), e con riferimento a quanto già sviluppato per l'affiancamento tra la Linea AV/AC (per la Tratta Milano-Bologna) e l'Autostrada A1 (progetto già approvato da Autostrade/ANAS e Italferr/TAV/RFI), relative all'identificazione, mediante analisi probabilistica, delle condizioni di potenziale interferenza tra le citate Infrastrutture stradali e la linea AV/AC (possibile invasione della sede ferroviaria da parte di un veicolo viaggiante sull'infrastruttura stradale), sulla base delle condizioni di incidentalità, di traffico, di circolazione ed alla risoluzione delle problematiche di sicurezza.

In generale, i dati necessari per lo sviluppo dello Studio sono:

- a cura dei Concessionari delle Infrastrutture stradali esistenti ed in progetto:
  - banca dati incidentale relativa ad un arco temporale di 5 anni;
  - traffico giornaliero medio (TGM) per tratte (stessi anni per i quali sono forniti i dati incidentali);
  - rilievi di traffico effettuati in corrispondenza di spire presenti nell'area oggetto di studio, da cui si è evidenziata la distribuzione delle diverse tipologie di mezzi sulla carreggiata;
  - rilievo esteso ad un arco temporale di 24 h (giorno feriale), su una sezione del tratto autostradale in esame, indicante la velocità tenuta dagli utenti e la lunghezza di ciascun mezzo transitato;
  - qualifica delle barriere stradali esistenti ed eventuali progetti di riqualifica delle barriere per le infrastrutture stradali esistenti; progetto delle barriere stradali per le infrastrutture stradali in progetto.
- a cura di Italferr:
  - limite invalicabile per la Linea AV = Gabarit di progetto;
  - massa critica = massa autovettura (1500 kg);
  - rischio accettabile = Tr pari a 100 anni.

Per la realizzazione dello studio, si sono fatte le assunzioni di seguito descritte:

#### A. Il tratto veneto: da Peschiera del Garda a Verona

Si è proceduto ricavando i dati di traffico di progetto dagli Studi di Impatto Ambientale delle diverse Infrastrutture stradali, ipotizzando che le stesse siano tutte dotate di barriere di sicurezza stradali, facendo ipotesi ragionevoli/cautelative in accordo con le indicazioni della normativa vigente (barriera bordo laterale di classe H2 in corrispondenza dei rilevati, barriera bordo opera d'arte di classe H2 in corrispondenza dei muri e nessuna barriera in corrispondenza dei tratti in trincea).

#### B. Affiancamento con infrastrutture esistenti in esercizio (A4):



In attesa di acquisire i dati citati relativi all'Infrastrutture stradale in esame, a cura del Concessionario, si è provveduto ad applicare tipologici / sezioni tipo analoghi a quelli della tratta Milano-Bologna trasponendoli adeguatamente per la tratta Milano-Verona: l'approssimazione che ne deriva risulta compatibile con il livello di definizione proprio del progetto in esame. In analogia ai casi di affiancamento di cui al punto precedente, sono state ipotizzate le stesse ipotesi ragionevoli/cautelative descritte in precedenza.

### 3.5. CARATTERISTICHE DELL'AREA INTERESSATA DAL PROGETTO

Il tracciato di progetto interessa la porzione della Pianura Padana posta in sinistra idrografica del Fiume Po. Dal punto di vista geologico, geomorfologico e idrogeologico l'area attraversata presenta caratteristiche e peculiarità che ne consentono la suddivisione in diversi ambiti ben distinti.

In linea di principio, infatti, procedendo da ovest verso est vengono attraversati dapprima l'alta Pianura Lombarda e, successivamente, il cosiddetto Arco Morenico Gardesano, che si sviluppa sul margine meridionale del Lago di Garda, e la Pianura Veneta.

Per chiarezza d'esposizione, allorquando possibile, nei paragrafi che seguono si farà ricorso a questa suddivisione descrivendo brevemente per ogni singolo settore gli aspetti salienti e più significativi.

#### 3.5.1. INQUADRAMENTO GEOLOGICO, GEOMORFOLOGICO E IDROGRAFICO

La Pianura Padana rappresenta una grande unità geomorfologica e geolitologica costituita, a partire dalla superficie e per spessori medi dell'ordine delle centinaia di metri, da sedimenti alluvionali sciolti depositi in epoca quaternaria dal Po e dai suoi affluenti alpini e appenninici.

Geologicamente essa 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 sudvergenti delle Alpi Meridionali e le strutture appenniniche nord-vergenti. Tale bacino è soggetto al duplice fenomeno di compressione delle due opposte catene.

In particolare l'area interessata dall'opera in progetto è caratterizzata maggiormente da depositi glaciogenici, la cui genesi è legata alla presenza di grandi ghiacciai alpini che dalle zone vallive si sono mossi verso la pianura dove hanno costruito anfiteatri morenici più o meno ampi come, ad esempio, l'Arco Morenico Gardesano.

La Pianura Lombarda è attraversata dall'inizio della linea in progetto, in sinistra idrografica del Fiume Ad-da, fino alla destra idrografica del Fiume Chiese, ed è rappresentata, come precedentemente visto, dalle porzioni altimetricamente inferiori di alcuni importanti bacini idrografici, tra i quali il Serio, l'Oglio e il Mella.

Tale settore è caratterizzato da una morfologia prevalentemente pianeggiante, corrispondente al cosiddetto Livello Fondamentale della Pianura Padana (o terrazzo recente), la cui origine è dovuta all'aggradazione e alla sovrapposizione di imponenti conoidi fluvioglaciali in corrispondenza dei principali sbocchi vallivi.

Tra gli aspetti più rilevanti di questo ampio settore possono essere sinteticamente ricordati:

- il notevole sviluppo del suolo;
- presenza di terrazzi alluvionali relativi ai principali corsi d'acqua, connessi alla loro dinamica evolutiva;
- presenza di fontanili, sviluppati soprattutto nella fascia centro-meridionale;
- una fitta rete di corsi d'acqua minori, quali rogge, seriole e vasi, derivanti dai principali fiumi ed utilizzati per scopi irrigui;
- esistenza di rilievi isolati nella pianura, allineati tra loro e con disposizione ad arco, testimonianza di avanzata glaciale.

La Pianura Veneta si estende per un tratto limitato della linea in progetto, da Sommacampagna fino all'intersezione con l'Autostrada del Brennero.

Questo settore presenta caratteri propri del settore pedemontano, situato a Nord della linea in progetto e caratterizzato dalle grandi conoidi dell'attività fluvioglaciale del Fiume Adige, e della media pianura, con i depositi del Livello Fondamentale.

Dal punto di vista geomorfologico il settore di Pianura Veneta attraversato presenta caratteri molto omogenei, legati esclusivamente a depositi fluvioglaciali di importanti scaricatori.

*[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including 's', 'do', 'M', 'L', 'A', 'B', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z', 'AA', 'BB', 'CC', 'DD', 'EE', 'FF', 'GG', 'HH', 'II', 'JJ', 'KK', 'LL', 'MM', 'NN', 'OO', 'PP', 'QQ', 'RR', 'SS', 'TT', 'UU', 'VV', 'WW', 'XX', 'YY', 'ZZ', 'AAA', 'BBB', 'CCC', 'DDD', 'EEE', 'FFF', 'GGG', 'HHH', 'III', 'JJJ', 'KKK', 'LLL', 'MMM', 'NNN', 'OOO', 'PPP', 'QQQ', 'RRR', 'SSS', 'TTT', 'UUU', 'VVV', 'WWW', 'XXX', 'YYY', 'ZZZ', 'AAAA', 'BBBB', 'CCCC', 'DDDD', 'EEEE', 'FFFF', 'GGGG', 'HHHH', 'IIII', 'JJJJ', 'KKKK', 'LLLL', 'MMMM', 'NNNN', 'OOOO', 'PPPP', 'QQQQ', 'RRRR', 'SSSS', 'TTTT', 'UUUU', 'VVVV', 'WWWW', 'XXXX', 'YYYY', 'ZZZZ', 'AAAAA', 'BBBBB', 'CCCCC', 'DDDDD', 'EEEEE', 'FFFFFF', 'GGGGG', 'HHHHH', 'IIIII', 'JJJJJ', 'KKKKK', 'LLLLL', 'MMMMM', 'NNNNN', 'OOOOO', 'PPPPP', 'QQQQQ', 'RRRRR', 'SSSSS', 'TTTTT', 'UUUUU', 'VVVVV', 'WWWWW', 'XXXXX', 'YYYYY', 'ZZZZZ', 'AAAAA', 'BBBBB', 'CCCCC', 'DDDDD', 'EEEEE', 'FFFFFF', 'GGGGG', 'HHHHH', 'IIIII', 'JJJJJ', 'KKKKK', 'LLLLL', 'MMMMM', 'NNNNN', 'OOOOO', 'PPPPP', 'QQQQQ', 'RRRRR', 'SSSSS', 'TTTTT', 'UUUUU', 'VVVVV', 'WWWWW', 'XXXXX', 'YYYYY', 'ZZZZZ']*

Si tratta di un'area pianeggiante con quote medie di 90 m s.l.m., in leggera decrescita verso il termine del tracciato, senza bacini idrografici importanti, e caratterizzata da un'ampia rete di canali artificiali o corsi d'acqua minori.

### 3.5.2. INQUADRAMENTO IDROGEOLOGICO

Il territorio della Pianura Lombarda 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, con una granulometria che tende a diminuire con la profondità determinando, di conseguenza, una netta riduzione nella permeabilità degli acquiferi più profondi.

Le unità idrogeologiche appena descritte sono sede di importanti acquiferi, abbondantemente sfruttati ad uso idropotabile, industriale ed irriguo

ETÀ	UNITÀ IDROGEOLOGICHE	ACQUIFERO	
Pleistocene sup	Unità Ghiaioso-Sabbiosa	ACQUIFERO TRADIZIONALE (falde libere)	1° Acquifero (falde libere)
Pleistocene med	Unità Ghiaioso-Sabbioso-Limosa		2° Acquifero (falde semiconfinite)
Pleistocene inf.	Unità a Conglomerati e Arenarie	ACQUIFERI PROFONDI (falde confinate)	3° Acquifero (falde confinate)
Pleistocene inf.	Unità Sabbioso-Argillosa		
Calabriano	Unità Argillosa		

I primi due acquiferi costituiscono, complessivamente, quello che in letteratura viene comunemente riconosciuto come Acquifero Tradizionale, il primo Acquifero è sede di falde libere, il secondo di falde libere o semiconfinite; il terzo Acquifero, invece, ospita falde artesiane in pressione.

### 3.5.3. CORSI D'ACQUA PRINCIPALI TRATTATI NEL PAI

I corsi d'acqua compresi nel PAI che vengono attraversati dalla tratta Brescia-Verona sono il Mella, il Chiese ed il Mincio; tra i corsi d'acqua esaminati nel PAI è stato inserito anche il torrente Garza, in quanto oggetto di uno studio dell'Autorità di Bacino, per ciascuno di essi è stato individuato il bacino in corrispondenza della sezione di chiusura della linea A.V./A.C.

### 3.5.4. 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 saranno oggetto di indagini di caratterizzazione atte ad escludere la presenza di contaminazioni e/o rifiuti interrati nella porzione interferente l'Opera in progetto.

### 3.5.5. LE OPERE D'ARTE PRINCIPALI

Le Opere d'arte principali lungo il tracciato progettuale sono costituite da 13 Viadotti (di cui 11 lungo la linea e 2 sulle interconnessioni), di cui le più importanti sono le tre opere sui corsi d'acqua principali (Mella, Chiese e Mincio) e il Viadotto Gardesana di 3.192,80 m di lunghezza.

	Viadotti	N° Campate	L Totale
1	Viadotto fiume Mella	60	1.735,30
2	Viadotto fiume Vaso	1	22,80
3	Viadotto Gardesana	105	3.192,80
4	Viadotto torrente Garza	4	122,80
5	Viadotto Montichiari	4	97,80
6	Viadotto Montichiari	7	172,80
7	Viadotto fiume Chiese	12	377,50
8	Viadotto fiume Mincio	8	319,80
9	Viadotto rio Tionello	5	22,80
10	Viadotto rio Tione	1	122,80
11	Viadotto Cava Travagliato	9	222,80
<i>Lunghezza Totale Opere Linea</i>			6.410,00
12	Viadotto 1D - interconnessione Brescia Est	6	148,90
13	Viadotto 2D - interconnessione Brescia Est	4	98,90
<i>Lunghezza Totale Opere di Interconnessione</i>			247,80
<i>Totale Generale</i>			6.657,80

Sono presenti altre 4 opere minori a campata unica L= 20.00 m, sul Vaso Troglio e Vaso Quinzanella.

Nell'ambito della Linea sono poi presenti 19 Gallerie artificiali (con due sezioni tipo: scatolare e policentrica, quest'ultima con soletta di fondazione o con arco rovescio) e 4 Gallerie naturali tra le quali spicca la Galleria di Lonato (due canne a singolo binario, con interasse massimo I=30 m, a scudo meccanizzato), costituita in realtà da 3 tratti, l'imbocco Ovest (Brescia) in Artificiale, il tratto centrale in Galleria Naturale e l'imbocco Est (Verona) ancora in Artificiale, per una lunghezza complessiva della galleria pari a  $L = 1250,00 + 4657,00 + 1364,50 = 7.271,50$  m, oltre, sempre tra le gallerie Naturali la Galleria S. Giorgio di 1427,39 m

	Gallerie Artificiali	L Totale
1	GA SC Via Rossa	40,00
2	GA Calcinato I	772,10
3	GA Calcinato II OVEST	83,50
4	GA Calcinato II EST	146,50
5	GA Lonato OVEST	1.250,00
6	GA Lonato EST	1.364,50
7	GA Colli Storici	50,00
8	GA Casello di Sirmione	180,00
9	GA S. Cristina	313,00
10	GA Madonna del Frassino ovest	1.266,18

*Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature and the number 11.*

*Handwritten mark on the bottom left margin.*

*Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the number 11.*

11	GA Madonna del Frassino est	451,10
12	GA Mano di Ferro	361,00
13	GA Paradiso	1.300,00
14	GA Nuovo svincolo di Castelnuovo	290,00
15	GA S. Giorgio OVEST	321,00
16	GA S. Giorgio EST	1.645,00
<i>Lunghezza Totale Opere di Interconnessione</i>		<i>9.833,88</i>
17	GA ITC Brescia Est su linea storica MI-VE	152,50
18	GA IC VR merci BP	315,75
19	GA IC VR merci BD	309,41
<i>Lunghezza Totale Opere Linea</i>		<i>777,66</i>
<i>Totale Generale</i>		<i>10.611,54</i>

Con riferimento alle metodologie di scavo si distinguono :

- Galleria artificiale realizzata con scavo a cielo aperto in trincea o tra paratie. Tale tipologia è impiegata per gli imbocchi delle gallerie naturali di Lonato e di San Giorgio in Salici e per le gallerie artificiali di Calcinato 1, Calcinato 2, Santa Cristina, Frassino Ovest e Est, Mano di Ferro, Paradiso, Castelnuovo e IC VR merci BP e BD;
- Gallerie artificiali a sezione scatolare eseguite con "Metodo Milano" (paratia di pali con solettone gettato in opera)" (es. Galleria Lonato Ovest)
- Galleria artificiale tutta fuori terra oltre lo spiccato della fondazione impiegata in corrispondenza delle interconnessioni di modesto sviluppo (es. GA IC Brescia Est su linea storica MI-VE)

	<i>Gallerie Naturali</i>	<i>L<sub>Totale</sub></i>
1	GN Calcinato II	230,00
2	GN Lonato	4.757,00
3	GN Colle Baccotto	232,72
4	GN S. Giorgio	1.427,39
<i>Totale</i>		<i>6.647,11</i>

Per le Gallerie Naturali si prevedono, invece, le seguenti tecniche di scavo :

- La galleria Calcinato II verrà scavata mediante l'uso di mezzi meccanici, con avanzamento a piena sezione e per singoli sfondi di massimo 1 m. Gli interventi di consolidamento consistono in colonne in jet-grouting armate con tubi metallici su 120° in calotta, colonne in micro-jet armate con tubi in VTR sul fronte.
- La galleria di Lonato prevede una tecnica di realizzazione è a scudo meccanizzato, predisponendo opportuni interventi di consolidamento da applicare lungo il tracciato delle due canne, al fine di garantire condizioni di sicurezza per gli avanzamenti ed evitare risentimenti in superficie anche in condizioni critiche connesse all'intercettazione, in fase di scavo, di trovanti.
- La galleria "San Giorgio in Salici" (canna unica a due binari), avrà scavo in tradizionale condotto mediante escavatore meccanico e poiché i terreni presentano caratteristiche geomeccaniche scadenti si procederà alla realizzazione di consolidamenti in avanzamento, mediante sistema di infilaggi metallici in terreni prevalentemente coesivi. Effettuato lo scavo e lo smarino, si procederà alla posa in opera dei rivestimenti di prima fase, mediante spritz-beton, e centine metalliche ed al controllo geometrico del profilo di scavo, al fine di assicurare il gabarit previsto, prima del getto dei rivestimenti definitivi di arco rovescio, al fine di contrastare adeguatamente il piede del rivestimento di prima fase, e, previa posa dell'impermeabilizzazione, al getto dei rivestimenti definitivi di calotta.
- La galleria naturale Colle Baccotto nel territorio del Comune di Peschiera del Garda, tra le gallerie Frassino Ovest e Frassino Est, verrà costruita con metodo tradizionale utilizzando tre sezioni tipo (A,B e C) con l'uso al contorno di infilaggi (e talvolta jet-grouting) e consolidamento del fronte con colonne jet o VTR. Lo scavo è a piena sezione a singoli sfondi di 1.0 m e campi di avanzamento di 9.0 m.

### 3.5.6. 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 gallerie 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.

**CANTIERI BASE E LOGISTICI**

LOTTO	NOME e PK CANTIERE BASE	NOME e PK CANTIERE LOGISTICO		PK Linea INIZIO FINE LOTTO		PK IC INIZIO FINE LOTTO		NOTA
Lotto 2	da pk 68+315 a pk 83+540	si farà riferimento al cantiere di Travagliato Lotto funzionale Treviglio-Brescia		68+315	83+540			
Lotto 3	da pk 83+540 a pk 104+300 + I.C. Brescia Est	L.3.B.1	95+000			83+540	104+300	0+000 IC 4+868 IC I.C. Brescia Est
Lotto 4	da pk 104+300 a pk 112+110	L.4/5.B.1	110+900	L.4.L.1	105+800	104+300	112+110	
Lotto 5	da pk 112+110 a pk 124+550	L.4/5.B.1	110+900	L.5.L.1	123+500	112+110	124+550	
Lotto 6	da pk 124+550 a pk 133+575	L.6/7.B.1	136+500			124+550	133+575	
Lotto 7	da pk 133+575 a pk 140+780 + I.C. Verona Mercè	L.6/7.B.1	136+500			133+575	140+780	0+000 IC 2+209 IC I.C. Verona Mercè

**CANTIERI OPERATIVI**

LOTTO	NOME CANT	PK CANT	PK Linea INIZIO FINE CANT		PK IC INIZIO FINE CANT.		NOTA	OPERE EXTRALINEA
Lotto 2	da pk 62+315 a pk 83+540	L.2.O.3 L.2.O.4	74+000 79+500	68+315 76+000 83+540				
Lotto 3	da pk 83+540 a pk 104+300 + I.C. Brescia Est	L.3.O.1 L.3.O.3	87+100 98+300	83+540 92+450 104+300	0+000 IC	4+868 IC	I.C. Brescia Est	Riqualificazione Strada di collegamento. Ghedi - Borgosatollo (L=1,50km)
Lotto 4	da pk 104+300 a pk 112+110	L.4.O.1 L.4.O.2	105+800 110+900	104+300 105+990 112+110				
Lotto 5	da pk 112+110 a pk 124+550	L.5.O.1 L.5.O.2 (solo impianti)	120+900 123+500	112+110 122+921 124+550				
Lotto 6	da pk 124+550 a pk 133+575	L.6.O.1 L.6.O.2 (solo impianti)	129+800 132+700	124+550 131+348 133+575				
Lotto 7	da pk 133+575 a pk 140+780 + I.C. Verona Mercè	L.7.O.1	139+300	133+575 140+780	0+000 IC	2+209 IC	I.C. Verona Mercè	

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);

*[Handwritten signatures and marks at the bottom of the page]*

- 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.

### 3.5.7. OPERE A VERDE E PAESAGGIO

La progettazione delle opere a verde ha tenuto presente tutte le indicazioni dei Piani territoriali di coordinamento ed ha individuato delle aree critiche che comprendono gli ambiti territoriali individuati nella prescrizione che vengono attraversati dalla linea AC. Per tali aree sono stati sviluppati specifici approfondimenti progettuali, in grado di garantire il rispetto delle valenze paesaggistiche ed ambientali delle diverse aree.

Il progetto ha perseguito come obiettivo anche il mantenimento delle colture esistenti che è stato applicato anche nei tratti in cui sono previste gallerie artificiali. In base alle caratteristiche ambientali e climatiche delle aree attraversate dalla linea sono stati definiti i tipologici degli interventi extra recinzione con indicazione delle specie utilizzabili e i sestri di impianto per tipologia di opera. Sono state predilette nella scelta specie autoctone e/o in accordo con le biocenosi già presenti (es. entro aree a parco), con riferimento alle direttive della regione Lombardia sull'Ingegneria Naturalistica.

E' stata eseguita una stima della spesa per la realizzazione delle opere a verde e dei relativi oneri annuali di gestione. "Sono stati valutati ed inseriti nei computi metrici sia i costi di realizzazione delle opere, sia gli oneri di gestione per un periodo di due anni che corrisponde al tempo medio stimato tra la fase di ultimazione delle opere di mitigazione e la consegna al destinatario finale delle stesse".

Per il ripristino del terreno agricolo nelle tratte di gallerie Artificiali, la proposta tipologica del progetto preliminare rispetta, mediamente, lo spessore del ricoprimento prescritto (50-100 cm). Nel corso dello sviluppo della progettazione di dettaglio tali soluzioni saranno ulteriormente ottimizzate a livello specifico; inoltre, laddove la quota della copertura consentiva il ripristino dell'uso agricolo, si è data costante priorità alla prescrizione, sviluppando apposito tipologico che definisce quali spessori minimi garantiscono tali ripristini.

### TRATTI IN AFFIANCAMENTO AD ALTRE INFRASTRUTTURE

Con riferimento alle interferenze fra il tracciato della linea AC/AV con la viabilità in progetto ed in particolare modo, per i tratti di collegamento Ospitaletto-Brescia est in affiancamento alla "ex SS 11 1° lotto" e per i tratti di stretto parallelismo con il tracciato del "Raccordo autostradale tra il Casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'Aeroporto di Montichiari" (prolungamento SP 19) per la zona industriale di Capriano del Colle e il centro abitato di Fiero si ritiene indispensabile la redazione di specifici Piani di inserimento territoriale e mitigazione ambientale delle infrastrutture affiancate, da redigersi in forma coordinata fra RFI SpA e l'Ente gestore del progetto stradale, per approfondire le tematiche relative agli specifici ambiti territoriali.

In particolare per quanto concerne l'attraversamento del territorio di Montichiari, il progetto Definitivo è stato redatto, nel rispetto dei tempi dettati delle procedure di legge Obiettivo e coerentemente con il Piano d'Area di Montichiari (Approvazione da parte del Consiglio Regionale del Piano Territoriale Regionale d'Area dell'Aeroporto di Montichiari, delibera n. 298 del 6 dicembre 2011).

### 3.5.8. OPERE DI MITIGAZIONE (RUMORE E VIBRAZIONI)

La verifica dei livelli post-operam e post-mitigazione ha riguardato tutti i ricettori residenziali presenti all'interno della fascia di pertinenza ferroviaria definita dal DPR 459/98 pari a 250 m dal binario esterno, estesa fino a 500 m in relazione alla presenza di ricettori sensibili.

L'attenzione segnalata per quanto riguarda le successive scelte relative all'utilizzo delle diverse tipologie di barriere anti-rumore costituisce elemento di successivo approfondimento da svilupparsi in sede di progetto esecutivo e di verifica puntuale delle modificazioni di clima acustico in fase di costruzione ed esercizio delle opere. Il progetto impiega su tutta la linea uno specifico tipologico di barriera antirumore che non prevede per la protezione acustica l'utilizzo di elementi naturali che non possono garantire un'adeguata ed uniforme capacità di abbattimento.

VIBRAZIONI

Sono state eseguite le verifiche richieste adottando dove necessario provvedimenti di smorzamento delle vibrazioni. In generale si è rilevato un modesto impatto della linea sul territorio e comunque si sono ottenuti risultati coerenti con le norme di legge ed una completa adesione alle Norme UNI citate.

Nella fase progettuale successiva e prima dell'entrata in esercizio della linea, a valle di una serie di rilievi sperimentali da effettuarsi negli edifici critici individuati, il Proponente dovrà definire gli eventuali interventi di mitigazione.

**4. IL PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE**

Il Progetto di Monitoraggio Ambientale è stato realizzato, in accordo con le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale" del Ministero dell'Ambiente, prevede le attività di misura, analisi, gestione ed interpretazione dei risultati relativi ai seguenti obiettivi:

- Misurare l'evolversi della situazione ambientale ante operam, in corso d'opera e post operam
- Controllare le previsioni di impatto durante le fasi di costruzione ed esercizio.
- Verificare l'efficacia dei sistemi di mitigazione adottati al fine di intervenire per risolvere eventuali emergenze ambientali residue.
- Garantire il controllo di situazioni particolari in modo da indirizzare le azioni di progetto nel senso del minore impatto ambientale.
- Fornire agli Enti Pubblici preposti gli elementi di verifica della corretta esecuzione delle procedure di monitoraggio.

Il PMA si articolerà in tre fasi temporali distinte :

- Monitoraggio ante operam, prima dell'inizio di attività interferenti con la componente in esame.
- Monitoraggio in corso d'opera, che riguarda l'intero periodo di realizzazione della linea ferroviaria.
- Monitoraggio post operam, comprendente la fase di pre-esercizio ed esercizio fino a 24 mesi dal termine della fase di costruzione.

Le componenti di cui si prevede di monitorare sono:

- **Atmosfera** : controllo delle polveri sottili;
- **Ambiente idrico superficiale** : controllo quali-quantitativo dei parametri chimico-fisico e delle portate;
- **Ambiente idrico sotterraneo** : controllo quali-quantitativo dei parametri chimico-fisico e delle portate;
- **Suolo** : caratteristiche pedoclimatiche;
- **Vegetazione** : caratterizzazione fisionomica e fitopatologia della vegetazione naturale;
- **Rumore** : controllo delle emissioni sonore sia in fase di cantiere che di esercizio e dell'efficacia dei sistemi di mitigazione;
- **Vibrazioni** : controllo delle emissioni da attività di cantiere ed in fase di esercizio della Linea;
- **Campi elettromagnetici** : controllo dei livelli emessi in fase di messa in esercizio dell' elettrodotto;
- **Paesaggio**: controllo del corretto inserimento dell'opera e delle misure di tutela in fase di costruzione;

Nello schema di tabella sono correlate le componenti monitorate con le fasi progettuali.

COMPONENTE	ANTE OPERAM	CORSO D'OPERA	POST OPERAM
Atmosfera	Si	Si	-
Ambiente idrico superficiale	Si	Si	-
Ambiente idrico sotterraneo	Si	Si	-
Suolo	Si	Si	-
Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi	Si	Si	Si
Rumore	Si	Si	Si
Vibrazioni	Si	Si	Si
Campi elettromagnetici	Si	Si	-
Paesaggio	Si	Si	Si

**5. PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE**

*[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the number 15.]*

Il progetto definitivo contiene una Relazione Propedeutica al Piano di utilizzo dei Materiali da Scavo, redatta per esporre le linee di sviluppo del PUT di progetto redatto ai sensi del DM 161/12, relativo alla gestione dei circa 810.500 mc di materiali della produzione complessiva, di cui circa 646.900 mc (volume in banco) gestiti come sottoprodotti, ai sensi del D.M. 161/2012.

Il documento non può costituire il PUT finale di progetto, che dovrà contenere al suo interno la parte di PUT approvata nella procedura parallela alla presente e relativa alle Varianti ripubblicate.

## 6. DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA

L'analisi della documentazione integrativa trasmessa, suddivisa nei vari campi assoggettati alla richiesta di integrazioni del 23/12/2014, 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.

Quesito	Richiesta di Integrazione	Documentazioni prodotte dal Proponente	
N°	<b>Quadro di Riferimento Programmatico/Progettuale</b>		
1.	Con riferimento al documento di risposta alle prescrizioni (Relazione del Progettista):		
1.	Verificare che tutti o parte degli elaborati citati siano stati acclusi nella parallela Istanza di Valutazione di Impatto Ambientale relativa alle Varianti Progettuali, stilando un quadro di transcodifica (se necessario) di quelli utilizzabili.	I documenti evidenziati sono stati acclusi alla contestuale Istanza di Valutazione di Impatto Ambientale per le Varianti Progettuali (ID 2854); si allega il file di transcodifica che consente di individuare, per tutta la documentazione (di Verifica di Ottemperanza e di Valutazione di Impatto Ambientale) la Parte, il Tomo ed il codice dell'elaborato (file transcodifica.xls). <b>RIFERIMENTI</b> : [Annesso 1].	ESAUSTIVO
2.	Fornire in ogni caso l'eventuale documentazione duplicata e/o eventualmente mancante	Si allega copia della documentazione suddetta sia su supporto cartaceo (3 copie) sia su supporto informatico (3 copie), secondo quanto riportato dalle specifiche tecniche del MATTM <b>RIFERIMENTI</b> : Documentazione a supporto Commissione VIA	ESAUSTIVO
2.	Aggiornamento delle Norme citate nel Progetto, con particolare riguardo alle Componenti Ambientali:		
1.	<i>Geologia, Idrogeologia ed Acquiferi:</i> Falde acquifere Legge 11/02/1994, n. 109, art. 16, comma 4, DM 11/03/1988 e CM n. 30483 del 24/09/1988; Normativa Sismica Ordinanza PCM n.3274 del 20/3/2003 (GU del 08/5/2003);	<i>Idrogeologia, Geologia e Acquiferi</i> (gli aggiornamenti normativi non comportano variazioni progettuali) <i>Opere Civili</i> (non risulta necessario alcun aggiornamento progettuale non dovendo applicare la nuova normativa) <b>RIFERIMENTI</b> : allegati punto 2	PARZIALMENTE ESAUSTIVO Tali misure andranno aggiornate nel progetto esecutivo. In particolare relativamente alla componente "suolo e sottosuolo" è necessaria per verificare da un punto di vista "ambientale" la compatibilità dell'opera e non la corretta progettazione.
2.	<i>Acque Superficiali</i> Analisi di compatibilità idraulica (per i corsi d'acqua interessati) e delle interferenze irrigue DGR Lombardia 25/1/2002, n:7/7868, Determinazione del reticolo idrico principale; DGR Veneto n. 3637 del 13/12/2002 (indirizzi operativi e linee guida per la verifica della compatibilità idraulica); Direttiva dell'Autorità di Bacino del Po (criteri per valutazione di compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce "A" e "B" Deliberazione del Comitato Istituzionale n. 2 dell'11 maggio 1999 (Aggiornamenti successivi)	<i>Idraulica Superficiale</i> (gli aggiornamenti normativi non comportano variazioni progettuali) Lombardia Dall'analisi delle Norme prima citate e dei relativi Allegati, con riferimento alla progettazione, non sono state riscontrate modifiche che comportino la necessità di effettuare varianti/integrazioni e si confermano i criteri progettuali adottati (anche nel caso di diversa attribuzione dell'Ente Gestore del corso d'acqua specifico) Veneto Le modifiche intercorse hanno variato alcune competenze circa la gestione e l'attribuzione del reticolo idrico per cui non si riscontrano particolari necessità di integrazioni della progettazione. Autorità di Bacino del Po La progettazione tiene conto del riferimento approvato con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 2 dell'11/05/1999 come aggiornato con Delibera n. 10 del Comitato Istituzionale del 05/04/2006.	ESAUSTIVO In considerazione di quanto esposto si ribadisce la necessità che nel piano di monitoraggio ambientale vengano caratterizzati ed individuati in situ anche i fenomeni dovuti alla subsidenza artificiale locale che deriva da: - □abbassamento dei livelli piezometrici di falde di bassa e media profondità; - □emungimento degli acquiferi; - carichi legati al peso di terreni; - □interferenza di gallerie artificiali e naturali, - compattezza dei sedimenti, - □emungimenti in misura superiore rispetto alla capacità di ricarica spontanea delle falde stesse.
3.	Con riferimento alla Prescrizione riguardante lo studio dei siti inquinati presenti lungo il tracciato e, in particolare, la Galleria di Lonato, si ritiene necessario elaborare		



	e presentare, nell'ambito della presente Verifica di Ottemperanza:		
1.	lo studio specifico per la Galleria di Lonato, indicando le linee di sviluppo dell'eventualmente necessario progetto di bonifica.	È stata inserita nella Documentazione di Integrazione 'Siti inquinati: linee di sviluppo progetto di bonifica Galleria Lonato <i>RIFERIMENTI : Elab.</i> IN0500DE2DXGNO20X0070 [Annesso 2]	ESAUSTIVO Lo studio presentato per la Galleria di Lonato costituisce un punto di partenza esaustivo ai fini della caratterizzazione, nelle fasi successive di progettazione sulla base delle risultanze delle indagini effettuate dovrà essere redatto un progetto di bonifica dettagliato qualora esso si rendesse necessario..
2.	l'Annesso 2 - "Schede monografiche dei siti censiti" , da annessare al documento "Relazione - Siti inquinati e potenzialmente tali interferenti la linea", elaborato cui si rimanda spesso nella relazione di riferimento per la descrizione dei siti individuati dal censimento.	È stata inserita nella Documentazione di Integrazione 'Relazione - Siti inquinati e potenzialmente tali interferenti la linea', comprensiva delle 'Schede monografiche dei siti censiti' che non risultano presenti nella documentazione trasmessa per Verifica di Ottemperanza [Annesso 3]. <i>RIFERIMENTI : Elab.</i> IN0500DE2RHIM00030021, [Annesso 3]. 'Schede monografiche'	ESAUSTIVO
<b>Quadro di Riferimento Ambientale</b>			
4.	Con riferimento alla Componente Elettromagnetismo, si richiede di effettuare misure di campo magnetico in corrispondenza dei ricettori ricadenti all'interno delle DPA individuate e, sulla base dei risultati delle misure, di procedere ad una eventuale ottimizzazione del progetto dell'elettrodotto al fine del rispetto dei valori limite vigenti.	Con riferimento alla componente campi elettromagnetici, si riporta l'esito delle misure effettuate presso 6 edifici prossimi all'elettrodotto in progetto nel comune di Lonato, <i>RIFERIMENTI : Elab.</i> IN0500DE2RHAR000X0020 [Annesso 4]	PARZIALMENTE ESAUSTIVO La campagna di misure di campo magnetico presso i ricettori ubicati all'interno della DPA non ha validità assoluta ai fini del confronto con i limiti di legge, in quanto riferiti a tempi di misura di 60 minuti, invece delle 24 ore prescritte dalla normativa vigente.
5.	Con riferimento alla Componente Paesaggio, si richiede di integrare gli elaborati consegnati con la preparazione di specifica documentazione relativa a:		
1.	Modalità attuative di tutti gli interventi in aree interne ai Parchi, concordate con l'Ente Gestore, con particolare riferimento alle tratte che si sviluppano negli ambiti dei Parchi in generale e dei Parchi del Serio e dell'Oglio in particolare.	L'unico parco interessato dalle attività di cantiere lungo tutta la linea è il Monte Netto, in Regione Lombardia; i parchi del Serio e dell'Oglio non risultano interessati dal progetto, ma del lotto funzionale Treviglio-Brescia, in corso di realizzazione. All'interno del perimetro del parco è ubicato il cantiere L.2.O.4 e alcune aree di lavoro, di cui tre aree di stoccaggio e tre aree tecniche, tutte localizzate a ridosso dell'infrastruttura in progetto.	PARZIALMENTE ESAUSTIVO Non si specifica se gli interventi e le modalità attuative siano stati concordati, come richiesto dalla prescrizione CIPE, con l'Ente Parco del Parco Regionale del Monte Netto, interessato dall'opera.
2.	Aree tecniche e di stoccaggio presenti all'interno delle aree parco.	La posizione del cantiere, risulta strategica ai fini della realizzazione dei viadotti, per impossibilità a trasferire gli impalcati per il successivo varo, e a Sud a sud del Raccordo Autostradale Ospitaletto-Montichiari, con ad ovest un'area industriale di dimensioni rilevanti, le cui opere di urbanizzazione, attualmente dismesse, arrivano in prossimità dell'area di cantiere. Il cantiere è collocato all'interno del Lotto 2, nel comune di Fiero, in provincia di Brescia. Sono illustrate le modalità di conduzione delle attività in ambito Parco, nell'elaborato accluso all'integrazione. Il dettaglio delle modalità attuative degli interventi sarà concordato con l'Ente Parco nella successiva fase di progettazione esecutiva, <i>RIFERIMENTI : Elab.</i> IN0500DE2RHIM000X0010 [Annesso 5].	NON ESAUSTIVA La documentazione presenta le lacune e criticità già riscontrate nella documentazione inerente la procedura di VIA.
3.	Interventi di miglioramento e riqualificazione ambientale delle valli fluviali	Il progetto presentato analizza il miglioramento e la riqualificazione ambientale in più punti, dando evidenza di quanto progettato con fotoinserti o con studi di dettaglio per specifiche aree. Per aree particolari, le valli fluviali di seguito elencate, sono stati predisposti studi specialistici finalizzati alla comprensione e verifica dell'efficacia degli interventi progettati. - Lograto <i>Interferenza con un fontanile</i> - Flero <i>Interferenza con un laghetto e il sistema idraulico</i> - S. Lorenzo <i>Interferenza con un laghetto e il sistema idraulico</i>	NON ESAUSTIVO La documentazione presenta le lacune e criticità già riscontrate nella documentazione inerente la procedura di VIA.
4.	Quadro riassuntivo organico, con riferimento alla programmazione di lavori, che evidenzia le previsioni di conservazione all'interno dei parchi, lo schema delle in-	È stata inserita nella Documentazione di Integrazione la relazione relativa agli interventi previsti, comprensiva della Programmazione Lavori.	PARZIALMENTE ESAUSTIVO Il livello di approfondimento della Relazione "Interventi in

	terazioni dell'infrastruttura e l'individuazione dei possibili impatti con il sistema parco.	RIFERIMENTI : Elab. I N0500DE2RHIM000X0010 'Interventi in aree Parco'	aree parco" è insufficiente e lacunosa in riferimento sia alle tempistiche, sia alla valutazione degli impatti. Si fa presente la contraddizione con la prescrizione CIPE n. 4.3 che afferma non sia possibile "limitare la fase di cantiere al periodo novembre-febbraio in adiacenze alle aree a parco
--	--	--	--

#### 6.1. CONSIDERAZIONI SULLA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA

Le analisi esaminate evidenziano come le Risposte alla Richiesta di Integrazioni forniscano un grado di esaustività sufficiente alla emissione del giudizio di Ottemperanza relativamente alle richieste dalla n° 1 alla n° 4, mentre non sono in generale esaustive in relazione ai quesiti posti al punto n° 5 con particolare riferimento agli Interventi in Aree Parchi.

Per le Richieste di integrazioni di cui al Punto n°2.1, infatti, si ribadisce la necessità di un aggiornamento della Normativa di riferimento all'ultima versione in vigore all'atto della presentazione del Progetto Esecutivo, pur prendendo atto dello scarso impatto sulle soluzioni progettuali, per le motivazioni di verifica della compatibilità dell'opera, come espresso in tabella. Per il Punto N° 4, invece, occorrerà ufficializzare in modo formalmente adeguato le misurazioni di cui per ora sono state presentati gli aggiornamenti citati.

In riferimento, invece, alla Richiesta di Integrazioni n° 5, mentre per il Punto 5.1, pur nella soltanto parziale esaustività, si può comunque procedere con le fasi successive prevedendo l'ufficializzazione dell'avvenuto inizio del confronto e coordinamento con l'Ente Parco del Parco Regionale del Monte Netto, come richiesto dalla Prescrizione CIPE, le risposte ai punti n° 5.2 e 5.3 risultano non sufficientemente esaustive per superare le criticità già riscontrate nei documenti progettuali ante-integrazioni e per il Punto 5.4 si ritiene la risposta, così come la proposta progettuale, insufficiente alla definizione della corretta valutazione degli impatti.

**7. MATRICE DI OTTEMPERANZA**

Nelle pagine seguenti viene riportata la matrice di ottemperanza relativa alla redazione conforme alle Prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n°120/2003, del Progetto in esame. Le suddette prescrizioni sono elencate e riportate con la loro numerazione originaria insieme a i risultati dell'analisi delle documentazioni presentate al giudizio sintetico sull'esito di tale esame. Nella colonna descrittiva della Prescrizione, inoltre, viene riportata l'origine della stessa (CTVA) e la sua numerazione originaria nel documento di riferimento, per un immediato riscontro. Il risultato della singola verifica, espresso sinteticamente nella colonna finale della tabella, tiene conto delle valutazioni conseguenti alla risposta data dal Proponente alla Richiesta di Integrazioni della Commissione VIA, esaminata nei paragrafi precedenti.

In relazione al giudizio sintetico riportato in tabella si precisa che si è utilizzata la seguente scala di valutazione :

- OTTEMPERATA (La prescrizione è stata soddisfatta)
- NON OTTEMPERATA (La prescrizione non è stata soddisfatta)
- PARZIALMENTE OTTEMPERATA (Una parte della prescrizione non è stata ottemperata per le ragioni poi esposte)
- RECEPITA (le prescrizioni sono state ottemperate ma sono da verificare in fase di attuazione)
- PARZIALMENTE RECEPITA (Una parte della prescrizione è stata recepita pur mancando ancora di qualcosa per le ragioni esposte)

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003			Esito Verifica
sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	
N.	PARTE Ia - PRESCRIZIONI		
1.	1.1 - Prescrizioni da recepire nel Progetto Definitivo		
	Progettazione definitiva integrata nell'ambito dei corridoi infrastrutturali	<p><i>omissis</i></p> <p>La nuova infrastruttura ferroviaria AVIAC deve essere progettata al livello definitivo in modo unitario ed integrato con le infrastrutture autostradali in corso di progettazione, quali il "Raccordo autostradale diretto Brescia - Milano" ("Direttissima" Milano-Brescia) lex SS 11 - 1° lotto, ed il "Raccordo autostradale tra il Casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'Aeroporto di Montichiari" (Raccordo Ospitaletto-Montichiari) avendo a riferimento lo stato di definizione ed il livello autorizzativo raggiunto dai rispettivi progetti.</p> <p><i>omissis</i></p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>1. Progettazione unitaria ed integrata con le infrastrutture autostradali in corso di progettazione.</p> <p>2. Progetto integrato viabilità nei tratti in parallelo con A4, ACP e con le infrastrutture autostradali in corso di progettazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Affiancamento con l'infrastruttura esistente A4 Torino-Venezia</li> <li>- Affiancamento con l'infrastruttura in progettazione ex SS11 (VE)</li> </ul> <p>3. Somma degli impatti</p> <p>4. Continuità rete-via ed irrigua. Accesso aree interpoderali</p> <p>5. Piani di inserimento territoriale e mitigazione ambientale delle infrastrutture affiancate</p> <p>6. Aeroporto di Montichiari - Piano d'area</p> <p><i>Mancano gli studi relativi alle interferenze con S.I.T.A. VE</i></p>
2.	Varianti di tracciato		
a.	Aeroporto di Montichiari	(Reg. Lombardia - Allegato A - Prescrizione A.4.2.1)	OTTEMPERATA
b.	Affiancamento alla Autostrada direttissima Milano-Brescia in territorio di Chiari e Castrezzato	(Reg. Lombardia - Allegato A Prescrizione A.4.2.2. c)	OTTEMPERATA Vedi punto 1.2.3
c.	Ospitaletto - Interconnessioni di Brescia Ovest	(Reg. Lombardia - Allegato A Prescrizione A.4.2.2. d)	OTTEMPERATA Vedi punto 3.b

*[Handwritten signatures and initials in the right margin]*

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
d.	Affiancamento alla linea storica tra Sona e Sommacampagna	(Reg. Veneto)	OTTEMPERATA Si è adottata una variante plano-altimetrica di tracciato che interessa il tratto compreso tra il Km 134+500 e il Km 137+200 ca., eliminata la possente interferenza con il sedime della linea storica Milano - Venezia.
e.	Viadotto Caravaggio	(Reg. Lombardia - Allegato A Prescrizione A.4.2.2.a)	NON APPLICABILE (tratta Treviglio-Brescia)
f.	Attraversamento del fiume Oglio	(Reg. Lombardia - Allegato A Prescrizione A.4.2.2.a)	NON APPLICABILE (tratta Treviglio-Brescia)
g.	Spostamento del Posto Movimento/Manutenzione (da Pozzolengo a Montichiari)	(Reg. Lombardia - Allegato A Prescrizione A.4.2.2.h)	OTTEMPERATA A seguito di una riconfigurazione funzionale della tratta, è stato possibile eliminare il P.M. di Pozzolengo e trasferire le funzioni nel P.M. di Montichiari (Km 94+500), posto in vicinanza della Stazione.
3.	Viabilità	Si prescrive che il Soggetto Aggiudicatore preveda, nello sviluppo del progetto definitivo, la realizzazione degli interventi di adeguamento della viabilità interfunzionale come dettagliata al seguente paragrafo. Per la viabilità di cantierizzazione, interessante anch'essa viabilità provinciale esistente o di progetto, si rimanda alla successiva prescrizione n°4	
a.	Autostrada direttissima Milano-Brescia (Soc. BreBeMi)	Vedi punto 1.2.3	OTTEMPERATA
b.	Raccordo autostradale Ospitaletto-Poncarale-Montichiari (ex SP 19 - Soc. ACP)	Le soluzioni di attraversamento della linea AC da parte dello svincolo della SP19 sono state concordate con ACP e sono state inserite tra le opere integrate per le quali si rimanda al punto 1.11 PM di Travagliato è stato eliminato a seguito di una riconfigurazione funzionale della tratta che ha portato a mantenere solo il posto di movimento di Montichiari.	OTTEMPERATA
c.	Autostrada A4 Milano-Brescia (Soc. Autostrade per l'Italia S.P.A.)	Vedi punto 1.2	OTTEMPERATA
d.	Autostrada A4 Brescia-Verona-Padova (Soc. Autostrade BS-PD)	Vedi punto 1.2	OTTEMPERATA
e.	Viabilità provinciale esistente.	Vedi punto 1	OTTEMPERATA
4.	Cantieri		
1.	Viabilità di cantierizzazione	Per l'intero tracciato è stato elaborato un nuovo piano di cantierizzazione corredato dal relativo studio di impatto ambientale; tale progetto, considerato una variante sostanziale, è (alla data di estensione della presente relazione) in corso di valutazione di impatto ambientale per l'espressione del parere di compatibilità ambientale	PARZIALMENTE OTTEMPERATA Le viabilità di cantierizzazione dovranno essere riaggionate sulla base del Parere PRR-1767 del 17/04/2015 relativo alle parti in Variante.
2.	Cantieri - Piano di cantierizzazione		
A	Ubicazione aree di cantiere	Gli elaborati "Studio di Impatto Ambientale - Cantierizzazione - all.3 Vincoli Territoriali Ambientali" (IN05000E2N3SA000P0481 - IN05000E2N3SA000P0491 - IN05000E2N3SA000P0501), riportano la localizzazione delle aree di cantiere rispetto a pozzi e sorgenti.	PARZIALMENTE OTTEMPERATA La documentazione presentata nel PD e/o nei documenti integrativi di questa come della Procedura di VIA relativa alle Varianti, non sono totalmente esaustive, come riflesso nel successivo quadro prescriptivo.
B	Vegetazione	Nel Progetto della cantierizzazione presentato per le varianti al progetto (scatulate da quanto prescritto dalla Delibera CIPE 120/2003) vengono fornite indicazioni sulla vegetazione attuale delle aree di cantiere e delle eventuali tipologie da ripristinare a fine lavori.	OTTEMPERATA
C	Mitigazioni	Il proponente fa riferimento allo Studio di Impatto Ambientale per la cantierizzazione in cui è stato previsto che le aree di cantiere vengano restituite al loro attuale uso. Inoltre in tale documento sono stati analizzati gli impatti relativi ai	PARZIALMENTE OTTEMPERATA La documentazione presentata nel PD e/o nei documenti integrativi di questa come della Procedura di VIA relativa alle Varianti, non sono to-

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
	vori rispettando le ubicazioni originarie.	singoli cantieri per tutte le componenti ambientali e laddove necessario sono state individuate le opportune mitigazioni o indicate le necessarie prescrizioni.	talmente esaustive, come riflesso nel successivo quadro prescrittivo. Vedere R.I. di cui al prot. CTVA-2014-4376 - 23/12/2014 Integrazioni relative agli altri progetti in variante Cantierizzazione n. 5 (b - 53)
D	Assenza di contaminazioni In particolare il progetto definitivo conterrà: le indicazioni alle aree da garantire l'assenza di contaminazioni nei terreni occupati dai cantieri e, se necessario, la bonifica prima della sistemazione finale.	RdI (punti 5 lb e 53) - Varianti Il Proponente dichiara che sono state svolte le seguenti attività: "Le aree di cantiere sono state incrociate con i risultati del censimento svolto per la determinazione dei siti potenzialmente inquinati. I siti potenzialmente inquinati sono stati individuati mediante sopralluoghi, analisi delle foto aeree e della documentazione disponibile. Non è emersa la presenza di siti potenzialmente inquinati nelle aree individuate per i cantieri. Al fine di evitare contaminazioni nei terreni occupati dai cantieri sono previsti: - Impianti di trattamento delle acque di prima pioggia; - Impianti di trattamento delle acque di industriali; - Collettori per lo scarico in fognatura dei reflui civili o in alternativa impianti di trattamento; - Impianti di lavorazione degli inerti a circuito chiuso; Sono comunque previste nelle aree di cantiere pavimentazioni bitumate ed in misto stabilizzato che preservano il terreno in situ da potenziali agenti inquinanti che possano essere accidentalmente rilasciati nelle fasi di lavorazione." E' stata elaborata una Relazione ("siti inquinati e potenzialmente tali interferenti i cantieri e la viabilità extralinea") in cui si esclude l'interferenza con i siti inquinati o potenzialmente tali ed elaborate delle tavole in scala 1:5.000.	PARZIALMENTE OTTEMPERATA La documentazione presentata nel PD e/o nei documenti integrativi di questa come della Procedura di VIA relativa alle Varianti, non sono totalmente esaustive, come riflesso nel successivo quadro prescrittivo.
E	Qualità dei corsi d'acqua In particolare il progetto definitivo conterrà: uno specifico studio che valuti la qualità dei corsi d'acqua limitrofi alle aree di cantiere, le disponibilità idriche prelevabili nei diversi mesi dell'anno in funzione del mantenimento della vita acquatica e delle altre esigenze di prelievo, con particolare riferimento sia ai periodi di magra che all'uso consistente per fini irrigui in agricoltura, specie nel semestre estivo. I prelievi dovranno comunque essere concordati con i relativi enti competenti.	Il Proponente afferma che "il progetto definitivo conterrà, uno specifico studio che valuti la qualità dei corsi d'acqua limitrofi alle aree di cantiere, le disponibilità idriche prelevabili nei diversi mesi dell'anno in funzione del mantenimento della vita acquatica e delle altre esigenze di prelievo, con particolare riferimento sia ai periodi di magra che all'uso consistente per fini irrigui in agricoltura, specie nel semestre estivo. I prelievi dovranno comunque essere concordati con i relativi enti competenti" (Relazione del Progettista, pagg. 41 - 42). Inoltre, sempre il Proponente rimanda al SIA della cantierizzazione in cui "sono stati valutati i potenziali impatti causati dal cantiere sulla qualità delle acque sotterranee sia superficiali".	PARZIALMENTE OTTEMPERATA La documentazione presentata nel PD e/o nei documenti integrativi di questa come della Procedura di VIA relativa alle Varianti, non sono totalmente esaustive, come riflesso nel successivo quadro prescrittivo. Vedere R.I. di cui al prot. CTVA-2014-4376 - 23/12/2014 Integrazioni relative agli altri progetti in variante Cantierizzazione n. 19 a n. 23).
F	Analisi dei sistemi di mitigazione In particolare il progetto definitivo conterrà: l'analisi dei sistemi di mitigazione in fase di cantiere con la localizzazione delle vasche di decantazione e le aree di stoccaggio di oli e carburanti.	Sono state prodotte Planimetrie di dettaglio dei cantiere base e dei cantieri operativi con la localizzazione delle aree richieste (Parte 26_Volume 03_vari elaborati)	OTTEMPERATA
G	Stima dei rifiuti In particolare il progetto definitivo conterrà: la stima di massima dell'entità dei rifiuti prodotti in fase di cantiere, identificando gli impianti di destinazione.	Sono stati quantificati su base annuale le tipologie di rifiuti che possono essere riscontrate nei cantieri di tipo base, operativo o logistico provenienti dalle attività di cantiere di tipo ordinario (non sono stati presi in considerazione i materiali provenienti dai siti inquinati piuttosto che dalle demolizioni di parti d'opera o edifici). Per quanto riguarda la portata delle acque immesse in rete fognaria pubblica e delle eventuali portate emunte, il rifornimento è costituito dagli elaborati di dettaglio dei singoli cantieri.	PARZIALMENTE OTTEMPERATA La documentazione presentata nel PD e/o nei documenti integrativi di questa come della Procedura di VIA, relativa alle Varianti, non sono totalmente esaustive, come riflesso nel successivo quadro prescrittivo.
3a CTVA (n° 4)	Relazioni ambientali della cantierizzazione a) nell'ambito della progettazione definitiva, laddove le aree dedicate alla cantierizzazione saranno consolidate e meglio definite per quanto	Per quanto riguarda la richiesta di dettagliare la cantierizzazione si osserva che: E' stato redatto il SIA della cantierizzazione in cui sono stati valutati gli impatti potenziali prodotti dai cantieri e, laddove necessario, individuate le appropriate misure di mitigazione e/o prescrizioni. Inoltre sono stati valutati gli impatti per l'emissione di polveri dalle attività di cantiere lungo la linea (fronte avanzamen-	PARZIALMENTE RECEPITA La documentazione presentata nel PD e/o nei documenti integrativi di questa come della Procedura di VIA relativa alle Varianti, non sono totalmente esaustive, come riflesso nel successivo quadro prescrittivo.

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
	<p>Riguarda le attività, le lavorazioni e gli impianti ivi allocate, saranno prodotte le relazioni ambientali della cantierizzazione con il progetto delle opere di mitigazione da allestire.</p> <p>CTVA (n° 4)</p> <p>34) Cantiere operativo n. 32</p> <p>b) Il cantiere operativo n. 32, ubicato alla progressiva di linea 120+500 circa, e' destinato alle funzioni operative di realizzazione di due opere importanti:</p> <p>galleria artificiale realizzata con scavo a cielo aperto Santa Cristina; galleria artificiale con tratto di scavo in naturale del Frassino.</p> <p>Alla luce dell'importanza strategica del cantiere, pur nel rispetto del contenimento dell'impatto che tale cantierizzazione comporta sul territorio, risulta necessario il mantenimento della collocazione proposta nel progetto preliminare. In sede di progettazione definitiva dovrà essere perseguito l'obiettivo di minimizzare il disturbo all'ambiente circostante mediante un ridimensionamento della attuale superficie. Tale ridimensionamento sarà quantificato in funzione della necessità di assicurare la massima condizione di sicurezza nello svolgimento delle attività di costruzione nonché limitando al massimo la presenza di strutture e impianti all'interno dell'area.</p>	<p>(o lavori) sulle colture di pregio e popolazione residente.</p> <p>R/I Procedura VIA – Varianti (Aspetti generali e parte B-1 da n. 49 a n. 58). Il cantiere operativo 32 del Progetto Preliminare, individuato dalla sigla L5.01 nel Progetto Definitivo, è stato ridimensionato (da 76.560 mq a 65.315 mq). Tale ridimensionamento permette un allontanamento del confine sud del cantiere dal pozzo ad uso potabile (distanza circa 80 m), tuttavia tale distanza è inferiore alla distanza minima di rispetto, per cui si rende necessaria la delocalizzazione del pozzo.</p> <p>R/I Procedura VIA – Varianti (punto 54)</p>	<p>Vedere R.I. di cui al prot. CTVA-2014-4376 - 23/12/2014 Integrazioni relative agli altri progetti in variante Aspetti generali e parte B-1 da n. 49 a n. 58. PARZIALMENTE RECEPITA La documentazione presentata nel PD e/o nei documenti integrativi di questa come della Procedura di VIA relativa alle Varianti, non sono totalmente esaustive, come riflesso nel successivo quadro prescriptivo. Vedere R.I. di cui al prot. CTVA-2014-4376 - 23/12/2014 Integrazioni relative agli altri progetti in variante punto n. 54</p>
5.	<p>Interventi di mitigazione</p> <p>Per quanto riguarda la richiesta di realizzare le strutture fisse di cantiere esterne ai centri abitati e sviluppare i relativi interventi di mitigazione, si prevede che lo sviluppo della progettazione definitiva dovrà portare all'individuazione di soluzioni tecniche idonee e di maggiore dettaglio.</p>	<p>I cantieri operativi sono collocati esterni ai centri abitati, per ogni area di cantiere è stato effettuato uno studio di impatto ambientale che ha portato alla definizione degli impatti e delle misure di mitigazione ("Studio di impatto ambientale della Cantierizzazione", cod. elab. IN0500DE2RGS00001031, cap.4). In riferimento agli impatti dovuti alle polveri per ogni area di cantiere sono state elaborate le tavole "Atmosfera: fronte avanzamento lavori ubicazione delle mitigazioni" alla scala 1:5.000.</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA La documentazione presentata nel PD e/o nei documenti integrativi di questa come della Procedura di VIA relativa alle Varianti, non sono totalmente esaustive, come riflesso nel successivo quadro prescriptivo.</p>
6.	<p>Abbattimento delle polveri</p> <p>Le misure per l'abbattimento delle polveri, in particolare a tutela delle aree agricole (vini DOC e aree pregiate), saranno oggetto di ulteriore dettaglio nel corso della progettazione definitiva, attraverso il consolidamento delle scelte localizzative delle aree di cantiere e all'approfondimento del carico specifico rispetto alle lavorazioni previste.</p>	<p>Nella relazione "Valutazione dell'impatto da Polveri causato dalle Attività del Fronte" (cod. elab. VO_2\EPNP40\VO\IN0500DE2RHM00010011), facente parte integrante del progetto definitivo, il Proponente riporta una descrizione dei possibili recettori, delle misure per il contenimento delle polveri ed una tabella con il posizionamento delle barriere antipolvere previste.</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA Sottoposta a prescrizioni In riferimento al documento succitato si segnala che nel cap.6 pag. 16-20 Si riportano le stime delle EMISSIONI di particolato da sollevamento dovuto al transito dei mezzi sulle piste pavimentate e non. "Per la stima delle concentrazioni al suolo di particolato fine, prodotto dalle attività costruttive della linea ferroviaria Milano - Verona, si sono considerati i risultati (mappe di isoconcentrazione di PM10 effettuate tramite il modello matematico ISC3) riportati in sede di Studio di Impatto Ambientale", senza ulteriori dettagli, mancano quindi le stime relative a: - emissioni da gas di scarico dei mezzi operanti nel cantiere e del traffico veicolare all'interno del cantiere (esposti solo i flussi di traffico ca- - va/cantiere); - emissioni dovute ai cumuli di stoccaggio; - emissioni dovute alle attività costruttive. Inoltre, si sottolinea l'incompletezza della descrizione degli input necessari alla simulazione modellistica, mancano ai dati meteo, la concentrazione di fondo adottata, le condizioni al contorno ed una stima quantitativa delle emissioni totali (si riporta solo il calcolo del fattore di emissione e solo di un tipo di emissione come già segnalato sopra).</p>
3.	<p>Esecuzione lavori</p>		

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
1.	<p>Il soggetto aggiudicatore svilupperà il progetto definitivo ed il piano di monitoraggio ambientale recependo le prescrizioni contenute nella delibera della regione Lombardia, allegato B, punto 16, fermo restando l'impostazione ed i contenuti del progetto preliminare, in accordo con gli enti territorialmente interessati ove richiesto dalla prescrizione stessa.</p>	<p>Il Proponente ha sviluppato il Piano di Monitoraggio Ambientale per tutte le componenti ambientali che comprende sia relazioni di componente sia allegati cartografici con localizzazione dei punti di misura.</p> <p>RdI Procedura VIA - Varianti (punti 29 e 71)</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATO</p> <p>In riferimento al documento succitato si segnala che nel cap.6 pag. 16-20 Si riportano le stime delle EMISSIONI di particolato da sollevamento dovuto al transito dei mezzi sulle piste pavimentate e non.</p> <p>Vedere R.I. di cui al prot. CTVA-2014-4376 - 23/12/2014</p> <p>Integrazioni relative agli altri progetti in variante punto n.29 e n.71</p>
2.	<p>Per quanto riguarda la richiesta di limitare la fase di cantiere al periodo novembre-febbraio in adiacenze alle aree a parco, la stessa non è accoglibile in quanto comporterebbe una dilatazione dei tempi di costruzione dei viadotti fluviali con allungamento dei tempi a vita intera dell'opera. Si prescrive che il soggetto aggiudicatore si impegni ad ottimizzare e minimizzare l'occupazione di aree site in ambiti parco, destinate alla cantierizzazione dei viadotti fluviali, e ciò sia dal punto di vista dell'occupazione di suolo, che della durata temporale del cantiere stesso, nello spirito della richiesta formulata dalla Regione Lombardia.</p>	<p>Non è stata fornita alcuna risposta, dalla lettura dell' Allegato 0 - Sintotico recepimento Prescrizioni CIPE si evince che il proponente ritiene la prescrizione non applicabile.</p>	<p>NON OTTEMPERATA</p>
3.	<p>Cave e discariche</p>		
1.a.	<p>FLUSSI DI MATERIALE INERTE</p> <p>La programmazione dei flussi di materiale inerte (prelievo e smaltimento) tenderà, per quanto possibile, a soddisfare i fabbisogni mediante le risorse disponibili nei singoli territori provinciali.</p>	<p>A seguito dell'indagine della disponibilità di inerti nelle cave autorizzate in provincia di Brescia e Verona viene previsto esclusivamente l'utilizzo di cave di prestito situate in prossimità del tracciato di progetto al fine di minimizzare il percorso dei mezzi di trasporto. Si afferma che i mezzi transitano su piste di cantiere, senza interferire con la viabilità ordinaria. E' stato redatto uno studio della viabilità interessata da traffico di cantiere e dei flussi di mezzi lungo detta viabilità.</p> <p>RdI Procedura VIA - Varianti (punti 8 e 13)</p>	<p>PARZIALMENTE RECEPITA</p> <p>Gli studi della valutazione degli inerti sul mercato "Valutazione della reperibilità di inerti sul mercato provincia di Brescia" (IN0500DE2PXCAXA0000041) e "Valutazione della reperibilità di inerti sul mercato provincia di Verona" (IN0500DE2PXCAXA00000031), che hanno portato alla scelta di preferire le cave di prestito ai siti individuati dai Piani Cave Provinciali, sono del 2002, non aggiornati</p> <p>La problematica è stata già superata dalla documentazione integrativa relativa alle Parti in Variante dove il ricorso all'apertura di nuove cave è stato ridotto a la previsione di un'unica cava, per la quale è già in studio l'ulteriore abbandoni.</p> <p>Vedere R.I. di cui al prot. CTVA-2014-4376 - 23/12/2014</p> <p>Integrazioni relative agli altri progetti in variante punto n.8 e n.13</p>
b.	<p>APERTURA DI NUOVE CAVE</p> <p>Sarà verificata la distribuzione delle risorse rispetto a quanto in corso di definizione per il piano cave provinciale di Brescia, riferita a porzioni di A.T.E. individuati dal piano cave di prossima approvazione, o per soli casi particolari, a porzioni Territoriali limitrofe agli ambiti stessi, in relazione al rapporto già noto tra disponibilità e fabbisogno, si ritiene che non potrà essere evitata l'apertura di nuove cave in porzioni di territorio diverse dagli ATE già individuati dal piano, come richiesto dalla prescrizione, e per le quali si procederà ad uno studio di compatibilità ambientale.</p>	<p>Preso atto della mancanza di disponibilità di inerti necessari alla realizzazione della linea è stato necessario prevedere l'apertura di nuove cave di prestito; sono stati individuati 7 nuovi ambiti estrattivi (6 in provincia di Brescia e 1 in provincia di Verona) localizzate in una fascia di ampiezza di circa 5 km rispetto alla linea, idonei dal punto di vista estrattivo e ambientale per l'approvvigionamento dei materiali inerti necessari alla realizzazione della linea oltre ad un ulteriore cava per l'estrazione di ballast.</p> <p>E' stata elaborata una cartografia tematica di sintesi denominata "carta degli scarti" realizzata con lo scopo di individuare gli ambiti maggiormente idonei all'esercizio delle attività estrattive. Sono stati redatti gli studi di traffico e di impatto ambientale relativi alle cave di cui è prevista l'apertura.</p> <p>RdI Procedura VIA - Varianti (punti 8 e 13)</p>	<p>PARZIALMENTE RECEPITA</p> <p>Gli studi della valutazione degli inerti sul mercato "Valutazione della reperibilità di inerti sul mercato provincia di Brescia" e "Valutazione della reperibilità di inerti sul mercato provincia di Verona", che hanno portato alla scelta di preferire le cave di prestito ai siti individuati dai Piani Cave Provinciali, sono del 2002, non aggiornati</p> <p>La problematica è stata già superata dalla documentazione integrativa relativa alle Parti in Variante dove il ricorso all'apertura di nuove cave è stato ridotto a la previsione di un'unica cava, per la quale il Proponente sta valutando il possibile abbandono.</p> <p>Vedere R.I. di cui al prot. CTVA-2014-4376 - 23/12/2014</p> <p>Integrazioni relative agli altri progetti in variante punto n.8 e n.13</p>
c.	<p>APPROVVIGIONAMENTI</p> <p>Sarà condotta la valutazione della disponibilità dei materiali nei vari</p>	<p>Preso atto della mancanza di disponibilità di inerti necessari alla realizzazione della linea è stato necessario prevedere l'apertura di nuove cave di prestito destinate</p>	<p>PARZIALMENTE RECEPITA</p> <p>Gli studi della valutazione degli inerti sul mercato "Valutazione della re-</p>

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the right side and several initials scattered across the bottom margin.

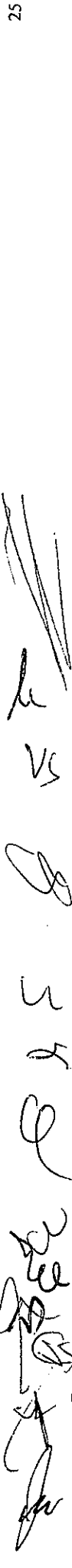
Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
2.	<p>DURATA DEI LAVORI</p> <p>Inoltre, per quanto attiene la selezione, l'approvazione da parte di Terzi e la qualifica delle cave autorizzate, si esprime la preoccupazione connessa con il rischio di indurre ritardi sul progetto. Pertanto si ritiene che tale attività debba, compatibilmente con le cifre messe a disposizione dal CIPE per la totalità delle attività anticipate e con le priorità delle stesse, essere anticipate al fine di contenere il rischio di allungamento della durata dei lavori.</p>	<p>mate esclusivamente all'approvvigionamento dell'opera in questione. A seguito di tale scelta il mercato potrà continuare ad operare per i fabbisogni ordinari, al riparo delle possibili turbative di mercato create da un'anomala richiesta per il fabbisogno dovuto alla realizzazione della linea AC/AV.</p> <p>RdI Procedura VIA - Varianti (punti 8 e 13)</p>	<p>peribilità di inerti sul mercato provincia di Brescia" e "Valutazione della reperibilità di inerti sul mercato provincia di Verona", che hanno portato alla scelta di preferire le cave di prestito ai siti individuati dai Piani Cave Provinciali, sono del 2002, non aggiornati</p> <p>La problematica è stata già superata dalla documentazione integrativa relativa alle Parti in Variante dove il ricorso all'apertura di nuove cave è stato ridotto a la previsione di un'unica cava, per la quale il Proponente sta valutando il possibile abbandono.</p> <p>Vedere R.I. di cui al prot. CTVA-2014-4376 - 23/12/2014</p> <p>Integrazioni relative agli altri progetti in variante punto n. 8 e n. 13</p> <p>NON OTTEMPERATA</p>
3. a.	<p>LOCALIZZAZIONE DI EVENTUALI CAVE DI PRESTITO IN TERRITORI CONSORTILI</p> <p>La localizzazione di eventuali cave di prestito in territori consortili, dovrà essere preventivamente concordata con i consorzi di bonifica.</p>	<p>Il Proponente indica che nelle successive fasi progettuali "saranno sviluppati, in accordo con i consorzi di bonifica, i necessari approfondimenti di dettaglio e saranno garantiti a carico del Consorzio Cepar due ogni ulteriore intervento che si dovesse rendere necessario".</p>	<p>PARZIALMENTE RECEPITA</p> <p>La problematica è stata già superata dalla documentazione integrativa relativa alle Parti in Variante dove il ricorso all'apertura di nuove cave è stato ridotto a la previsione di un'unica cava, per la quale il Proponente sta valutando il possibile abbandono.</p>
b.	<p>PROGETTO</p> <p>Per ciascuno dei siti individuati dovrà essere redatto uno specifico progetto, corredato di indagini geologiche e geotecniche finalizzate ad accertare la disponibilità e l'idoneità dei materiali.</p>	<p>Il Proponente fornisce, per ognuna delle 7 nuove cave di prestito, ben 36 allegati e documentazioni tecniche mirate a caratterizzare oltre che le componenti geologiche, idrogeologiche e geotecniche anche le fasi cd i costi relativi al recupero ambientale ed al ripristino territoriale delle aree interessate dai lavori di estrazione di inerti.</p> <p>RdI (punto 2)</p> <p>In riferimento alla RdI inerente l'aggiornamento dei riferimenti normativi e pianificatori, il Proponente afferma che tali aggiornamenti "non comportano variazioni progettuali".</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>Le documentazioni tecniche esaminate, pur nella loro completezza metodologica che fa riferimento anche alle moderne tecniche di ingegneria naturalistica si riferiscono, a campagne di misura idrogeologiche effettuate negli anni 2003-2005.</p> <p>Pertanto si ribadisce che tali misure dovranno essere aggiornate, data l'esigenza di verificare da un punto di vista "ambientale" la compatibilità dell'opera e non dalla necessità di controllare la corretta progettazione.</p>
c.	<p>INERTI PROVENIENTI DA RECUPERO</p> <p>Al fine di limitare l'escavazione del materiale vergine il soggetto aggiudicatario, nella salvaguardia delle caratteristiche tecniche atte a soddisfare gli standard prestazionali del capitolato per la realizzazione delle linee ferroviaria AC/AV, utilizzerà per quanto possibile inerti provenienti da recupero, in particolare per la realizzazione di rilevati stradali.</p>	<p>Il Proponente nel documento "Relazione del Progettista" inerente la "verifica di ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 120/2003, riporta la "Relazione propecdica al piano di utilizzo dei materiali da scavo ai sensi del DM 16/1/12" (IN0500DE2RGA00010012) specificando che i contenuti di tale documento saranno ulteriormente sviluppati con la redazione del Piano di Utilizzo dei materiali da scavo ai sensi del D.M. 16/1/2012.</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>Da verificare in sede di esame del PUT di Progetto</p>
6.	<p>ELETTRODOTTO ED ELETTROMAGNETISMO</p> <p>Il Progetto Definitivo sarà redatto sulla base del progetto alternativo proposto dal Soggetto Aggiudicatario in risposta alle prescrizioni della Regione Veneto, e terrà conto di tutte le interferenze e dei possibili impatti generati, con particolare riguardo alle condizioni di esposizione nei campi elettromagnetici ed alle conseguenti misure di mitigazione necessarie.</p> <p>Il progetto sarà rappresentato su una cartografia adeguatamente rappresentativa delle distanze limite dalle linee di alimentazione elettrica.</p>	<p>L'individuazione di tutti i fabbricati localizzati in una fascia individuata rispetto all'asse sia nel tratto lombardo che nel tratto veneto è stata riportata, in seguito ad un rilievo topografico eseguito su tutto il tracciato. Per il calcolo dei campi magnetici si è considerato come obiettivo di qualità il valore di 3 µT come prescritto nell'Art. 4 del P.C.M. dell'8/7/2003. Per le metodologie di calcolo delle fasce di rispetto è stato considerato quanto prescritto nel D.M. del 29/5/2008. Per il calcolo dei campi magnetici come prescritto dal DM del 29/5/2008, è stato considerato il fenomeno dovuto al parallelismo tra i due elettrodotti che comporta una perturbazione dei campi magnetici prodotti dalle singole linee. Si è tenuto conto del campo magnetico risultante dalla mutua interazione tra i due</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>Soggetta a prescrizione</p> <p>Il Proponente ha eseguito una campagna di misure di campo magnetico presso i ricettori ubicati all'interno della DPA. I risultati di tali misurazioni, come peraltro espressamente dichiarato dal Proponente stesso, non possono essere utilizzati ai fini del confronto con i limiti di legge, in quanto riferiti a tempi di misura di 60 minuti, invece delle 24 ore prescritte dalla normativa vigente.</p> <p>Permane la criticità rilevata.</p>



sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
7	<p>per il rispetto dei livelli di campo elettromagnetico ammissibili durante il percorso nonché dei ricettori in condizione critica di esposizione. In relazione all'elevato costo dell'elettrodotto interrato rispetto a quello di un elettrodotto tradizionale, ed in considerazione che non sono pervenute specifiche osservazioni in sede istruttoria alle varianti già previste nel progetto preliminare, si prescrive di evitare ulteriori varianti nel corso dello sviluppo del progetto definitivo. Qualora queste dovessero essere inevitabili a motivo degli approfondimenti da eseguire allo di modifiche della normativa, si provvederà ad esse nel modo meno impattante per il territorio e nei limiti consentiti dal limite di spesa del progetto, eventualmente ad elettrodotto interrato.</p> <p>Il progetto degli elettrodotti, degli impianti trasmissivi e delle soluzioni elettriche dovrà essere sviluppato in modo da rispettare i vincoli prescritti dalla normativa di legge vigente e dovranno essere adottati accorgimenti tecnici idonei a minimizzare l'esposizione della popolazione.</p> <p>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 le radiazioni non siano superiori a quelle di legge.</p> <p>Dovranno essere individuati gli elettrodotti interferenti dalle linee di alimentazione previste a servizio dell'infrastruttura.</p> <p>Nello specifico, per quanto riguarda la Regione Veneto, la nuova ipotesi di sistema di alimentazione della linea citata, permette di eliminare totalmente gli interventi di potenziamento dell'elettrodotto esistente e le necessarie varianti individuate in territorio Veneto, pur confermando la nuova SSE di Sona, presso la stazione di Sommacampagna.</p> <p><b>Geologia, idrogeologia ed acquiferi.</b></p> <p>Il tracciato interessa aree caratterizzate dalla presenza di fontanili, punti di captazione destinati al consumo umano e zone ad elevata vulnerabilità; pertanto, in corrispondenza di questi ambiti, dovranno essere effettuati approfonditi studi idrogeologici finalizzati, tra l'altro, a determinare eventuali interferenze negative in termini sia di qualità delle acque, sia di eventuali variazioni indotte al regime delle falde sotterranee. Si precisa che nel caso di accertata interferenza con le acque sotterranee il progetto dovrà prevedere tutti gli accorgimenti tecnici atti a garantirne la tutela.</p> <p>Dovrà essere garantito il mantenimento dei fontanili presenti nel territorio. In via generale le teste e le aste dei fontanili interessati dalla linea A.C. dovranno essere ricostruiti in vicinanza di quelli soppressi, controllando le dimensioni e la profondità di scavo degli esistenti, mentre le relative sponde dovranno essere rinaturate con specie erbacee, arboree e arbustive tipiche degli ambienti di fontanile.</p> <p>Dovranno comunque essere effettuate tutte le indagini geologiche, idrogeologiche e sismologiche secondo le disposizioni di cui all'art. 16, comma 4, della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e del decreto Ministeriale 11 marzo 1988 e successiva circolare ministeriale n. 30483 del 24 settembre 1988, essenziali per verificare la validità delle ipotesi progettuali e per consentire la scelta delle migliori soluzioni da adottare.</p>	<p>Campi singoli. Sono stati controllati tutti gli edifici presentinella fascia individuata rispetto all'asse dell'elettrodotto 132 kV A/VAC; nei tratti in affiancamento con l'elettrodotto Tema 380 kV sono stati controllati anche gli edifici nella fascia individuata al lato esterno alla linea 380 kV presentando le relative sezioni fabbricati.</p> <p>Nell'ambito del Progetto di Monitoraggio Ambientale è previsto il monitoraggio ante operam e post operam dei campi elettromagnetici per la verifica dell'impatto elettromagnetico generato dalle linee elettriche di trasmissione.</p> <p><b>RdI (punto 4)</b></p> <p>Si richiede di effettuare misure di campo magnetico in corrispondenza dei ricettori ricadenti all'interno delle DPA individuali e sulla base dei risultati delle misure, di procedere ad una eventuale ottimizzazione del progetto dell'elettrodotto al fine del rispetto dei valori limite vigenti.</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>In considerazione di quanto esposto si ritiene necessario l'aggiornamento dei riferimenti normativi ed il conseguente aggiornamento dei dati con particolare attenzione a quelli inerenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'andamento del bilancio idrogeologico del laghetto del Frassinio ante operam;</li> <li>- il bilancio "impatto" a seguito della realizzazione delle gallerie artificiali in progetto.</li> </ul>
7	<p><b>FONATANILI, PUNTI DI CAPTAZIONE</b></p> <p>E' stato analizzato lo studio sui POZZI, FONTANILI, SORGENTI (codice elaborato IN0500DE2RGGE00020031) ed i relativi allegati. Successivamente si è provveduto a verificare la documentazione del Progetto di Monitoraggio ambientale.</p> <p><b>RdI (punto 2)</b></p> <p>In riferimento alla RdI inerente l'aggiornamento dei riferimenti normativi e pianificatori, il Proponente afferma che tali aggiornamenti "non comportano variazioni progettuali".</p>	<p>FONATANILI, PUNTI DI CAPTAZIONE</p> <p>E' stato analizzato lo studio sui POZZI, FONTANILI, SORGENTI (codice elaborato IN0500DE2RGGE00020031) ed i relativi allegati. Successivamente si è provveduto a verificare la documentazione del Progetto di Monitoraggio ambientale.</p> <p><b>RdI (punto 2)</b></p> <p>In riferimento alla RdI inerente l'aggiornamento dei riferimenti normativi e pianificatori, il Proponente afferma che tali aggiornamenti "non comportano variazioni progettuali".</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>In considerazione di quanto esposto si ritiene necessario l'aggiornamento dei riferimenti normativi ed il conseguente aggiornamento dei dati con particolare attenzione a quelli inerenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'andamento del bilancio idrogeologico del laghetto del Frassinio ante operam;</li> <li>- il bilancio "impatto" a seguito della realizzazione delle gallerie artificiali in progetto.</li> </ul>

25



Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
	lare in fase di esecuzione dei lavori.		
2.	<p>Particolare attenzione andrà posta alla presenza di falde e ai possibili problemi connessi al loro drenaggio in corrispondenza di gallerie e trincee. Tali problemi, relativi alla parte di tracciato ricadente nell'arco morenico del Garda, possono avere effetti negativi sull'alimentazione delle sorgenti e su eventuali fenomeni di subsidenza. Problematica simile la si riscontra in corrispondenza della vicinanza del tracciato al laghetto della Madonna del Frassino, in quanto la galleria progettata nel tratto in questione potrebbe creare interferenze con la capacità del corpo idrico.</p>	<p>Il Proponente ha elaborato uno studio mirato a minimizzare l'interferenza fra la linea di progetto e la galleria artificiale Madonna del Frassino (si ricorda che il Laghetto del Frassino ricade nel SIC IT3210003 (Direttiva 92/43/CEE); dall'esame della documentazione (Studio geologico-idrogeologico di dettaglio galleria S. Cristina, galleria Madonna del Frassino, galleria Mano di Ferro - IN0500DE2RGE00010031, p.35); emerge che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la diminuzione del quantitativo d'acqua in entrata sul laghetto del Frassino, sul restante tratto impattato e nel caso di utilizzo di diaframmi, è stimabile nel 15-20% del totale.</li> <li>- è citato l'allegato 4 dove è stata sviluppata un'analisi di filtrazione mirata a dimostrare l'efficacia della soluzione finale di progetto (scatolare più dreni passivi).</li> <li>- Il Proponente indica che "al fine di mitigare tale effetto (variazione del bilancio idrogeologico n.d.r.) il progetto dovrà prevedere una soluzione di maggior "trasparenza" (palancolati provvisori ad esempio) quantomeno per i tratti relativi alla G.A. di S.Cristina, la successiva trincea ed il tratto ovest della G.A. del Frassino fino alla pk 122+060 ca".</li> </ul> <p>RdI (punto 2)</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>Si ritiene utile sottolineare che le relazioni idrogeologiche richieste dovranno essere ricavate da un "quadro di riferimento ambientale" recente utilizzando dati aggiornati che attualmente hanno subito interferenze locali dovute all'abbassamento o all'innalzamento dei livelli piezometrici oppure dall'emungimento degli acquiferi; in misura superiore rispetto alla capacità di ricarica spontanea delle falde stesse.</p> <p>In considerazione di quanto esposto si ribadisce la necessità che nel piano di monitoraggio ambientale vengano caratterizzati ed individuati in situ anche i fenomeni dovuti alla subsidenza artificiale locale che deriva: dall'abbassamento dei livelli piezometrici di falde di bassa e media profondità;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dall'emungimento degli acquiferi;</li> <li>- dai carichi legati al peso di terrapieni;</li> <li>- dall'interferenza di gallerie artificiali e naturali;</li> <li>- dalla compattazione dei sedimenti;</li> <li>- da emungimenti in misura superiore rispetto alla capacità di ricarica spontanea delle falde stesse.</li> </ul>
3.	<p>Il Soggetto Aggiudicatore svilupperà il Progetto Definitivo con particolare attenzione le 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. Particolare attenzione sarà posta nelle aree critiche sopra richiamate, relative alla parte di tracciato ricadente nell'arco morenico del Garda, ed in corrispondenza della vicinanza del tracciato al laghetto della Madonna del Frassino.</p> <p>Dovranno comunque essere effettuate tutte le indagini geologiche, idrogeologiche e geotecniche secondo le disposizioni di cui all'art. 16, comma 4, della legge 11 febbraio 1994, n. 09 e del Decreto Ministeriale 11 marzo 1988, e successiva circolare ministeriale n. 30483 del 24 settembre 1988, essenziali per verificare la validità delle ipotesi progettuali e per consentire la scelta delle migliori soluzioni da adottare in fase di esecuzione dei lavori.</p>	<p>In riferimento alla RdI inerente l'aggiornamento dei riferimenti normativi e piani, il Proponente afferma che tali aggiornamenti "non comportano variazioni progettuali"</p> <p>RdI (punto 2)</p> <p>In riferimento alla RdI inerente l'aggiornamento dei riferimenti normativi e piani, il Proponente afferma che tali aggiornamenti "non comportano variazioni progettuali"</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>In considerazione di quanto esposto si ritiene necessario l'aggiornamento dei riferimenti normativi ed il conseguente aggiornamento dei dati con particolare attenzione a quelli inerenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'andamento del bilancio idrogeologico del laghetto del Frassino ante operam;</li> <li>- il bilancio "impatto" a seguito della realizzazione delle gallerie artificiali in progetto.</li> </ul>
4.	<p>Nuova normativa sismica</p> <p>Il progetto dovrà essere conforme a quanto prescritto nelle norme tecniche di cui all'ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 20 marzo 2003, n. 3274, che definisce la nuova classificazione sismica del territorio nazionale.</p>	<p>Il proponente nel documento "Relazione generale di tratta" (IN0500DE2RGM0000021, p.17) indica: "Con riferimento al "Rischio sismico", e con riferimento all'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3274 del 20.03.03, si segnala che la progettazione definitiva dell'infrastruttura è stata sviluppata applicando le norme prevalenti in materia e, per quanto riguarda la sola classificazione sismica dei territori attraversati, secondo quanto indicato dalla suddetta Ordinanza" ed aggiunge (p. 183) che "le analisi sono state effettuate con riferimento alla nuova classificazione sismica del territorio nazionale come da ordinanza del presidente Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 pubblicata sulla gazzetta ufficiale l' 8 maggio 2003 ovvero considerando un grado di sismicità pari a S=6."</p> <p>RdI (punto 2)</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>Si ritiene utile sottolineare che le relazioni idrogeologiche richieste dovranno essere ricavate da un "quadro di riferimento ambientale" recente utilizzando dati aggiornati che attualmente hanno subito interferenze locali dovute all'abbassamento o all'innalzamento dei livelli piezometrici oppure dall'emungimento degli acquiferi; in misura superiore rispetto alla capacità di ricarica spontanea delle falde stesse.</p> <p>Vedasi precedenti 7.2 e 7.4</p>
5.	<p>Prevenzione inquinamento falde</p> <p>Per quanto riguarda le soluzioni per prevenire l'inquinamento di falde</p>	<p>Sono stati previsti impianti di trattamento delle acque provenienti dalle infiltrazioni in galleria. Il trattamento avverrà per mezzo di procedimenti chimico fisici</p>	<p>PARZIALMENTE RECEPITA</p> <p>Si ritiene necessario integrare le informazioni fornite per i seguenti moiti-</p>

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
8.	<p>nelle aree di cantiere delle gallerie e le misure di abbattimento dei potenziali impatti, si prevede che lo sviluppo della progettazione definitiva dovrà portare all'individuazione di soluzioni tecniche idonee e di maggiore dettaglio.</p>	<p>che comportano la sedimentazione dei materiali grossolani in sospensione, la dissoluzione e una successiva decantazione in vasca di flocculazione. L'acqua proveniente da tale trattamento sarà sottoposta ad un ulteriore trattamento di neutralizzazione per il controllo del pH.</p> <p>Negli elaborati di dettaglio dei cantieri sono riportati i dispositivi utilizzati per mitigare l'emissione da parte degli stessi di eventuali liquidi inquinanti.</p> <p>E' stato predisposto uno studio monitoraggio dell' Ambiente (Idrico Sotterraneo nell'ambito temporale individuato dalle attività di cantierizzazione e costruzione, con lo scopo di valutare l'evoluzione dello stato quali-quantitativo delle risorse idriche sotterranee interferente dalle lavorazioni, al fine di definire e controllare eventuali impatti negativi sull'assetto idrogeologico della fascia territoriale interessata e sulle caratteristiche qualitative delle acque.</p> <p>RdI (punto 2)</p>	<p>vi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Non è stato fornito nessun elaborato a supporto della classificazione sismica del territorio;</li> <li>La norma indicata è stata superata dalla Pubblicazione e vigenza dell' Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3519 del 28 aprile 2006.</li> <li>In conseguenza dell' Ordinanza del 2006 anche le Norme Tecniche per le Costruzioni (D. M. 14/01/2008) e s.m.e.i. rivisitano in chiave di rischio sismico i criteri ingegneristici e progettuali.</li> </ul>
1.	<p>Acque superficiali</p> <p>OTTEMPERANZA D.G.R. 25 GENNAIO 2002, n. 7/7868</p> <p>In sede di progetto definitivo, per le nuove opere di attraversamento (ivi comprese le opere in ampliamento) dei principali elementi del reticolo idrografico non oggetto di delimitazione delle fasce fluviali nel PAI e del reticolo idrografico minore, individuato dai comuni in ottemperanza alle disposizioni di cui all'allegato B della D.G.R. 25 gennaio 2002, n. 7/7868, dovrà essere effettuata la valutazione di compatibilità idraulica, redatta conformemente ai contenuti della «Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B», approvata con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 2 dell'11 maggio 1999, in ottemperanza alle disposizioni del PAI riportate all'art. 19, primo comma, delle NDA e secondo le metodologie di studio contenute negli Allegati 3 e 4 alla D.G.R. 29 ottobre 2001, n. 7/6645.</p>	<p>In riferimento al documento "Relazione del Progettista" inerente la "verifica di ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 120/2003", in generale si osserva che il Proponente sviluppa l'analisi di compatibilità idraulica per i singoli corsi d'acqua interessati dalla linea AV e l'analisi delle interferenze irrigue secondo i criteri dettati da norme oramai superate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la DGR Lombardia 25 Gennaio 2002, n. 7/7868, Determinazione del reticolo idrico principale;</li> <li>DGR Veneto n. 3637 del 13 dicembre 2002 che fornisce gli indirizzi operativi e le linee guida per la verifica della compatibilità idraulica;</li> <li>Direttiva dell'Autorità di Bacino del Po contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce "A" e "B" approvata con Deliberazione del Comitato Istituzionale n. 2 dell'11 maggio 1999, senza citare i rispettivi aggiornamenti.</li> </ul> <p>In particolare, si evidenzia che la DGR Lombardia 25 Gennaio 2002 n. 7/7868 è stata rettificata con la DGR n. 8743/02 e modificata dalla DGR n. 13950/2003, dalla DGR n. 5774/2007 e dalla DGR n. 8/8127 del 2008, mentre la DGR Veneto n. 3637 del 13 dicembre 2002 è stata sostituita dalla DGR n. 1322 del 10 maggio 2006 (Legge 3 agosto 1998, n. 267 - individuazione e perimetrazione delle aree a rischio idraulico e idrogeologico. Nuove indicazioni per la formazione degli strumenti urbanistici, integrata a sua volta dalla DGR n. 1841 del 19.06.2007 "Modalità operative e indicazioni tecniche relative alla valutazione di compatibilità idraulica per la redazione degli strumenti urbanistici") e la Direttiva n. 4 dell'AdB Po è stata aggiornata con deliberazione n. 10 del Comitato Istituzionale del 5 aprile 2006.</p> <p>RdI (punto 2)</p> <p>In riferimento alla RdI inerente l'aggiornamento dei riferimenti normativi e pianificatori, il Proponente afferma che tali aggiornamenti "non comportano variazioni progettuali"</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>In riferimento alla risposta inerente l'aggiornamento dei riferimenti normativi e pianificatori, il Proponente afferma che tali aggiornamenti "non comportano variazioni progettuali".</p> <p>A tal riguardo si ritiene utile precisare che la richiesta di aggiornare i riferimenti normativi e pianificatori è dettata dall'esigenza di verificare da un punto di vista "ambientale" la compatibilità dell'opera e non la corretta progettazione, ma l'influenza sulla scelta e l'attuazione delle opere di mitigazione e/o compensazione e la programmazione dei monitoraggi oltre che per la valutazione ante opera dell'area interferita dall'opera in oggetto, che negli anni potrebbe aver avuto profonde modifiche ambientali. Si ribadisce la necessità di verificare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>l'analisi degli impatti e di conseguenza il quadro conoscitivo dell'area di inserimento dell'opera in funzione dei nuovi scenari derivanti dai monitoraggi attuati ai sensi delle normative in vigore, e dalle indicazioni pianificatorie vigenti (norme pianificatorie di gestione e tutela delle acque come da Direttive Europee 2000/60/CE e 2007/60/CE; Piani di Tutela delle acque regionali, i Piani di Gestione dei Distretti Idrografici, i Piani di Gestione Distrettuali del Rischio di Alluvioni, i PAI attuali - la completezza delle relazioni idrologiche e idrauliche (anche quelle riferite al sistema delle acque meteoriche) che devono essere elaborate in riferimento alle indicazioni legislative - pianificatorie nazionali e/o regionali attualmente in vigore (ad esempio, nuova perimetrazione aree a rischio sondaione dispersione acque meteoriche su suolo), utilizzando informazioni e dati desunti dai monitoraggi quali - quantitativi previsti dalla normativa corrente i cui risultati più recenti, disponibili presso gli enti competenti in materia, potrebbero influenzare i risultati precedentemente ottenuti.</li> </ul>
2.	<p>VALUTAZIONI DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA</p> <p>Le valutazioni di compatibilità idraulica di cui all'art. 38 delle Nda del PAI contenute nello studio di impatto, relative all'attraversamento delle fasce A e B dei corsi d'acqua, dovranno essere sottoposte a specifico</p>	<p>Confronto Prescrizione 8.1: Acque superficiali</p> <p>RdI (punto 2)</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>Confronto Prescrizione 8.1: Acque superficiali</p>

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
3.	<p>parere dell'Autorità' di Bacino ai sensi del punto 1.3 della «Direttiva contenete i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B».</p> <p>3. <b>ATTRAVERSAMENTO DEI Fiumi MINCIO E TIONE</b>                      Per l'attraversamento dei fiumi Mincio e Tione, dovrà essere ottenuto il necessario provvedimento autorizzativo al progetto definitivo da parte del competente ufficio regionale del Genio Civile; in particolare l'attraversamento dovrà avvenire in modo da minimizzare le interferenze con il flusso idrico durante le piene. Inoltre dovrà essere redatta una relazione di compatibilità idraulica ai sensi della D.G.R. n. 3637 del 13 dicembre 2002 che valuti le interferenze dell'intervento con l'attuale regime idraulico e con le condizioni di rischio idraulico presenti e individui necessari interventi compensativi. In particolare, dovrà essere garantita la permeabilità della struttura al naturale deflusso delle acque sia superficiali che profonde e verificato che non si determinino significativi incrementi dell'afflusso delle acque meteoriche nella rete superficiale.</p>	<p>Confronta Prescrizione 8.1: Acque superficiali Rdl (punto 2)</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA                      Confronta Prescrizione 8.1: Acque superficiali</p>
4.	<p>4. <b>INTERFERENZE IRRIGUE</b>                      Le interferenze irrigue ed i frazionamenti dei mappali dovranno essere identificati su supporto catastale oltre che restituiti nello stato di fatto in opportuna scala (rilievo planimetrico ed altimetrico); dovrà essere redatto uno specifico progetto delle opere idrauliche-irrigue necessarie per risolvere le interferenze causate dall'infrastruttura. Tale progetto, che dovrà soddisfare i criteri di dimensionamento impartiti dalla D.G.R. 77868 del 25 gennaio 2002 e dall'Autorità' di Bacino del Fiume Po, dovrà prevedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- i raccordi delle nuove opere alla rete esistente, mediante rivestimento esteso alla fascia di rispetto ferroviaria;</li> <li>- il rivestimento in els dei tratti di canale in sede nuova;</li> <li>- l'esclusione di manufatti a Botte - Sifone, ove possibile;</li> <li>- la ricicatura della viabilità accessoria interferita al fine di garantire la possibilità di ispezione e manutenzione delle opere progettate e l'accesso ai fondi ed alla rete irrigua minore;</li> <li>- la realizzazione di sottopassi o sovrappassi di grandi dimensioni associati ai manufatti idraulici più importanti, per costituire passaggi ecologici e collegamento alla viabilità di servizio della rete irrigua idraulica;</li> <li>- l'irrigazione dei terreni frazionati;</li> <li>- le nuove opere di colto dei terreni e di collegamento necessarie per evitare il ristagno delle acque;</li> <li>- la ricicatura delle opere pluvio-irrigue interferite dalla Linea AC per quei comprensori in cui l'irrigazione viene effettuata a pioggia, al fine di ripristinare i collegamenti esistenti;</li> <li>- le necessarie opere di ripiantumazione lungo gli argini dei nuovi canali.</li> </ul>	<p>Confronta Prescrizione 8.1: Acque superficiali Rdl (punto 2)</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA                      Confronta Prescrizione 8.1: Acque superficiali</p>
5.	<p>5. <b>CONVENZIONI</b>                      Dovrà essere valutata, di concerto con i consorzi, l'opportunità' di convenzioni che disciplinino la manutenzione delle opere sottopassanti la nuova sede ferroviaria.</p>	<p>Confronta Prescrizione 8.1: Acque superficiali Rdl (punto 2)</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA                      Confronta Prescrizione 8.1: Acque superficiali</p>

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
9	<p><b>Agricoltura</b></p> <p>ACCORDI CON LE ASSOCIAZIONI DEGLI AGRICOLTORI</p> <p>Con riferimento alle procedure di espropriazione e di indennizzo per le aree agricole dovranno essere sottoscritti specifici accordi con le associazioni degli agricoltori perché, nel rispetto delle leggi vigenti, sia data adeguata risposta alle istanze di tutela delle singole realtà produttive.</p>	<p>Il Proponente conferma l'adozione del Protocollo di Intesa siglato per la Treviglio-Brescia inerente le modalità e i criteri di esproprio siglato il 18.03.2010.</p>	<p>RECEPIVA</p> <p>Come affermato dal Proponente il protocollo, già adottato per la tratta Treviglio-Brescia, dovrà essere stipulato con i portatori di interesse dei soggetti espropriati nella presente tratta.</p>
2	<p><b>IMPATTO SULLE AZIENDE AGRICOLE</b></p> <p>Il progetto definitivo conterrà la valutazione che l'impatto indurrà sulle aziende agricole, con particolare riferimento alla ricomposizione delle proprietà frammentate, alla difesa della produzione ed alla valorizzazione economico-agraria del comprensorio; dovranno essere affrontati i molteplici aspetti connessi alla progettazione delle misure di minimizzazione e compensazione degli impatti quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ridefinire, in forma coordinata, tipologie, quantità e costi complessivi (inclusa la manutenzione e la gestione) delle misure di compensazione dei danni alle reti ecologiche, alle reti idrauliche ed alle proprietà fondiarie;</li> <li>- elaborare un progetto di adeguato dettaglio delle suddette misure, con la collaborazione dei consorzi di bonifica e dei parchi regionali, per poter «ricucire» reti ecologiche e idrauliche in modo idoneo al ripristino della piena efficienza funzionale;</li> <li>- Definire, attraverso specifici capitolati, le modalità di esecuzione, manutenzione e monitoraggio delle misure.</li> </ul>	<p>Nella Relazione "Opere di mitigazione a verde localizzazione reti ecologiche" (IN0500DE2RGIM00070051) vengono sinteticamente descritti i contenuti della Rete ecologica regionale e del Piano di Coordinamento della Provincia di Verona.</p> <p>Sono state prodotte delle tavole di dettaglio dei tipologici delle opere di mitigazione tra cui la tavola "opere di mitigazione a verde tipo galleria artificiale" (cod. elab. IN0500DE2SXIM00070160) scala 1:200, da cui si evincono le modalità di ripristino dei terreni agricoli esistenti.</p> <p>RdI (punto 2)</p> <p>In riferimento alla RdI inerente l'aggiornamento dei riferimenti normativi e pianiificatori, il Proponente afferma che tali aggiornamenti "non comportano variazioni progettuali"</p>	<p>NON OTTEMPERATA</p> <p>Come già visto sulla Prescrizione 8.1.: Acque superficiali Si ribadisce la necessità di verificare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'analisi degli impatti e di conseguenza il quadro conoscitivo dell'area di inserimento dell'opera in funzione dei nuovi scenari derivanti dai monitoraggi attuati ai sensi delle normative in vigore, e dalle indicazioni pianificatorie vigenti (norme pianificatorie di gestione e tutela delle acque come da Direttive Europee 2000/60/CE e 2007/60/CE; Piani di Tutela delle acque regionali, i Piani di Gestione dei Distretti Idrografici, i Piani di Gestione Distrettuali del Rischio di Alluvioni, i PAI attualmente in vigore),</li> <li>- la completezza delle relazioni idrologiche e idrauliche, utilizzando informazioni e dati desunti dai monitoraggi quali - quantitativi previsti dalla normativa corrente i cui risultati più recenti, disponibili presso gli enti competenti in materia, potrebbero influenzare i risultati precedentemente ottenuti.</li> </ul>
3	<p><b>INTERFERENZA CON LE RETI IRRIGUE</b></p> <p>L'interferenza con le reti irrigue dovrà essere risolta con la realizzazione di manufatti che garantiscano la continuità dei fossi e canali esistenti.</p>	<p>Il Proponente afferma che "lo studio del reticolo idraulico minore è stato sviluppato predisponendo canali di ricucitura in grado di garantire la continuità dei fossi e dei canali esistenti. Sono stati, inoltre, previsti organi di regolazione a paratoite coerenti con l'attuale utilizzo della acque da parte dei gestori della rete irrigua"</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>La documentazione presentata nel PD e/o nei documenti integrativi non sono totalmente esaustive, dovranno essere verificati in fase attuativa.</p>
10	<p><b>Ambiente e Paesaggio</b></p>		
1	<p><b>Gli ambiti a Parco</b></p>	<p>Il proponente non fornisce alcuna risposta.</p>	
1	<p><b>MODALITÀ ATTUATIVE</b></p> <p>Il progetto definitivo per le tratte che si sviluppano negli ambiti dei Parchi, ed in particolare nel Parco del Serio e dell'Oglio, dovrà contemplare le modalità attuative di tutti gli interventi in aree interne ai Parchi, concordate con l'Ente gestore.</p>	<p>RdI (punto 5)</p> <p>si richiede di integrare gli elaborati consegnati con la preparazione di specifica documentazione relativa a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- modalità attuative di tutti gli interventi in aree interne ai Parchi, concordate con l'Ente Gestore", con particolare riferimento alle tratte che si sviluppano negli ambiti dei Parchi in generale e dei parchi del Serio e dell'Oglio in particolare.</li> </ul> <p>Il Proponente spiega che le opere di progetto interferiscono unicamente con il Parco Regionale del Monte Netto (L.R. 11 del 8.6.2007) in corrispondenza del comune di Castel Mella (BS). L'interferenza con i Parchi Regionali del Serio e dell'Oglio è riferita al solo Lotto Funzionale Treviglio-Brescia, già assentito ed</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>Il Piano recepisce e riporta il tracciato della linea AC/AV. Le aree di cantiere operativo L.2.O.4, le aree di stoccaggio (L.2.S.T.22, L.2.S.T.24 e L.2.S.T.25) e aree tecniche (L.2.A.T.18, L.2.A.T.20 e L.2.A.T.21) ricadono all'interno del parco.</p> <p>Vengono presentati gli impatti e descritte le opere di mitigazione e riqualificazione ambientale.</p> <p>Non si specifica se gli interventi e le modalità attuative siano stati concordati, come richiesto dalla prescrizione CIPE, con l'Ente Parco del Parco Regionale del Monte Netto, interessato dall'opera.</p>

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
2.	<p>GLI AMBITI A PARCO, INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO E RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE DELLE VALLI FLUVIALI</p> <p>Il progetto definitivo non dovrà prevedere la realizzazione di aree di cantiere all'interno delle aree a parco, mentre dovrà prevedere opportuni interventi di miglioramento e riqualificazione ambientale delle valli fluviali, anch'essi da definirsi in accordo con gli Enti Parco dei fiumi Serio ed Oglio.</p>	<p>in fase di caratterizzazione.</p> <p>Il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale del Monte Netto è stato adottato (03/02/2011) e successivamente approvato a maggio del 2014.</p> <p>Il proponente si limita ad affermare che nelle aree a parco non sono previste "aree di cantiere vere e proprie" ma bensì "aree tecniche o aree destinate allo stoccaggio e al transito dei mezzi (in alveo)". Non presenta alcuna documentazione specificamente dedicata a queste aree.</p> <p>Inoltre il proponente, nella sua risposta, non fa alcun cenno agli interventi richiesti di miglioramento e riqualificazione ambientale delle valli fluviali.</p> <p>RdI (punto 5)</p> <p>Si richiede di integrare gli elaborati consegnati con la preparazione di specifica documentazione relativa a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>modalità attuative di tutti gli interventi in aree interne ai Parchi, concordate con l'Ente Gestore", con particolare riferimento alle tratte che si sviluppano negli ambiti dei Parchi in generale e dei parchi del Serio e dell'Oglio in particolare.</li> <li>Aree tecniche di stoccaggio presenti all'interno delle aree a parco</li> <li>Interventi di miglioramento e riqualificazione ambientale delle valli fluviali</li> </ul>	<p>NON OTTEMPERATA</p> <p>La documentazione presenta le lacune e criticità già riscontrate nella documentazione inerente la procedura di VIA e trasmesse formalmente al proponente con richiesta di integrazione da parte della commissione VIA.</p>
3.	<p>GLI AMBITI A PARCO</p> <p>Il progetto definitivo dovrà inoltre contenere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la programmazione dei lavori al fine di limitare, nei limiti del possibile e coerentemente con la tempistica di realizzazione delle opere, la fase di cantiere, o le lavorazioni più critiche, al periodo novembre-febbraio al fine di ridurre il disturbo alla fauna selvatica, nelle adiacenze delle aree a parco regionale ed in prossimità di riserve e oasi naturali;</li> <li>una relazione riferita agli ambiti perimetrali a Parco che evidenzii le previsioni di conservazione e/o sviluppo delle diverse aree interessate all'interno del perimetro dei parchi lo schema riassuntivo delle interazioni dell'infrastruttura con il sistema Parco, l'individuazione dei possibili impatti dell'infrastruttura su eventuali «Riserve naturali» presenti in ambito significativo, seppur non interferite.</li> </ul>	<p>In riferimento alla programmazione di lavori (primo punto) il proponente non presenta una specifica programmazione, chiarendo che le limitazioni temporali sono incompatibili con la tempistica di realizzazione dell'opera; il proponente si impegna a svolgere nel periodo richiesto (novembre-febbraio) le sole lavorazioni "più impattanti" ovvero le opere di realizzazione delle fondazioni profonde delle pile.</p> <p>In riferimento alle previsioni di conservazione e/o sviluppo (secondo punto) il proponente rimanda alla seguente documentazione:</p> <p>Relazione paesaggistica, Vinca, Relazione forestale.</p> <p>RdI (punto 5)</p> <p>Si richiede di integrare gli elaborati consegnati con la preparazione di specifica documentazione relativa a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>modalità attuative di tutti gli interventi in aree interne ai Parchi, concordate con l'Ente Gestore", con particolare riferimento alle tratte che si sviluppano negli ambiti dei Parchi in generale e dei parchi del Serio e dell'Oglio in particolare.</li> <li>Aree tecniche di stoccaggio presenti all'interno delle aree a parco</li> <li>Interventi di miglioramento e riqualificazione ambientale delle valli fluviali</li> <li>Quadro riassuntivo organico, con riferimento alla programmazione dei lavori, che evidenzii le previsioni di conservazione all'interno dei parchi, lo schema delle interazioni dell'infrastruttura e l'individuazione dei possibili impatti con il sistema parco.</li> </ul>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>Si ritiene che il proponente abbia risposto solo parzialmente alle richieste relative alle limitazioni temporali per ridurre il disturbo alla fauna selvatica. Tale prescrizione è da verificare in fase di attuazione.</p> <p>RdI</p> <p>Il livello di approfondimento della Relazione "Interventi in aree parco" è insufficiente e lacunosa in riferimento sia alle tempistiche, sia alla valutazione degli impatti. Si fa presente la contraddizione con la prescrizione CIPE n. 4.3 che afferma non sia possibile "limitare la fase di cantiere al periodo novembre-febbraio in adiacenze alle aree a parco".</p>
2.	<p>Le opere di mitigazione ambientale e paesistica</p>		
1.	<p>FAUNA SELVATICA E AVIO-FAUNA</p> <p>Il progetto definitivo conterrà una specifica progettazione degli interventi di mitigazione finalizzate alla permeabilità ed alla riduzione del rischio per la fauna selvatica e l'avifauna, prevedendo la realizzazione di fasce della larghezza media di 30m per tutto lo sviluppo dell'infrastruttura, finalizzate alla formazione di corridoi di interconnessione con il progetto di rete ecologica provinciale.</p>	<p>Le tipologie di sistemazione a verde sono state progettate lungo la linea in funzione delle caratteristiche del territorio e della fauna esistente: sono previste quindi macchie, filari o arbustei in grado di ristabilire le condizioni dell'habitat attualmente presente e garantire quindi la presenza e permanenza delle specie animali. La larghezza delle fasce di mitigazione è stata progettata in relazione alle caratteristiche delle aree attraversate. Particolare attenzione è stata posta ai passaggi fauna previsti da parte di ACP al fine di garantire continuità nel</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>La documentazione presentata nel PD e/o nei documenti integrativi di questa c come della Procedura di VIA relativa alle Varianti, non sono totalmente esaustive, come riflesso nel successivo quadro prescrittivo.</p>

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
		corridoio ecologico.	
2.	CONTINUITÀ DEI PERCORSI PEDONALI E CICLABILI Si dovrà prevedere il mantenimento della continuità dei percorsi pedonali e ciclabili interceduti dall'infrastruttura, individuando il possibile sviluppo di nuovi tracciati di collegamento con la rete di percorsi esistenti	In corrispondenza del sottovia SP36 e del sottovia SP28 sono state previste piste ciclabili in continuità con quelle esistenti, alla progressiva 81+919 è stato previsto un sottopasso ciclopedonale.	OTTEMPERATA
3.	OPERE A VERDE L'utilizzazione di specie autoctone risulta già previsto nell'ambito della definizione delle soluzioni tipologiche per le opere a verde e di inserimento paesistico-ambientale: nel Progetto definitivo si prevede di definire nello specifico sia le localizzazioni che i semi di impianto.	In base alle caratteristiche ambientali e climatiche delle aree attraversate dalla linea il Proponente definisce i tipologie degli interventi con indicazione delle specie utilizzabili e i semi di impianto per tipologia di opera. Sono state predilette nella scelta specie autoctone e/o in accordo con le biocenosi già presenti.	OTTEMPERATA
4.	IMPATTI SUI BENI STORICO-ARCHITETTONICI Gli impatti sui beni storico-architettonico devono essere valutati tenendo conto, in fase di progettazione definitiva, dei loro valori qualitativi, dei rispettivi iconi di visuale» e sugli ostacoli che la linea potrebbe opporre al loro raggiungimento. I criteri di qualità degli ambiti di tipo percettivo-visuale, nonché della rilevanza e caratteristiche dei beni storici, sono stati alla base della elaborazione del progetto di mitigazione e inserimento paesistico-ambientale proposto dallo SIA. Nel corso dell'avanzamento della progettazione di dettaglio saranno sviluppate e perfezionate le proposte contenute nello SIA al fine di garantire la fruibilità dei beni sia sotto il profilo dell'accessibilità agli usi che sotto il profilo della fruizione in termini panoramici ed estetico-visuali.	Il proponente afferma che "i beni con valenza storico - architettonica (D.Lgs. 42/04) interferiti da AV e già inclusi nello SIA sono stati oggetto di identificazione su specifica cartografia: sono inoltre stati oggetto di analisi dell'impatto della linea AV e dell'interferenza sulla fruibilità in senso generale del bene (visibilità, accessibilità, evidenza, ecc.). È emerso che complessivamente il progetto della linea determina sui beni e complessi in argomento uno scarso impatto sia in termini di accessibilità che di interferenza visiva." In risposta alla prescrizione sono state elaborate le seguenti tavole: - "Pianificazione sovracomunale, vincoli DLgs 42/2004, vincoli e tutele", scala 1:10.000 - "Pianificazione comunale", scala 1:5.000	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
3.	Il presaggio		
1.	INTERVENTI DI MITIGAZIONE PAESISTICA	Vedasi <i>Analisi Complessiva punto successivo</i>	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
2.	INTERVENTI DI MITIGAZIONE PAESISTICA E AMBITI SINGOLARI Il progetto definitivo conterrà interventi di mitigazione paesistica a norma dei redigenti piani territoriali di coordinamento provinciali, con attenzione sugli ambiti territoriali particolari evidenziati al punto 1.2.8. Parte B relativa alle prescrizioni della Regione Lombardia, per i quali dovrà essere sviluppato un progetto di dettaglio, con particolare attenzione alla progettazione del "Viadotto Oglio", per il quale si prescrive la definizione di una soluzione cromatica idonea a permettere l'adeguato inserimento dell'infrastruttura nel contesto ambientale. Si segnalano infine i seguenti ambiti territoriali lungo l'intera tratta, come evidenziati dal Ministero dei Beni e Attività Culturali: - Comune di Peschiera del Garda: Si evincano vincoli afferenti al Titolo I del decreto legislativo n. 490/1999 - Complesso conventuale di Madonna del Frassino. Forte Bacollo. Complesso edilizio Corte Mano di Ferro. Al fine di valutare compiutamente le eventuali modifiche morfografiche, conseguenti alla realizzazione delle gallerie artificiali, si prescrive allo stesso progetto definitivo presenti nel dettaglio quote estradossali dei manufatti artificiali atte a conservare le attuali caratteristiche morfografiche dei siti tutelati. Nel caso del complesso Mano di Ferro si rilevano elementi di criticità. L'insieme delle soluzioni proposte nel SIA che corregga il Progetto Preliminare saranno successi-	In riferimento alle opere a verde in linea generale, sono state prodotte le "Linee guida per la progettazione opere a verde" e le medesime sono state localizzate lungo il tratto oggetto di verifica in tavole alla scala 1:5.000. In riferimento alla presente prescrizione, all'interno degli ambiti territoriali citati nella prescrizione sono state individuate delle aree critiche attraversate dal tracciato di progetto; per tali aree sono stati sviluppati specifici approfondimenti progettuali (planimetria e sezioni in scala 1:1.000 e Relazione descrittiva) che tengono conto delle indicazioni dei Piani territoriali di coordinamento, delle caratteristiche territoriali. I criteri generali della progettazione delle opere a verde in tali aree sono stati: - per i fontanili e aree fluviali le opere a verde sono state considerate la situazione esistente e quanto previsto dall'ingegner naturalistica, - per le aree di viadotto il criterio seguito è stato di mascheramento dell'opera, è stato inoltre effettuato uno specifico studio di tutti i viadotti previsti lungo la linea che ha portato alla definizione di Linee Guida che definiscono anche le possibili colorazioni di questi in relazione all'ambito territoriale in cui si inseriscono, - per le gallerie il progetto ha cercato ripristinare il collegamento con le funzioni esistenti (soprattutto agricolo) ad eccezione delle aree di imbocco, per quanto attiene ai beni tutelati, il progetto ha considerato solo quelli effettivamente impattati dall'opera, prevedendo il ripristino delle condizioni iniziali.	PARZIALMENTE OTTEMPERATA Si ritiene che le opere di mitigazione proposte abbiano un buon livello di dettaglio, tuttavia non sembrano essere inserite in un organico "progetto di dettaglio relativo alla ricomposizione paesaggistica" come richiesto nella prescrizione CIPE.

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
	<p>vamente approfondite nel corso dello sviluppo della progettazione definitiva considerando come ulteriore vincolo il contenuto della presente prescrizione.</p> <p>Vincoli paesaggistici ex legge 1497 ed ex art. 146 del decreto legislativo n. 490/99 relativamente al fiume Mincio. In considerazione delle particolari valenze paesaggistico - ambientali dell'ambito tutelato, si prescrivono nel progetto definitivo uno studio dettagliato dei criteri progettuali garantiti delle valenze paesaggistiche citate.</p> <p>Comune di Sona (Verona) Vincolo paesaggistico ex legge 1497/39 decreto ministeriale 30 luglio 1974 Fiume Tione ex art. 146 decreto legislativo n. 490/99: Per tali ambiti, si richiede in considerazione dell'attraversamento del Fiume Tione in viadotto, che il progetto definitivo sia comprensivo di uno studio dettagliato dei criteri progettuali garantiti delle valenze paesaggistico - ambientali dell'ambito interessato, attraverso simulazioni grafico - fotografiche dell'opera.</p> <p>Comune di Sommacampagna (Verona): Ambito tutelato ex legge 1497/39 decreto ministeriale 7 marzo 1966. In considerazione delle caratteristiche agrarie di questo territorio che può classificarsi come Paesaggio agrario, vista la presenza di ampie coltivazioni e nuclei rurali di antica origine, nonché da qualche sporadico episodio di pregevole edilizia, in considerazione che il tracciato proposto si sovrapporrebbe a tali nuclei rurali ed edifici, si richiede nella stessa della fase progettuale definitiva ed esecutiva il rispetto di tali presistenze.</p>	<p>Le aree critiche di cui sopra sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Area di Lograto</li> <li>- Area di Flero</li> <li>- Area di Calcinato</li> <li>- Area di Lonato</li> <li>- Area di Simlione</li> <li>- Area di San Lorenzo</li> <li>- Area S. Cristina, Frassinò, Mano di Ferro</li> <li>- Area Paradiso</li> <li>- Area Madonna di Lovemato</li> <li>- Area San Giorgio</li> <li>- Area Verona</li> <li>- Viadotto Gardesana</li> <li>- Fiume Chiese</li> <li>- Fiume Mincio</li> <li>- Fiume Tione</li> <li>- Fiume Tionello</li> </ul>	
3.	<p>IL PAESAGGIO - INTERVENTI DI MITIGAZIONE PAESISTICA E AMBITI SINGOLARI</p> <p>Riguardo le interferenze con ambiti tutelati ai sensi del D.Lgs 490/99 si prescrive uno studio di dettaglio nel progetto definitivo riferito alle opere del nuovo eco tunnel in prossimità dell'ospedale di Treviglio</p>	<p>La richiesta interessa una parte del tracciato al di fuori del tratto oggetto di verifica di ottemperanza.</p>	<p>NON APPLICABILE</p> <p>La richiesta interessa una parte del tracciato al di fuori del tratto oggetto di verifica di ottemperanza.</p>
4.	<p>IL PAESAGGIO - DOCUMENTAZIONE ILLUSTRATIVA IMMOBILI TUTELATI</p> <p>Si richiede che preliminarmente al progetto definitivo, venga fornita una esauriente documentazione illustrativa degli immobili tutelati ai sensi dell'art.5 del D.Lgs 490/99 segnalati dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio di Milano, con particolare riguardo per le edicole votive site nel Comune di Calcio e in territorio Bariantano (località Cascinella) e per la presenza di alcune cascine e fabbricati rurali anche di amico impianto.</p>	<p>La richiesta interessa una parte del tracciato al di fuori del tratto oggetto di verifica di ottemperanza.</p>	<p>NON APPLICABILE</p> <p>La richiesta interessa una parte del tracciato al di fuori del tratto oggetto di verifica di ottemperanza.</p>
4.	<p>Le opere di mitigazione</p>		
1.	<p>PROGETTO DI MITIGAZIONE AMBIENTALE</p>	<p>In base alle caratteristiche ambientali e climatiche delle aree attraversate dalla linea il Proponente definisce i tipologie degli interventi con indicazione delle specie utilizzabili e i sedi di impianto per tipologia di opera. Sono state predilette nella scelta specie autoctone e/o in accordo con le biocenosi già presenti. Nelle relazioni e planimetrie si presentano interventi a verde che interessano aree prossime al tracciato (spazi laterali extra-recinzioni, aree intercluse, interferenze con la viabilità esistente) e alcuni "interventi a verde in aree di approfondimento": 5 viadotti in ambito fluviale e 5 aree in ambito non fluviale.</p> <p>Redd (punti 51 n. e 53) - Parti in Variante</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>La documentazione presentata nel PD e/o nei documenti integrativi di questa e come della Procedura di VIA relativa alle Varianti, non sono totalmente esaustive, come riflesso nel successivo quadro prescrittivo.</p> <p>Vedere R.I. di cui al prot. C.T.V.A-2014-4376 - 23/12/2014</p> <p>Integrazioni relative agli altri progetti in variante punto .51b e n.53</p>
2.	<p>Centuriazione di epoca romana</p>	<p>Sono stati individuati 3 tipologie di tipo a filare (FF - Impianto filare fitto, FR - Impianto filare rado, - FC - Impianto filare a cortina) il cui posizionamento è ri-</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>Il tipologia a filare è stato progettato e descritto in maniera adeguata, tut-</p>



Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
		portato sugli elaborati "Opere di mitigazione a verde" (IN0500DE2P51M0007010 e successive) alla scala 1:5.000.	lavia nelle relazioni e nella cartografia "Opere di mitigazione a verde" non scaturiscono elementi per capire se e dove esso sia stato utilizzato per ripercorrere e sotto-lineare la trama storica o gli eventuali tracciati storici. (La viabilità antica e di contornazione è riportata nella tavola "Ricognizione archeologica di superficie" alla scala 1:5.000 (IN0500DE2P5AH0000550 e successive) tali informazioni, che avrebbero dovuto costituire il riferimento per definire la rete dei filari richiesti, tuttavia sono di difficile lettura e non è stato possibile fare il confronto tra i filari progettati e la presenza di tracciati storici.) Si evidenzia inoltre che nell'elaborato "Linee guida per la progettazione opere a verde per la linea A.V. Milano-Verona lotto funzionale Brescia-Verona" (IN0500DE2RGM00071031) non viene specificato che i filari possono essere utilizzati con le finalità richieste dalla prescrizione.
3.	Eco tunnel Treviglio, etc.	La richiesta interessa una parte del tracciato al di fuori del tratto oggetto di verifica di ottemperanza.	NON APPLICABILE La richiesta interessa una parte del tracciato al di fuori del tratto oggetto di verifica di ottemperanza.
4.	Piano di inserimento territoriale e mitigazione ambientale	Non è stato prodotto quanto richiesto, la risposta alla prescrizione richiama gli elaborati cartografici "Opere di mitigazione a verde" alla scala 1:5.000 che individuano le mitigazioni di linea localizzate in prossimità del tracciato.	NON OTTEMPERATA
5.	Corridoio ecologico della provincia di Brescia	Il proponente afferma che "i progetti di mitigazione degli impatti che ricadono nella Provincia di Brescia sono stati sviluppati sul presupposto dell'analisi del progetto di rete ecologica redatto dalla medesima Provincia. Si sono così individuati gli attraversamenti polivalenti principali che il progetto intende preservare. Il bilancio delle mitigazioni previste per il territorio provinciale rispetta la quota minima prescritta".	PARZIALMENTE OTTEMPERATA da verificare in fase attuativa
6.	Zone fitoclimatiche	Il proponente definisce 2 tipologie climatiche (Padana e Insubrica) nell'area in oggetto ed individua 4 Zone climatiche collegate ai principali ambiti morfologici: (Fasce della Bassa pianura, Alta pianura, area del Garda e Area di pertinenza (luviale) (Relazione IN0500DE2RGM00071031). Gli interventi sono progettati in relazione a queste 4 zone climatiche.	OTTEMPERATA
7.	Piano delle manutenzioni dei manufatti idraulico-irrigui	Il piano delle manutenzioni dei nuovi manufatti idraulico-irrigui potrà essere sviluppato a valle della stipula delle convenzioni con enti di bonifica verrà pertanto sviluppato in dettaglio nelle successive fasi progettuali.	RECEPITA
8.	Procedure di monitoraggio in accordo con amministrazioni comunali	E' stato redatto il progetto di monitoraggio ambientale che prevede misure in fase ante operam, corso d'opera e post operam. Il Proponente indica che "Il Progetto delle mitigazioni ambientali sarà sottoposto alle valutazioni degli Enti di controllo nell'iter di approvazione del Progetto Definitivo (art. 4 del D.lgs n.190/2002)".	RECEPITA
9.	Stima delle previsioni di spesa	Il Proponente indica che le opere saranno eseguite con standard Qualitativo elevato tenendo conto della specificità dei luoghi e della necessità di utilizzare specie autoctone. Aggiunge inoltre "E' stata eseguita una stima della spesa per la realizzazione delle opere a verde e dei relativi oneri annuali di gestione. Sono stati valutati ed inseriti nei computi metrici sia i costi di realizzazione delle opere, sia gli oneri di gestione per un periodo di due anni che corrisponde al tempo medio stimato tra la fase di ultimazione delle opere di mitigazione e la consegna al destinatario finale delle stesse".	PARZIALMENTE RECEPITA. Da verificarsi nelle fasi successive
10.	Ripristino terreno agricolo	Per i tratti caratterizzati da un attraversamento in galleria artificiale, laddove la quota della copertura lo consente è stato effettuato il ripristino dell'uso agricolo, è stato sviluppato un tipologia che definisce quali spessori minimi garantiscono tali ripristini.	OTTEMPERATA

g  
e  
d  
B  
K  
AC

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and the number 33.

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
11	<p>CTVA (n° 9) Rumore</p> <p>Capoverso 1 e 2 - Analisi dei livelli di rumore</p>	<p>Il Proponente ha eseguito simulazioni numeriche finalizzate al calcolo dei livelli acustici in corrispondenza di tutti i ricettori presenti lungo il tracciato dell'opera entro una fascia di 250 m dal binario ed estesa fino a 500 m relativamente ai soli ricettori sensibili. Tali calcoli sono stati effettuati sia per quanto attiene la condizione di esercizio in assenza di mitigazioni, sia a seguito dell'introduzione delle mitigazioni acustiche.</p> <p>Le soluzioni mitigative proposte sono costituite da barriere acustiche ed interventi diretti, quest'ultima soluzione prevista per quei ricettori per i quali è stato calcolato un superamento dei limiti interni anche a seguito dell'introduzione delle barriere oppure in presenza di ricettori isolati (edifici che distano più di 200 m dall'edificio più vicino) per i quali l'inserimento di una barriera, in funzione della popolazione protetta, risulta da punto di vista economico eccessivamente oneroso. Considerando che usualmente i valori misurati in ambiente interno risultano inferiori ai valori in facciata mediamente di 18 dB anche in presenza di infissi di non elevata qualità, si è scelto di sommare interventi diretti solo per i ricettori per cui il livello acustico in facciata fosse almeno 18 dB oltre i limiti previsti all'interno dei ricettori dal DPR 459/98. Per quei ricettori che invece presentano in facciata livelli acustici inferiori a 18 dB, sono stati considerati soddisfatti i limiti in interno.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
	<p>Capoverso 3, 4 e 5 - Tipologie barriere</p>	<p>Per quanto attiene infine l'inserimento passaggiistico delle barriere il Proponente dichiara nella Relazione sul rumore (rif. "Rumore: esercizio ferroviario - Relazione", cod. IN0500DE2RGIF00010031, pag. 74): "Il progetto impiega su tutta la linea uno specifico tipologia di barriera antirumore che non prevede per la protezione acustica l'utilizzo di elementi naturali che non possono garantire un'adeguata ed uniforme capacità di abbattimento."</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
12	<p>CTVA (n° 10) Vibrazioni</p>	<p>Il Proponente ha preliminarmente eseguito il calcolo dei livelli vibrazionale per tutti gli edifici interessati dall'opera in oggetto, riportando tutti i risultati ottenuti e identificando gli edifici potenzialmente critici.</p> <p>La progettazione di un intervento di mitigazione mirato a ridurre le vibrazioni all'interno di un determinato edificio richiede la conoscenza di estremo dettaglio della distribuzione dell'energia nel dominio delle frequenze negli ambienti principali dell'edificio stesso; in assenza di tali informazioni il Proponente ha ritenuto di rinviare la fase progettuale degli interventi di mitigazione al periodo di pre-esercizio della linea ferroviaria, a valle di una serie di rilievi sperimentali da effettuarsi negli edifici critici individuati. I rilievi sperimentali saranno mirati a misurare le reali vibrazioni (e la loro distribuzione nel dominio delle frequenze) indotte sui ricettori critici dal transito dei treni. Pertanto, la posizione d'estensione e le caratteristiche geometriche degli eventuali interventi mitigativi saranno definite con esattezza solo a seguito dei suddetti rilievi.</p>	<p>RECEPITA</p> <p>Nella fase progettuale successiva e prima dell'entrata in esercizio della linea, a valle di una serie di rilievi sperimentali, da effettuarsi negli edifici critici individuati, il Proponente dovrà definire gli eventuali interventi di mitigazione.</p>
13	<p>CTVA (n° 16) Monitoraggio Ambientale</p> <p>Prescrizioni generali</p>	<p>E' stato redatto il progetto di monitoraggio ambientale che prevede misure in fase di ante operam, di corso opera e post operam per tutte le componenti prescritte e previste dalle Linee Guida della del Ministero dell'Ambiente.</p> <p>Il PMA è composto da una parte generale e da relazioni di settore che riportano le metodiche proposte, le tempistiche e la periodicità delle misure nelle diverse fasi; sono presenti allegati cartografici che individuano i possibili punti di moni-</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>La documentazione presentata nel PD e/o nei documenti integrativi, non sono totalmente esaustive, come riflesso nel successivo quadro prescrittivo.</p>

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
<p>toraggio nei quali effettuare le misure. Il proponente indica che il progetto sarà sottoposto alle valutazioni degli Enti locali interessati nell'iter di approvazione del Progetto Definitivo (art. 4 del D.lgs n.190/2002).</p>	<p>Monitoraggio ambientale - Rumore Il Proponente ha predisposto un piano di monitoraggio del rumore, prevedendo tempistica di misurazione, modalità dei rilievi, localizzazioni dei punti di misura sulla base della posizione di progetto delle mitigazioni rispetto ai ricettori. L'area oggetto di indagine comprendono anche quelle destinate alla zootecnica nella fascia dei 250 m dalla linea. Il Proponente dichiara (rif. "Rumore: esercizio ferroviario - Relazione", cod. IN0500DEZRGIF0001003 I, pag. 77): "La caratterizzazione del clima acustico attuale è stata rimandata, su richiesta di Italferr, alla fase ante operam del monitoraggio ambientale". Monitoraggio ambientale - Vibrazioni Il Proponente ha predisposto un piano di monitoraggio delle vibrazioni, prevedendo tempistica di misurazione, modalità dei rilievi, localizzazioni dei punti di misura in base ai ricettori ritenuti più esposti.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
<p>Rumore e vibrazioni</p>	<p>Il Proponente afferma che "è stato predisposto un dettagliato censimento idrico superficiale e sotterraneo unitamente ad un piano di monitoraggio. Il censimento ha permesso un'analisi quali-quantitativa dell'acqua nell'attuale configurazione, base indispensabile per la progettazione delle opere che garantiranno la continuità idrico-irrigua interrotta dalla linea. Il piano di monitoraggio è stato esteso a tutti i punti sensibili connessi con l'AV, sia a monte sia a valle della Linea. Il Progetto di Monitoraggio Ambientale ha previsto il controllo qualitativo di tutte le emergenze idriche che potrebbero essere interferite dall'AV. Il Progetto di Monitoraggio Ambientale sarà sottoposto alle valutazioni dell'ARPAV nell'iter di approvazione del Progetto Definitivo (art. 4 del D.lgs n.190/2002)". (Relazione del Progettista, pag. 78).</p> <p>RdI (punto 2) In riferimento alla RdI inerente l'aggiornamento dei riferimenti normativi e pianificatori, il Proponente afferma che tali aggiornamenti "non comportano variazioni progettuali".</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA Come già visto sulla Prescrizione 8.1: Acque superficiali Si ribadisce la necessità di verificare: - l'analisi degli impatti e di conseguenza il quadro conoscitivo dell'area di inserimento dell'opera in funzione dei nuovi scenari derivanti dai monitoraggi attuati ai sensi delle normative in vigore, e dalle indicazioni pianificatorie vigenti (norme pianificatorie di gestione e tutela delle acque come da Direttive Europee 2000/60/CE e 2007/60/CE; Piani di Tutela delle acque regionali, i Piani di Gestione dei Distretti Idrografici, i Piani di Gestione Distrettuali del Rischio di Alluvioni, i PAI attualmente in vigore). - la completezza delle relazioni idrologiche e idrauliche, utilizzando informazioni e dati desunti dai monitoraggi quali - quantitativi previsti dalla normativa corrente i cui risultati più recenti, disponibili presso gli enti competenti in materia, potrebbero influenzare i risultati precedentemente ottenuti.</p>
<p>Idrogeologia e acque superficiali</p>	<p>RdI (punto 2) In riferimento alla RdI inerente l'aggiornamento dei riferimenti normativi e pianificatori, il Proponente afferma che tali aggiornamenti "non comportano variazioni progettuali".</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA Come già visto ai precedenti Capoversi Si ribadisce la necessità di verificare: - l'analisi degli impatti - la completezza delle relazioni idrologiche e idrauliche</p>
<p>Capoverso 1 e 2 - Localizzazione e collocazione nel territorio dei punti di monitoraggio</p>	<p>Nel documento "Relazione del Progettista (cap.13, p.79) il Proponente afferma che "Il Progetto di Monitoraggio Ambientale ha previsto il controllo delle attività di costruzione della linea attraverso l'analisi dei principali parametri ambientali, sulla base dei quali sarà possibile attivare i necessari provvedimenti</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA In riferimento alla componente atmosfera si segnala che nella documentazione del SIA "Caratterizzazione" non è stata riscontrata la caratterizzazione della qualità dell'aria, né si rimanda per la specifica ad un altro docu-</p>
<p>Capoverso 3 e 4 - Progetto di monitoraggio ambientale</p>	<p>Qualità dell'aria</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p>

*Handwritten notes and signatures:*  
 - A large handwritten signature 'S. G.' is written vertically on the right side of the page.  
 - Other smaller handwritten marks and initials are present, including 'A', 'B', and 'C'.

TESTO della PRESCRIZIONE

sub

Azioni / Argomentazioni del Proponente

*mitigativi (nel caso di impatti registrati)*.  
 In riferimento al Piano di monitoraggio ambientale della componente Atmosfera (Elaborati di Componente) si segnala che:

1. Nel paragrafo 3.2 pag.9 si riportano gli indicatori della qualità dell'aria che sono stati scelti per il monitoraggio.  
 - Per gli inquinanti gassosi da mezzi pesanti si fa riferimento agli inquinanti principali, al benzopirene ed al BTX (benzene, toluene e xilene), ma non vengono presi in considerazione metalli pesanti ed ammoniaci che sono considerati inquinanti potenzialmente presenti nel caso di costruzione di opere stradali e ferroviarie,  
 - Si considera non coerente il fatto che nel PMA si parli di monitoraggio degli inquinanti dovuti ai gas di scarico dei veicoli circolanti sulle piste e nei singoli SIA si consideri solo il particolato.
2. Nella tabella 3.2.A pag.12 si riporta la correlazione tra inquinanti e sorgente di emissione monitorata. Nel caso del "Traffico" è stata dichiarata nulla l'interferenza con le categorie di recettori indicate come "Abitato" ed "Oasi naturali, beni monumentali vincolanti". 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.
3. All'interno del paragrafo 3.2 pag.9 si riportano in generale le modalità di monitoraggio; in merito agli inquinanti gassosi e polveri (pag.13) si dichiara che: "La stazione mobile di monitoraggio che verrà impiegata per monitorare i parametri atmosferici fisici e chimici sarà dotata di un sistema di controllo necessario per verificare il corretto funzionamento della strumentazione installata al suo interno". Nel paragrafo invece 3.4 che individua i criteri per la scelta delle aree e dei punti da monitorare il proponente sembra si riferisca per i recettori a postazioni fisse. Appare quindi poco chiara la scelta del tipo di monitoraggio fatta dal Proponente, che invece è importante comprendere, tenendo presente che, qualora lo stato di qualità dell'aria sia già a rischio superamento (come è nel caso in esame) e l'opera/cantiere apporti contributi emissivi non trascurabili, che contribuiscono ai livelli degli inquinanti nell'area, si dovrebbe comunque effettuare il monitoraggio in continuo da postazioni fisse.
4. A pag.18 del paragrafo 3.4 il Proponente tra i criteri di scelta del posizionamento dei punti di monitoraggio indica "l'omogeneità della posizione nelle fasi ante operam ed in corso d'opera". Tale criterio è corretto, ma d'altronde si sottolinea un' incoerenza tra i recettori indicati nel PMA e quelli contenuti nei vari SIA relativi a tutte le tipologie di opere implicate nella realizzazione dell'infrastruttura in oggetto. Uno degli obiettivi principali del PMA dovrebbe essere la verifica della conformità alle previsioni di impatto in relazione ai limiti di ammissibilità individuate nel SIA e definite/approvate dal provvedimento di valutazione di impatto ambientale, ma tale verifica non risulta possibile se l'insieme dei recettori non è lo stesso nelle due fasi dell'istruttoria.
5. Nella figura 3.5 a pag.23 si riporta il diagramma temporale delle attività. Manca in tutti i documenti presentati, e per tutte le tipologie di opere esposte un riferimento temporale preciso in merito a:  
 - Anno di inizio/fine cantiere  
 - Anno di inizio esercizio

Esito Verifica

mento, in merito il proponente riporta solo i riferimenti normativi).  
 Si ritiene quindi che :  
 • la caratterizzazione della qualità dell'aria in esame è incompleta.  
 • Gli indicatori della qualità dell'aria sono insufficienti.  
 • Sia improbabile che l'interferenza tra il "traffico" e le categorie di recettori indicate come "Abitato" ed "Oasi naturali, beni monumentali vincolanti" risulti sempre nulla come indicato in tabella 3.2.A pag.12.  
 • Non è chiara la scelta del tipo di monitoraggio fatta dal proponente (postazioni fisse o mobili).  
 • Non sono chiari i punti di monitoraggio scelti nelle varie fasi dell'opera  
 • Non è chiara la tempistica di costruzione dell'infrastruttura in oggetto.  
 • La verifica delle misure di mitigazioni deve essere prevista all'interno del PMA.

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

TESTO della PRESCRIZIONE		Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
sub		Non risulta chiara la tempistica di costruzione tra le diverse opere coinvolte nella realizzazione dell'infrastruttura in oggetto, rendendo impossibile la valutazione da un punto di vista degli impatti non sapendo nemmeno a quale scenario temporale si fa riferimento. 6. Non è stata riscontrata la verifica delle misure di mitigazione che giustamente compare come obiettivo del monitoraggio a p.6 della Relazione generale (cod. clab. IN0590DE2RGT A00000011).	
14	Architologia		
1	Capoverso 1 e 2- Cartografia archeologica	La prima fase della ricognizione archeologica di superficie è stata consegnata il 16 Agosto 2004. A dicembre 2004 è stato consegnato lo studio storico toponomastico e lo studio geologico, sedimentologico e dei paleovalvei ed integrata con la lettura delle fotografie aeree. La seconda campagna di ricognizione archeologica di superficie è stata consegnata il 27-07-05 e la terza è stata consegnata nel mese di giugno 2006.	OTTEMPERATA
2	Capoverso 3 e 4 - Saggi e scavi	Il Proponente indica che "L'attività in oggetto dovrà essere sviluppata in base alle risultanze delle attività di cui al punto precedente (14, capoverso 1 e 2 - cartografia archeologica). L'attività verrà avviata dopo aver ricevuto da parte della Sovrintendenza archeologica le prescrizioni in base agli studi di cui al punto precedente e della ricognizione archeologica preliminare di superficie.	RECEPITA
15	Integrazioni progettuali in fase di progetto definitivo		
1	Industrie a rischio di incidente rilevante	Il Proponente indica che "La individuazione delle predisposizioni e/o procedure di emergenza relativamente alle industrie a rischio di incidente rilevante, quali l'impianto industriale della Air Liquide, potrà avvenire a valle di una serie di passaggi tecnici e procedurali. Per predisporre la tipologia e le modalità di intervento in caso di incidente occorre conoscere i possibili eventi incidentali e in che modo l'infrastruttura ferroviaria possa essere coinvolta dalle conseguenze dei diversi scenari incidentali; in particolare sono necessarie le informazioni riguardanti la tipologia di incidenti (incendio, esplosione, dispersione di nubi, ecc.), le sostanze coinvolte e le aree che interessate. Sulla base delle suddette informazioni verranno quindi definite le procedure di emergenza più opportune da porre in atto (arresto della circolazione, disattivazione linea di contatto, ecc.) in base anche a quanto sarà stabilito dall'autorità prefettizia che ai sensi dell'art. 20 del DLgs 334/99, ha la responsabilità di redigere il piano di emergenza esterno, d'intesa con le Regioni e gli Enti Locali interessati. In particolare per una corretta redazione delle procedure di emergenza a cui dovrà attenersi il gestore dell'infrastruttura ferroviaria a seguito di un eventuale incidente, occorre avere conoscenza delle informazioni sulla pianificazione dell'emergenza esterna di cui al comma 2 dell'allegato IV al citato DLgs 334/99, con particolare riferimento ai punti a) e b) di seguito riportati: "a) Nome o funzione delle persone autorizzate ad attivare le procedure di emergenza e delle persone autorizzate a dirigere e coordinare le misure di intervento adottate all'esterno del sito. b) Disposizioni adottate per essere informati tempestivamente degli eventuali incidenti; modalità di allarme e richiesta di soccorsi." Sono state studiate modalità di scavo tali da minimizzare l'ingombro planimetrico delle scarpate provvisorie, all'uscita del sottovia autostradale si è ubicato un	NON OTTEMPERATA
2	Santuario Madonna del Frassino		PARZIALMENTE RECEPITA

Sottoposta a prescrizioni in questo come nel PRR- 1767 del 17/04/2015

Handwritten signatures and initials: G, M, P, BR, R, AN, and a large signature on the right side.

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
		<p>impalcato provvisorio a scavalco dell'area di scavo per mantenere in esercizio la viabilità, è stata prevista la recinzione del cantiere con opportune pannellature. Una volta terminata l'esecuzione della galleria artificiale, è stata prevista la copertura totale dell'estradosso del manufatto tramite ricoprimento vegetale ed il ripristino dell'area esterna al santuario alle condizioni originali. E' stato mantenuto il parcheggio da 32 posti; inoltre, in considerazione del fatto che l'area del parcheggio esistente è oggetto di lavori di ampliamento del cirmlero, è stata di conseguenza modificata la viabilità per il loro accesso, eliminando la rotatoria minore posta alla pk 122+534 circa.</p> <p>Il Progetto Definitivo nella zona antistante il Santuario è stato sviluppato considerando una modalità di scavo provvisorio mediante paratie di micropali in modo da evitare qualsiasi interferenza, in fase di costruzione, con i manufatti esistenti.</p> <p>E' stato sviluppato uno studio di approfondimento relativo alle mitigazioni opere a verde delle arce limitrofe alla zona del Santuario.</p> <p>Infine, per quanto riguarda gli interventi di restauro delle opere pittoriche si rileva che, a partire dal 2008, sono state avviate azioni di restauro da parte di ditte specializzate volti proprio al recupero delle emergenze dei chiostri dedicati alle storie di San Francesco e San Antonio. Eventuali interventi di consolidamento statico, se compatibili con gli interventi già eseguiti, potranno essere sviluppati nell'ambito del PE.</p>	
3.1.	Capoverso 1 - Contenimento dell'inquinamento luminoso	L'opera non prevede illuminazione lungo la linea ferroviaria, la prescrizione è applicabile sulla viabilità e sulle opere interferenti ed accessorie.	RECEPITA
2.	Capoverso 2 - Sistemi di smaltimento delle acque meteoriche.	<p>Il Proponente prevede che "la realizzazione di cunette di drenaggio della piattaforma fossi di guardia ai lati della linea". Inoltre, afferma che "in generale, si è cercato di convogliare le acque di piovantura, nei fossi di guardia disperdenti o nelle vasche di accumulo anch'esse disperdenti più vicini, evitando laddove possibile, di scaricare gli afflussi nei corsi d'acqua esistenti" (Relazione del Progettista, pag. 83).</p> <p>RdI (punto 2)</p> <p>In riferimento alla RdI inerente l'aggiornamento dei riferimenti normativi e pianificatori, il Proponente afferma che tali aggiornamenti "non comportano variazioni progettuali".</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>Come già visto ai precedenti Capoversi Si ribadisce la necessità di verificare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'analisi degli impatti</li> <li>- la completezza delle relazioni idrologiche e idrauliche</li> </ul>
3.	<p>CTVA (n° 13)</p> <p>Capoverso 3 - Galleria di Lonato studio siti inquinati.</p>	<p>Il Proponente dichiara che "l'area esaminata per il censimento coinvolge l'impronta di esproprio della linea ferroviaria ed include pertanto oltre al sedime dell'opera, anche le aree a verde, i pubblici servizi, le opere interferenziali e di attraversamento (cavalcaferrovia e i sottopassi) e le aree intercluse tra il tracciato della linea e l'autostrada ACP. Sono state inoltre oggetto di verifica le aree future sede dei tratti in galleria con spessore della copertura inferiore ai 15 m" ed aggiunge inoltre che "i siti censiti saranno sottoposti a caratterizzazione per la verifica qualitativa delle matrici ambientali sotterranee.</p> <p>In presenza di contaminazioni si procederà alla redazione di un progetto di bonifica che sarà realizzato nei tempi e nei modi previsti dalla normativa vigente a valle degli accordi e delle indicazioni da parte degli enti competenti".</p> <p>RdI ( punto 3)</p> <p>si ritiene opportuno elaborare e presentare nell'ambito della verifica di otemperanza:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uno studio specifico per la Galleria di Lonato, indicando le linee di sviluppo</li> </ul>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>La stesura progettuale proposta non risultava rispondente alla prescrizione che richiedeva la redazione di uno studio specifico per la Galleria di Lonato. Viene infatti riportato l'elenco delle interferenze con la linea nel Comune di Lonato ma non viene esplicitamente riportata l'analisi della Galleria in oggetto. Si fa inoltre presente che manca l'Annesso 2 - "Schede monografiche dei siti censiti" al documento "Relazione - Siti inquinati e potenzialmente tali interferenti la linea", elaborato cui si rimanda spesso nella relazione di riferimento per la descrizione dei siti individuati dal censimento.</p> <p>RdI</p> <p>Lo studio presentato per la Galleria di Lonato costituisce un punto di partenza esaustivo ai fini della caratterizzazione, nelle fase successive di progettazione sulla base delle risultanze delle indagini effettuate dovrà essere redatto un progetto di bonifica dettagliato qualora esso si rendesse ne-</p>

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
		<p>dell'eventualmente necessario progetto di bonifica.</p> <p>L'Annesso 2 - "Schede monografiche dei siti censiti", da ammettere al documento "Relazione</p> <p>In risposta alla RdI sono stati trasmessi i seguenti documenti:</p> <p>"Siti inquinati: linee di sviluppo del progetto di Bonifica Galleria di Lonato"</p> <p>"Relazione - Siti inquinati e potenzialmente tali interferenti la linea" comprensiva delle "Schede monografiche dei siti censiti" che non risultavano presenti nella documentazione trasmessa per la Verifica di Ottemperanza.</p>	<p>cessario.</p> <p>In riferimento alle problematiche ambientali illustrate al cap. 4 del documento "Relazione - Siti inquinati e potenzialmente tali interferenti la linea" (laboratorio IN0300DE2RH00030021) si ravvisa l'opportunità di mettere in atto idonee misure di prevenzione e contenimento della contaminazione.</p>
4.	<p>CTVA (n° 17)</p> <p>Capoverso 4 - Sistema di gestione ambientale</p>	<p>All'interno della relazione generale del PMA, un capitolo specifico è stato dedicato al Sistema di Gestione Ambientale conforme alla ISO14001:2004 secondo il quale il Consorzio si impegna a operare. Sono definiti i contenuti principali del Manuale di Gestione Ambientale, rimandando alla fase successiva di progettazione esecutiva la definizione di procedure e istruzioni, nonché moduli per la gestione di tutti gli aspetti ambientali che l'Analisi Ambientale Iniziale metterà in rilievo. Il sistema si baserà anche sull'esperienza già in corso di attuazione in tutto Treviglio-Brescia, omogeneizzando la tipologie di procedure e di documentazioni.</p>	<p>RECEPITA</p>
5.	<p>CTVA (n° 21)</p> <p>Capoverso 5 - Diserbanti biodegradabili.</p>	<p>Si rimanda alle successive fasi di progettazione e realizzazione delle opere.</p>	<p>RECEPITA</p>
	<p>1: PRESCRIZIONI MATTM</p>		
1.	<p>Prescrizione 1 - Misure di Mitigazione</p> <p>Nell'ambito del SIA sono state sviluppate nel quadro di riferimento progettuali le misure di mitigazione e protezione ambientale riconducibili nell'ambito della compatibilità ambientale le diverse componenti impattate dalle opere di progetto sia in fase di costruzione che di esercizio. L'insieme degli interventi è stato predimensionato e localizzato in funzione del livello della progettazione preliminare.</p> <p>Nel corso dello sviluppo della progettazione definitiva delle opere, gli interventi saranno ulteriormente dettagliati e verificati.</p>	<p>La documentazione presenta le lacune e criticità già riscontrate nella documentazione inerente la procedura di VIA e trasmesse formalmente al proponente con richiesta di integrazione da parte della commissione VIA</p>	<p><input type="checkbox"/> PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>La documentazione presentata nel PD e/o nei documenti integrativi di questa e come della Procedura di VIA relativa alle Varianti, non sono totalmente esaustive, come riflesso nel successivo quadro prescrittivo.</p>
2.	<p>Progettazione definitiva</p> <p>Nel corso dello sviluppo della progettazione definitiva delle opere, saranno ulteriormente dettagliati e verificati gli interventi già individuati nei documenti di integrazione al SIA</p>	<p>E' stato redatto uno Studio di impatto ambientale per il piano di cantierizzazione (variato rispetto al PP) dove sono stati valutati gli impatti dovuti alle attività di costruzione e mitigati, se necessario, con opportune opere.</p>	<p><input type="checkbox"/> PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>La documentazione presentata nel PD e/o nei documenti integrativi di questa e come della Procedura di VIA relativa alle Varianti, non sono totalmente esaustive, come riflesso nel successivo quadro prescrittivo.</p>
3.	<p>Rapporto con le altre infrastrutture presenti</p> <p>Nel corso della procedura istruttoria il soggetto aggiudicatario ha prodotto dossier integrativi relativi al rapporto tra la linea AC e le altre infrastrutture in progetto che andranno ad attestarsi nell'ambito del contraddittorio infrastrutturale. Nel corso dello sviluppo della progettazione definitiva le attività e le problematiche individuate nelle integrazioni saranno oggetto di specifica attuazione compatibilmente con gli sviluppi dei progetti BreBeMi e ex-SP19 nel frattempo</p>	<p>Il Proponente indica che la progettazione nei tratti in affiancamento con la ex-SP19 è stata sviluppata tenendo conto delle informazioni rese disponibili dai progettisti, compatibilmente con il diverso grado di sviluppo dei relativi progetti e della relativa attuazione.</p>	<p><input type="checkbox"/> PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p> <p>La documentazione presentata nel PD e/o nei documenti integrativi di questa e come della Procedura di VIA relativa alle Varianti, non sono totalmente esaustive, come riflesso nel successivo quadro prescrittivo.</p>
4.	<p>Misure di Mitigazione</p>	<p>Confronta prescrizione CIPE n. 4.2 "Piano di cantierizzazione"</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p>
5.	<p>Ripristino dell'arazzo agricolo nelle tratte di gallerie artificiali</p>	<p>Confronta prescrizione CIPE n. 10.4 capoverso 10 "Le opere di mitigazione - Ripristino terreno agricolo"</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
6.	<p>Progettazione definitiva</p>	<p>Confronta prescrizione CIPE n. 4.2 "Piano di cantierizzazione"</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</p>

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
7.	Laghetto del Frassino	Confronta prescrizione CIPE n. 4.2 "Piano di cantierizzazione"	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
8.	Inquinamento di falde	Confronta prescrizione CIPE n. 4.2 "Piano di cantierizzazione"	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
9.	Rumore	Confronta prescrizione CIPE n. 4.2 "Piano di cantierizzazione"	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
10.	Vibrazioni	Confronta prescrizione CIPE n. 4.2 "Piano di cantierizzazione"	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
11.	Localizzazione opere a verde	Confronta prescrizione CIPE n. 4.2 "Piano di cantierizzazione"	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
12.	Misure di mitigazione e protezione ambientale	Confronta prescrizione CIPE n. 10.2 capoverso 4 "Opere di mitigazione ambientale e paesistica - Impatti su beni storico architettonico"	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
13.	Galleria di Lonato, siti inquinati	Confronta prescrizione CIPE n. 4.2 "Piano di cantierizzazione"	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
14.	Abbattimento dei potenziali impatti delle strutture fisse di cantiere	Confronta prescrizione CIPE par.2.1.11 n. 4.2 capoverso E "Piano di cantierizzazione - interventi di mitigazione"	PARZIALMENTE RECEPITA
15.	Fondo Piccinelli	Il Proponente indica che l'eliminazione del Posto di movimento di Travagliato ha consentito di innalzare la quota del rilevato ferroviario in corrispondenza della SS 18. Ciò ha consentito di sostituire il cavalcavia previsto inizialmente nel Progetto Preliminare, con un sottovia posto in asse all'attuale tracciato della SS 18 che interseca la linea ferroviaria circa alla PK 70+916. In questo modo è stata eliminata la interferenza con il fondo Piccinelli, come da prescrizione CIPE.	OTTEMPERATA
16.	Progetto di Monitoraggio Ambientale	Confronta prescrizione CIPE n. 4.2 "Piano di cantierizzazione"	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
17.	Sistema di gestione ambientale	Confronta prescrizione CIPE n. 4.2 "Piano di cantierizzazione"	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
18.	Misure per l'abbattimento delle polveri	Confronta prescrizione CIPE n. 4.2 "Piano di cantierizzazione"	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
19.	Prescrizioni regione Veneto	Il Proponente indica che "Le prescrizioni della regione Veneto sono state esaminate e recepite, esse risultano altresì richiamate nelle precedenti prescrizioni contenute nella delibera CIPE"	RECEPITA
20.	Procedure di emergenza	Confronta prescrizione CIPE n. 4.2 "Piano di cantierizzazione"	PARZIALMENTE OTTEMPERATA
21.	Diserbanti biodegradabili.	Confronta prescrizione CIPE n. 4.2 "Piano di cantierizzazione"	PARZIALMENTE OTTEMPERATA



## 7.1. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'analisi relativa al recepimento delle prescrizioni, di cui al Parere CTVA n°104 del 26 Ottobre 2012, sostanzialmente presenta un quadro riassuntivo di Ottemperanza o di Recepimento delle indicazioni progettuali, riassunto nel prospetto successivamente esposto. In particolare, sulle 48 Prescrizioni (In realtà solo 45 in considerazione che le Prescrizioni dalla 32 alla 34, e dalla 43 alla 45, sono le stesse prescrizioni distinte nei due differenti ambiti attuativo/progettuale) più le 4 Raccomandazioni di cui al citato Parere, cui si aggiungono le 15 Prescrizioni della Parte V del C.S. dei LLPP, la situazione complessiva è riassumibile in :

- Risultano Non Ottemperate n°6 Prescrizioni, le n°4.3.2, 5.2, 9.2, 10.1.2, 10.4.4 e la n°15.1
- Risultano Parzialmente Ottemperate, n°55 Prescrizioni (tra cui la n°1 e n° 17 prescrizioni MATTM)
- Risultano Recepite, ma da verificarsi in corso d'opera (riferite ad eventi attesi), n°9 Prescrizioni, le n° 9.1, 10.4 (Punti 7, 8), 12, 14.2 (Capoversi 3, 4), 15.3.1, 15.3 (Punti 4, 5) e la Prescrizione MATTM n°19.
- Risultano Parzialmente Recepite, n°10 Prescrizioni le n° 4.2.3 (Punti a, b), 5.1 (Punti a, b, c), 5.3.a, 7.6, 10.4.9 e la n° 15.2 e la Prescrizione MATTM n°14
- Risultano Ottemperate n°12 Prescrizioni le n° 4.2 (Punti B, F), 10.2 (Punti 2, 3), 10.4.6, 10.4.10, 11 (Capoversi 1,2,3,4,5), 13.2, 14.1 ( Capoversi 1,2) e le 2 Prescrizioni MATTM n° 5 e 15.
- Risultano Non Applicabili n°3 Prescrizioni le n° 10.3.3, 10.3.4, 10.4.3
- Risultano Ottemperate o non Applicabili, in quanto riferite ad ambiti relativi a opere già concluse con il coordinamento richiesto in prescrizione (Bre.Be.Mi.) o oggetto di altre procedure, n°12 Prescrizioni, le n° 2(A,B,C,D,E,F,G), 3(a,b,c,d,e)

## 8. OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Le Osservazioni del pubblico indirizzate correttamente alla Procedura di Verifica di Ottemperanza risultano in totale le sole 2 presentate nel prospetto seguente, in realtà però già esaminate nella contemporanea Procedura di VIA relativa alle parti in Variante. Analogamente alcune delle Osservazioni relative alle parti in Variante sono riconducibili alla presente procedura e, ove esse abbiano assunto carattere generale, riportate nel quadro di valutazione di cui al punto successivo.

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI		
N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione
1.	Comune di Desenzano 26/11/2014 Prot. DVA-2014-39048	Vedere Osservazione n° 192 (e n° 207 riportata)
2.	Comune di Sona 26/11/2014 Prot. DVA-2014-0038970	Vedere Osservazione n° 224 (e n°215 - n°207 riportate)

Riferimenti alla Tabella di cui alla Procedura VIA

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI			
Progetto definitivo "Linea AV/AC Torino-Venezia." Tratta Milano-Verona' - Lotto Funzionale "Brescia-Verona"			
Procedura di Verifica di Ottemperanza, ex artt. 166, 167 comma 4e 5 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii			
N°	Mittente - Origine Data Prot.	Argomenti e Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
192.	Comune di Desenzano (tramite Comune di Sona) 26/11/2014 DVA-2014-38967	Osservazione comune a molte Amministrazioni comunali tra cui Sommacampagna Osservazione n° 207 "Allegato A" Parere VIA n°1767 del 14/05/2015	Per tutti i sottopunti si rimarca come i quesiti sottoposti siano di pertinenza RFI Vedere Oss.n°207
207.	Comune di Sommacampagna 27/11/2014 DVA-2014-0039362	ANALISI CRITICA DEL MODELLO DI ESERCIZIO DELL'AV/AC	Per tutti i sottopunti si rimarca come i quesiti sottoposti siano di pertinenza RFI
224.	Comune di Sona Delibera del 19/01/2015 CTVA-2015-00110	Viene trasmessa la Delibera n° 188 del comune di Sona che oltre a 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 Osservazioni n° 215 e n° 207 "Allegato A" Parere VIA n°1767 del 14/05/2015	Vedere Oss.n°215 Vedere Oss.n°207
215.	Prefettura di Verona 04/12/2014 DVA-2014-0040316	Vengono riportate le Osservazioni dei Comuni citati anche nella Osservazione n°224 cui si danno risposte puntuali	Tra le risposte si ricorda che in relazione al Piano Cave è stata approvata la proposta di abolizione di 6 delle 7 cave richieste in procedura VIA e prescritta la necessità di eliminare anche la 7° Cava.

## 9. CONSIDERAZIONI FINALI DI ISTRUTTORIA

### 9.1.1. 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. 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.

Per quanto riguarda la richiesta di limitare la fase di cantiere al periodo novembre febbraio in adiacenze alle aree a parco, La risposta del Proponente, che non la ritiene realizzabile, non è stata chiarita e supportata nella stesura delle risposte alle RdI. Si ritiene invece che il soggetto aggiudicatore debba cercare ad ottimizzare e minimizzare l'occupazione di aree site in ambiti parco, destinate alla cantierizzazione dei viadotti fluviali, e ciò sia dal punto di vista dell'occupazione di suolo, che della durata temporale del cantiere stesso, nello spirito della richiesta formulata dalla Regione Lombardia.

Vi sono inoltre ancora alcune aspetti progettuali che, pur accogliendo in parte le prescrizioni, necessitano di ulteriori ampliamenti delle attività di indagine e di analisi anche se solo a conferma di soluzioni prese ma non ampiamente comprovate, come sulle proposte di opere di mitigazione, sulle analisi di qualità delle acque superficiali e in generale sulle cantierizzazioni, sul PMA e sull'accuratezza del Progetto Definitivo con il Coordinamento con le altre opere in progetto sul medesimo territorio, come la SI.TA.VE, infrastruttura non ancora giunta al livello di vincolo preordinato all'esproprio, ma già provvista di Parere di Compatibilità VIA.

### 9.1.2. OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Il parere tiene conto delle osservazioni espresse ai sensi dell'all. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 394, con le precisazioni di cui al Punto 8. del presente Parere, relativo alla considerazione che, essendo questo Parere emesso su tutta la tratta Brescia-Verona, di cui la procedura VIA relativa alle opere in Variante (derivanti da Prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n°120/2003, costituisce una parte essenziale, tutte le osservazioni esaminate anche nella procedura di VIA fanno parte integrante della Procedura di VO. Le suddette Osservazioni, riportate nell'Allegato A al suddetto Parere VIA, sono state esaminate singolarmente e per tematiche, e considerate ai fini dell'espressione del presente parere e nella formulazione di prescrizioni e raccomandazioni, questo nella considerazione che molte posizioni espresse rappresentino un *unicum* documentale relativo all'intero progetto della tratta sia il tratto in Verifica di Ottemperanza che i tratti ricompresi nella citata VIA.

#### **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, fatte salve le Varianti Motivate, come quelle richieste dalla Delibera CIPE, che si riconoscano come Sostanziali necessitanti di 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 controdedotto 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 e 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 miglioramento 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 particolare si nota come, nonostante la RdI specifica sull'interferenza con le aree a Parco, non sono state fornite soluzioni condivise con l'Ente Parco del Parco Regionale del Monte Netto, interessato dall'opera, come peraltro richiesto dalla prescrizione CIPE, e mancanze di approfondimento progettuale per altre interferenze. 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.

Il livello di approfondimento della Relazione "Interventi in aree parco" è insufficiente e lacunosa in riferimento sia alle tempistiche, sia alla valutazione degli impatti. Si fa presente la contraddizione con la prescrizione CIPE n. 4.3 che afferma non sia possibile "limitare la fase di cantiere al periodo novembre-febbraio in adiacenze alle aree a parco

### 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.

#### 9.1.3. 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 degli ambiti di variante oggetto di altro 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

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature and the number 43.

- 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 prestito 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

#### 9.1.4. 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.), afferente in parte al medesimo territorio), progetto che ha ottenuto il Parere di Compatibilità Ambientale n.473 del 28.07.2010.

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 della verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui alla delibera CIPE 120/2003 sul progetto definitivo "AV/AC Torino-Venezia, Tratta Milano-Verona, Lotto Funzionale Brescia-Verona", 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 29/09/2014, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea,

**ESPRIME PARERE**

- di NON OTTEMPERANZA per le prescrizioni n° 4.3.2, 5.2, 9.2, 10.1.2, 10.4.4 e n° 15.1
- di RECEPIMENTO PARZIALE, da completarsi e verificarsi in corso d'opera, le prescrizioni n° 4.2.3 (Punti a, b), 5.1 (Punti a, b, c), 5.3.a, 7.6, 10.4.9 e la n° 15.2 e la Prescrizione MATTM n° 14
- di RECEPIMENTO TOTALE, da verificarsi in corso d'opera in quanto riferite ad eventi non attuali, le prescrizioni n° 9.1, 10.4 (Punti 7, 8), 12, 14.2 (Capoversi 3, 4), 15.3.1, 15.3 (Punti 4, 5) e la Prescrizione MATTM n° 19.
- di OTTEMPERANZA per le prescrizioni n° 2 (a,b,c,d,g), 3 (a,b,c,d,e), le n° 4.2 (Punti B, F), 10.2 (Punti 2,3), 10.4.6, 10.4.10, 11 (Capoversi 1,2,3,4,5), 13.2, 14.1 (Capoversi 1,2) e le 2 Prescrizioni MATTM n° 5 e 15.
- di OTTEMPERANZA PARZIALE per tutte le altre prescrizioni soggette ad ulteriori prescrizioni come specificato nel seguito.

il sopracitato parere è condizionato all'ottemperanza delle ulteriori prescrizioni di seguito indicate per le parti indicate come OTTEMPERATE e PARZIALMENTE OTTEMPERATE, e con l'obbligo di rappresentazione delle parti indicate NON OTTEMPERATE, 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 interessate dalle suddette variazioni.

**PRESCRIZIONI :**

**Indirizzi progettuali e programmatici:**

1. 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 Prescrizioni ritenute non Ottemperate e la cui Ottemperanza risulti propedeutica alla stesura e approvazione del Progetto Esecutivo da presentarsi per la successiva Fase di Attuazione. In particolare si dovranno riaggiornare le parti relative a (si richiamano il n° della prescrizione e il loro titolo sintetico) :
  - Prescrizione 4.3.2 - Ambiti a Parco  
*Ottimizzazione e minimizzazione aree per la cantierizzazione dei viadotti fluviali, sia dal punto di vista dell'occupazione di suolo che della durata temporale, come richiesto da Reg. Lombardia.*
  - Prescrizione 5.2 - Durata dei Lavori

- Prescrizione 9.2 - *Impatto sulle Aziende Agricole*
  - Prescrizione 10.1.2 - *Ambiti a Parco*  
*Interventi di miglioramento e riqualificazione ambientale delle Valli fluviali*
  - Prescrizione 10.4.4 - *Piano di inserimento territoriale e mitigazione ambientale*
  - Prescrizione 15.1 - *Industrie a rischio di incidente rilevante*
2. In relazione alla Prescrizione CIPE n° 1 relativa alla Progettazione Integrata, verificato che nella documentazione non è stata prevista l'analisi-confronto con il Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete (S.I.T.A.VE.), presente nella pianificazione della Regione Veneto e già approvato dalla Commissione VIA con l'emissione del Parere di Compatibilità ambientale n° 473 del 28/07/2010, e preso atto delle documentazioni integrative ricevute in relazione alle possibili interferenze con l'intervento attuale, si ritiene che nella stesura del Progetto Esecutivo si dovrà tener conto delle interferenze con la suddetta opera, verificandone e risolvendone le interferenze, in accordo con le Autorità territoriali competenti, relazionando nel progetto le soluzioni e le conseguenti ricadute su ambedue le opere.
  3. Prevedere, nelle fasi di sviluppo del Progetto Esecutivo, in relazione agli Elettrodotti, l'istituzione di una fase di confronto, sotto l'egida della Regione Veneto, che attualizzi gli effetti di possibili interferenze con il Progetto relativo al Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete (S.I.T.A.VE.), con riferimento all'ottimizzazione di alcune scelte progettuali delle linee A.T. che, secondo le indicazioni del PRR-1767 del 17-04-2015, sono previste realizzabili nelle seguenti soluzioni :
    - Linea di Calcinato-Lonato - Affiancamento all'elettrodotto esistente;
    - Linea di Sommacampagna - Soluzione interrata e dislocazione della sottostazione di Sona; con particolare riferimento alla ricollocazione della sottostazione di Sona.
  4. Adeguare le Specifiche Tecniche di Progetto Esecutivo mediante l'aggiornamento di tutte le Normative utilizzate, alle ultime versioni in corso di validità, in particolare :
    - Geologia, Idrogeologia ed Acquiferi:  
*Falde acquifere*  
*Legge 11/02/1994, n. 109, art. 16, comma 4, DM 11/03/1988 e CM n. 30483 del 24/09/1988;*
    - Normativa Sismica  
*Ordinanza PCM n.3274 del 20/3/2003 - (GU del 08/5/2003);*
    - Acque Superficiali  
Analisi di compatibilità idraulica (per i corsi d'acqua interessati) e delle interferenze irrigue  
*DGR Lombardia 25/1/2002, n. 7/7868, Determinazione del reticolo idrico principale;*  
*DGR Veneto n. 3637 del 13/12/2002 (indirizzi operativi e linee guida per la verifica della compatibilità idraulica);*  
*Direttiva dell'Autorità di Bacino del Po (criteri per valutazione di compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce "A" e "B")*  
*Deliberazione del Comitato Istituzionale n. 2 dell'11 maggio 1999 (Aggiornamenti successivi)*
  5. Dettagliare il Progetto Esecutivo 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.
  6. Presentare il Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo (PUT) ai sensi del DM 161/2012, generale sull'intera tratta, riconducendo in esso anche quello presentato per i tratti in Variante, analizzato nell'ambito della citata procedura VIA, parallela alla presente Verifica di Ottemperanza.

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

7. In riferimento alla Componente Elettromagnetismo aggiornare la campagna di misure di campo magnetico presso i ricettori ubicati all'interno della DPA estendendo tali misurazioni al tempo di misura minimo delle 24 ore prescritte dalla normativa vigente, per una eventuale ottimizzazione del progetto dell'elettrodotto al fine del rispetto dei valori limite vigenti.
8. Aggiornare il "quadro di riferimento ambientale", in ambito idrogeologico, con l'utilizzo di dati aggiornati che permettano la valutazione delle interferenze locali, anche o soprattutto recenti, dovute

all'emungimento degli acquiferi e al conseguente abbassamento o innalzamento dei livelli piezometrici, comprensivi di eventuali fenomeni di subsidenza artificiale locale, in funzione di :

- abbassamento dei livelli piezometrici di falde di bassa e media profondità;
- emungimento degli acquiferi;
- carichi legati al peso di terrapieni;
- interferenza di gallerie artificiali e naturali ,
- compattazione dei sedimenti,
- emungimenti in misura superiore rispetto alla capacità di ricarica spontanea delle falde stesse.

9. Aggiornare inoltre il "quadro di riferimento ambientale" sulle acque superficiali con particolare attenzione a :

- andamento del bilancio idrogeologico del laghetto del Frassino ante operam;
- bilanciamento degli "impatti" a seguito della realizzazione delle gallerie artificiali in progetto.

10. In riferimento alla componente Paesaggio si chiede di completare la presentazione di tutti gli interventi di mitigazione paesaggistica previsti in un unico progetto organico di dettaglio relativo alla ricomposizione paesaggistica, con particolare attenzione agli interventi previsti per la salvaguardia della centuriazione romana e per i corridoi ecologici.

Per **I siti inquinati** si dovrà :

11. In riferimento allo studio presentato e relativo alla Galleria di Lonato, da considerarsi punto di partenza ai fini della caratterizzazione, redarre nel Progetto Esecutivo, se necessario, un programma di bonifica dettagliato, sviluppato sulla base delle risultanze delle indagini effettuate, in cui sia prevista la messa in atto di idonee misure di prevenzione e contenimento dalla contaminazione..

Per gli **Ambiti a Parco** si dovrà :

12. In riferimento alle proposte progettuali relative alle modalità attuative di tutti gli interventi previsti nelle aree interne al Parco Regionale del Monte Netto, prevedere una fase di confronto ed il conseguente accordo con l'Ente Parco interessato dalle opere..

Per la **Cantierizzazioni e le Fasi di cantiere** si dovrà :

13. Inserire negli elaborati di progetto il nuovo piano di cantierizzazione aggiornato, ed adeguarlo ove necessario, alla luce delle prescrizioni e modifiche derivanti come conseguenza del Parere di Compatibilità Ambientale relativo alle parti in Variante di cui al PRR-1767 del 17-04-2015.

14. In riferimento allo Studio di Impatto Ambientale per la cantierizzazione, in cui è previsto che le aree di cantiere vengano restituite al loro attuale uso, e viene esposta l'analisi degli impatti relativi ai singoli cantieri per tutte le componenti ambientali, propedeutiche alla definizione delle opportune mitigazioni, si ritiene opportuno che il Progetto Esecutivo ridefinisca la stima degli impatti alla luce dei necessari approfondimenti circa :

- tutti gli impatti ambientali potenziali prodotti dai cantieri sulle componenti ambientali
- la stima della quantità di rifiuti (attualmente valutati su base annuale e di cui non si identificano gli impianti di destinazione).
- la stima degli impatti da emissione di polveri, prodotte dalle attività di cantiere lungo la linea (fronte avanzamento lavori), sulle colture di pregio e sulla popolazione residente.

15. La rielaborazione degli impatti dovuti alla emissione di polveri, come da precedente prescrizione, dovrà essere ovunque rielaborata abbandonando il modello ISC3 ed utilizzando il modello AERMOD, che lo ha sostituito a partire dal 2007 come modello gaussiano di riferimento dell'EPA per gli inquinanti primari, come riportato in *Appendix A della EPA's Guideline on Air Quality Models (also published as Appendix W of 40 CFR Part 51)*

16. Con riferimento alla Prescrizione precedente relativa alla revisione della stima degli impatti si ritiene necessario che nel Progetto esecutivo sia presentato un cronoprogramma dettagliato dei lavori tale da permettere una quantificazione, sia per tratte omogenee che complessiva, degli impatti così come de-

A

C'

e Bm R

h Aue

finiti nella prescrizione, individuando di conseguenza le appropriate misure di mitigazione.

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

Per il **Piano di Monitoraggio Ambientale** si dovrà :

18. Rivedere la proposta di PMA alla luce sia delle modifiche apportate al Piano di Cantierizzazione e alla stima degli impatti ad esso conseguenti, sia in funzione delle specie potenzialmente presenti sul territorio, con specifica delle metodiche, punti di campionamento, tempistica delle rilevazioni, ecc, così come verranno definite dal rilievo di dettaglio in fase esecutiva, necessario alla reale caratterizzazione dei singoli siti e tale da fornire esatte indicazioni sulle specie da identificare e monitorare.
19. In relazione alle previsioni di PMA relative alle indagini ante-operam, rivedere nel Progetto Esecutivo, in conseguenza delle richieste di cui alle prescrizioni precedenti su analisi degli impatti e completezza delle relazioni idrologiche e idrauliche, la localizzazione e collocazione dei punti di monitoraggio relativi a :
  - Qualità dell'aria
  - Acque superficiali
20. 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.
21. 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:

22. Sviluppare nel progetto esecutivo gli elementi proposti di mitigazione e di compensazione (viabilità complementari, percorsi ciclo-pedonali, ecc...) in accordo con le Entità territoriali di competenza, Enti parco e Consorzi di Bonifica, dettagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione.



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

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

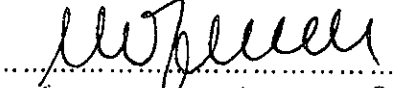
Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

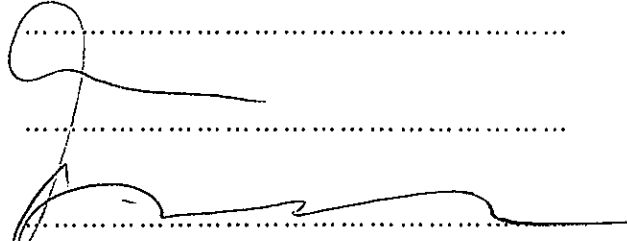
Dott. Siro Corezzi

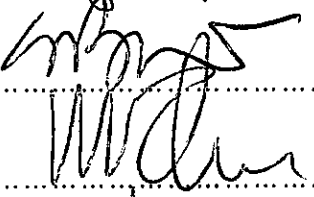
  
ASSENTE

  
Sandro Campilongo <sup>ASTENUTO</sup>

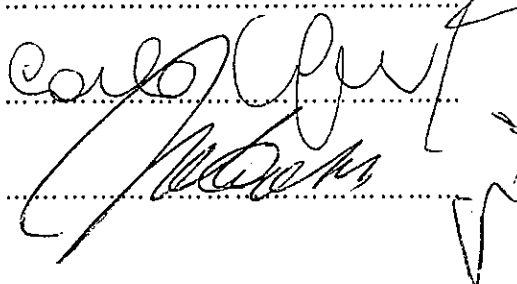
ASSENTE

  
ASSENTE

  
Borgia (Astenuto)

  
ASSENTE

ASSENTE



41

1

h

Dott. Federico Crescenzi

*Federico Crescenzi*

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Dott. Marco De Giorgi

*Marco De Giorgi*

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

*Francesco Di Mino*

Avv. Luca Di Raimondo

*Luca Di Raimondo*

Ing. Graziano Falappa

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

*Despoina Karniadaki*

Dott. Andrea Lazzari

*Andrea Lazzari*

Arch. Sergio Lembo

*Sergio Lembo (ASTENUO)*

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

*Michele Mauceri*

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

*Francesco Montemagno*

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis



ASSENTE

Ing. Mauro Patti

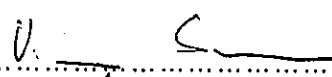
Cons. Roberto Proietti



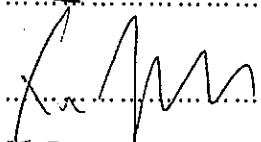
ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

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