

La presente copia fotostatica composta di N° fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 14.02.2016



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
Ambientale - VIA e VAS
Ufficio della Commissione

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale

Parere n. 1984 del 5/02/2016

<p>Progetto:</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. Progetto Definitivo.</i></p> <p>ID VIP 3105</p>
<p>Proponente:</p>	<p><i>CONSORZIO ENI PER L'ALTA VELOCITÀ (CEPAV 2)</i></p>

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large 'S. 1' at the top and various initials and scribbles throughout.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the letters 'R', 'S', and 'K'.

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 26/08/2015 con nota n° E2/L-04419, acquisita al prot. DVA-21861 del 28/08/2015, con la quale il Consorzio CEPAV Due ha trasmesso la documentazione progettuale inerente al progetto in oggetto indicato, ai fini dell'avvio dell'istruttoria di Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni dichiarate non ottemperate dal Decreto Direttoriale, prot. DVADEC-2015-205 del 22/06/2015, relativo all'intero Progetto "*Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona.*".

L'Opera in oggetto, ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse Nazionale di cui alla Legge 443/2001 Art. 1, ha concluso il suo iter approvativo con l'approvazione, con prescrizioni, della Delibera CIPE n. 120 del 01/12/2003, valida anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, vincolo successivamente rinnovato, per ulteriori 5 anni aumentati a sette anni 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, con la delibera CIPE n. 21/2009 (Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 130 del 08.06.2009).

In data 29.05.2015, con Parere n. 1796, l'Assemblea plenaria della Commissione Speciale VIA ha approvato parzialmente, con prescrizioni, la "Relazione di ottemperanza" sul progetto "*Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona - Lotto Funzionale Brescia-Verona.*", dichiarando come *Non Ottemperate* n°6 Prescrizioni, non rispondenti alle richieste di adeguamento ai contenuti di cui al decreto di compatibilità ambientale costituito dalla suddetta Delibera n. 120/2003. (D.Lgs. 163/2006, art. 185 comma 4 lett. b).

2. ITER TECNICO-AMMINISTRATIVO

VISTA la domanda per lo svolgimento della procedura di Valutazione di Verifica di Ottemperanza, con il deposito della nota prot. E2/L-04419 del 26/08/2015, acquisita al prot. DVA-21861 del 28/08/2015, con la quale il Consorzio CEPAV Due ha trasmesso la documentazione progettuale inerente al progetto "*Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona - Lotto Funzionale Brescia-Verona.*", ai fini dell'avvio dell'istruttoria di Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni dichiarate *Non Ottemperate* dal Decreto Direttoriale, prot. DVADEC-2015-205 del 22/06/2015, ex artt. 166 e 185, commi 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.:

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.

9/2
R

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;

PRESO ATTO che in data 03/09/2015, con nota prot. DVA-2015-0022176, acquisita al Prot. CTVA-2015-0002894 del 03/09/2015, 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-2015-3032 del 15/09/2015, 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-2015-4057 del 23/11/ 2015 in cui veniva convocata una riunione preliminare di presentazione del progetto, avvenuta in data 27/11/2015;

VISTA la nota CEPAV DUE prot. E2/L-05722/15 acquisita al CTVA-2015-4192 del 02/12/ 2015 in cui la Società Cepav Due, in seguito all'incontro del 27/11/2015 comunicava la preparazione dell'ulteriore documentazione per la suddetta Verifica di Ottemperanza.

VISTA la nota della Società CEPAV DUE prot. E2/L-00166/16 del 19/1/2016, acquisita al prot.DVA-0001270 del 20/01/2016, con la quale la suddetta Società ha trasmesso la documentazione inerente l'interferenza con i vigneti del Basso Garda.

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

In fase di 1° esame :

- 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, acquisite il 27/01/2015 Prt.CTVA-2015-0000232, e successivamente in data 27/03/2015, acquisite il 30/03/2015 Prt. CTVA-2015-0001073

In fase di 2° esame :

- Documentazione Progettuale, fornita dal Proponente, acquisita al prot. DVA-21861 del 28/08/2015, trasmesso dal Consorzio CEPAV Due ai fini dell'avvio dell'istruttoria di Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni dichiarate non ottemperate dal Decreto Direttoriale, prot. DVADEC-2015-205 del 22/06/2015, ex artt. 166 e 185, commi 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.:
- Note aggiuntive fornite dal Proponente in data 19/01/2016, acquisite in data 25/01/2016 Prt.CTVA-2016-0000232.

Considerato che le integrazioni, di cui all'esame di 1° Fase, riguardavano:

	ARGOMENTO DELLE INTEGRAZIONI	N°	Tot.
1)	AMBITO PROGRAMMATICO – PROGETTUALE		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)	AMBITO COMPONENTI AMBIENTALI		5
	2.1 Componente Elettrodotta ed elettromagnetismo	1	
	2.2 Componente Paesaggio, integrare gli elaborati con :	4	

2
g
V5
M3

R
4
11
M3

	<ul style="list-style-type: none"> 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 		
--	--	--	--

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.

Preso atto delle risultanze di cui al Parere n°1796 del 29/05/2015 che qui si ritiene riportato per intero;

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 circa 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 (esaminata in altra procedura)
2. i tracciati degli Elettrodotti afferenti la linea AC (esaminata in altra procedura)

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

- o 65.6 km in rilevato/trincea,
- o 6.6 km circa in viadotto,
- 17,2 km circa in galleria (di cui 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 km/h; (con tratti a max 259 km/h)

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

La tratta si estende attraverso due Regioni, Lombardia e Veneto, 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 Mercè

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.

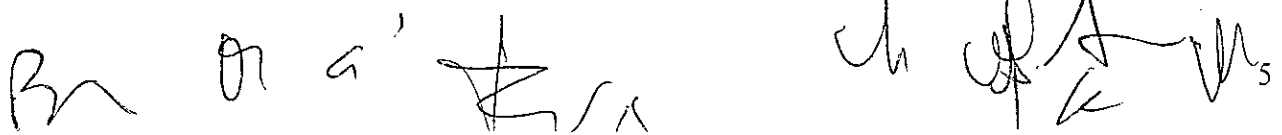
3.2.1. IL TRATTO DA ROVATO A LOGRATO

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

Bn M a' 

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

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 Mercè, 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.

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 Adige, 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 fluvio-glaciali 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 porzione di Pianura Veneta interessata si estende per un tratto limitato della linea in progetto, da Sommacampagna fino all'intersezione con l'Autostrada del Brennero, con caratteri propri del settore pedemontano situato a Nord della linea in progetto e caratterizzato dalle grandi conoidi dell'attività fluvio-glaciale del Fiume Adige e della media pianura, con i depositi del Livello Fondamentale.

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 che, da un punto di vista geomorfologico presenta caratteri molto omogenei, legati esclusivamente a depositi fluvio-glaciali.

3.5.2. INQUADRAMENTO IDROGEOLOGICO

Anche dal punto di vista idrogeologico il territorio della Pianura Lombarda presenta caratteristiche piuttosto omogenee in cui si nota come i materiali affioranti con maggior continuità sono costituiti da depositi di ori-

gine 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 presenti 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 semiconfinate)
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 comunemente riconosciuto come Acquifero Tradizionale e in cui il primo Acquifero è sede di falde libere, il secondo di falde libere o semiconfinate; 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. 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	L.2.O.3 L.2.O.4	74+000 79+500	68+315 76+000	76+000 83+540			
Lotto 3	L.3.O.1 L.3.O.3	87+100 98+300	83+540 92+450	92+450 104+300	0+000 IC 4+868 IC	I.C. Brescia Est	Riqualificazione Strada di collegam. Ghedi - Borgosatollo [L=1,50km]
Lotto 4	L.4.O.1 L.4.O.2	105+800 110+900	104+300 105+990	108+360 112+110			
Lotto 5	L.5.O.1 L.5.O.2 (solo impianti)	120+900 123+500	112+110 122+921	122+921 124+550			

11

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	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);
- 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.

3.5.6. 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 Flero 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 dalle 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).

3.5.7. 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 articola 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, in fase di pre-esercizio ed esercizio fino a 24 mesi dal termine dei lavori.

Le componenti di cui si prevede il monitoraggio 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 emissioni sonore (fasi sia di cantiere che di esercizio), ed efficacia delle mitigazioni;
- **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;

5. PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE

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.

Per le considerazioni sul PUT di Progetto si fa riferimento al citato Parere n° 1796 del 29/05/2015.

6. MATRICE DI OTTEMPERANZA

Nelle pagine seguenti viene riportata la matrice di ottemperanza relativa alla redazione conforme alle sole Prescrizioni, di cui alla Delibera CIPE n°120/2003, dichiarate non Ottemperate nel Parere n° 1796 del 29/05/2015, in cui le suddette prescrizioni sono elencate e riportate con la loro numerazione originaria, i risultati dell'analisi delle documentazioni presentate, e infine la colonna con il 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 1a - PRESCRIZIONI da recepire nel Progetto Definitivo		
4.	Cantieri		
4.	3. 2 ESECUZIONE LAVORI 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 lo comporterebbe una dilatazione dei tempi di costruzione dei viadotti fluviali con allungamento dei tempi di 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.	PD 2014 Non è stata fornita alcuna risposta, dalla lettura dell' Allegato 0 - Sinottico recepimento Prescrizioni CIPE si evince che il proponente ritiene la prescrizione non applicabile. AGGIORNAMENTI AGOSTO 2015 Il proponente, nell'ambito delle ottimizzazioni (punto b), presenta l'eliminazione dei due cantieri operativi previsti all'interno delle aree parco (L.2.O.4, 122.5 mq e L.5.O.2 38.1 mq). Rimangono le aree tecniche e di stoccaggio. Il proponente presenta, inoltre, gli interventi a verde che intende realizzare nelle aree parco e adiacenti	OTTEMPERATA
5.	Cave e discariche		
5.	2. DURATA DEI LAVORI 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	PD 2014 La prescrizione è stata ritenuta non applicabile. AGGIORNAMENTI AGOSTO 2015 Il Progetto Definitivo prevedeva l'approvvigionamento degli inerti attraverso l'apertura di 7 nuove cave di prestito. Successivamente, in seguito a numerose richieste da parte degli Enti e degli operatori del settore ed alla richiesta di integrazioni del MATTM (prot.	OTTEMPERATA

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
9.	<p>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>CTVA-2014-0004376 del 23.12.2014) è stata definita una nuova configurazione che prevede di non procedere con l'apertura di nuove cave di prestito, ma di utilizzare aree di cava autorizzate in ATE esistenti o siti di estrazione autorizzati dai Comuni per altri scopi. I nuovi ambiti di approvvigionamento sono stati verificati, in collaborazione con gli Enti locali, al fine di garantire in ogni caso la facilità di accesso, la disponibilità dei quantitativi nell'arco temporale del fabbisogno ed i costi limitati. Inoltre, poiché i nuovi siti risultano già approvati, si possono escludere le preoccupazioni connesse con il rischio di indurre ritardi sul progetto. Riguardo infine al "fischio di allungamento della durata dei lavori" il proponente precisa che il contrattuale programma dei lavori, garantito alla Committenza con importanti penalità economiche in caso di sfioramento dei termini di ultimazione dei lavori, è predisposto sulla base dell'assunzione della continua disponibilità degli inerti necessari alla realizzazione di ciascuna opera.</p> <p>RIFERIMENTO ELABORATI</p> <ul style="list-style-type: none"> - □ Relazione "Documentazione tecnica" - Allegato 1. "Nuova ipotesi cave e cantieri - corografia generale - da km 68+315 a km 140+780" - □ Allegato 2. Corrispondenza intercorsa in fase di CdS finalizzata alla ridefinizione del sistema di approvvigionamento degli inerti. 	<p>OTTEMPERATA</p> <p>A seguito della Relazione Integrativa di gennaio 2016, da verificare in sede Attuativa.</p>
9. 2.	<p>Agricoltura</p> <p>IMPATTO SULLE AZIENDE AGRICOLE</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"> - 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; - elaborare un progetto di adeguato dettaglio delle suddette misure, con la collaborazione dei consorzi di bonifica e dei parchi regionali, per poter «riciclare» reti ecologiche e idrauliche in modo idoneo al ripristino della piena efficienza funzionale; - Definire, attraverso specifici capitolati, le modalità di esecuzione, manutenzione e monitoraggio delle misure. 	<p>PD 2014</p> <p>Nella Relazione di 1° Stesura del PD, "Opere di mitigazione a verde localizzazione reti ecologiche" vengono sinteticamente descritti i contenuti della Rete ecologica regionale e del Piano di Coordinamento della Provincia di Verona. Sono state prodotte delle tavole di dettaglio dei tipologie delle opere di mitigazione tra cui la tavola "opere di mitigazione a verde tipo galleria artificiale" scala 1:200, da cui si evincono le modalità di ripristino dei terreni agricoli esistenti.</p> <p>"non comportano variazioni progettuali"</p> <p>AGGIORNAMENTI AGOSTO 2015</p> <p>E' presentato in modo esaustivo il quadro conoscitivo del locale "patrimonio agroalimentare" e gli impatti sul sistema agricolo attraverso (utilizzo di fonti conoscitive cartografia catastale/foto aeree) e dichiarata l'interferenza con 75 ettari di vigneti di qualità (di cui circa 21 ettari come occupazione temporanea).</p> <p>Le mitigazioni progettuali proposte sono la restituzione ad uso agricolo delle aree ad occupazione temporanea e gli interventi per il contenimento delle polveri. In conclusione il proponente indica che le compensazioni sono da definire in fase esecutiva tramite la stipula di accordi di vario tipo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - con le associazioni di categoria e con le singole proprietà per le ricomposizioni fondiarie, - collaborazioni con i consorzi di bonifica e gli enti parco regionale per il ripristino delle reti ecologiche ed idrauliche. <p>AGGIORNAMENTI DICEMBRE 2015</p> <p>Le sime del proponente mettono in evidenza un forte impatto sui vigneti di qualità (DOC Garda, DOC San Martino della Battaglia, DOC Lugana, etc.) e un consumo irreversibile di suolo agricolo vocato a tali produzioni. Anche in previsione di eventuali futuri fenomeni di urbanizzazione limitrofi alle aree interessate dal progetto e delle difficoltà agronomiche nel ripristino delle attività agricole originarie sulle aree oggetto di cantierizzazione, è auspicabile prevedere misure compensative a valenza agricola".</p> <p>A queste problematiche è stata data soluzione con una specifica proposta di misure di compensazione a valenza agricola, rispetto alle suddette aree agroalimentari di pregio, atte a permettere la creazione di aree a vigneto di superficie pari almeno a quella sottratta nello stesso ambito agricolo. Vedere Capitulo 7 paragrafo 7.1.</p> <p>RIFERIMENTO ELABORATI</p> <ul style="list-style-type: none"> - □ Relazione "Documentazione tecnica" - Allegato "Corografia generale con individuazione delle aree agroalimentari di pregio", scala 1:25.000 - Relazione Integrativa in data 19/01/2016 (acquisita il 25/01/2016) 	<p>OTTEMPERATA</p>
10:	<p>Ambiente e Paesaggio</p>		
1.	<p>Gli ambiti a Parco</p>		
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</p>	<p>PD 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 specificatamente dedicata a queste aree.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>

[Handwritten signatures and notes on the right margin of the document]

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
	<p>zione 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>Inoltre il proponente, nella sua risposta, non fa alcun cenno agli interventi richiesti di miglioramento e riqualificazione ambientale delle valli fluviali. RdI (punto 5) Si richiede di integrare gli elaborati consegnati con la preparazione di specifica documentazione relativa a: - modalità attuative di tutti gli interventi in aree interne ai Parchi, concordate con l'Ente Cestore", con particolare riferimento alle tratte che si sviluppano negli ambiti dei Parchi in generale e dei parchi del Serio e dell'Oglio in particolare. - Aree tecniche di stoccaggio presenti all'interno delle aree a parco - Interventi di miglioramento e riqualificazione ambientale delle valli fluviali AGGIORNAMENTI AGOSTO 2015 Il proponente riporta una sintesi delle aree e degli interventi che interferiranno con le valli fluviali. Nessuna area di cantiere è prevista nelle valli fluviali interferite, ma saranno presenti aree tecniche e di stoccaggio. Inoltre le valli saranno oggetto di monitoraggio ambientale nelle tre fasi di esecuzione dell'opera. Per ciascun corso d'acqua (Fiume Mella, Torrente Garza e Fiume Chiese, Fiume Tione) vengono elencati gli interventi di riqualificazione, gli interventi a verde e le componenti che saranno oggetto del monitoraggio ambientale.</p>	
4.	<p>Le opere di mitigazione</p> <p>PIANO DI INSERIMENTO TERRITORIALE E MITIGAZIONE AMBIENTALE</p>	<p>PD 2014 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. AGGIORNAMENTI AGOSTO 2015 E' descritto il Piano di inserimento territoriale e di mitigazione ambientale richiesto relativamente alla zona industriale di Capriano del Colle ed all'attraversamento del centro abitato di Flero. Il Piano non è stato redatto in forma coordinata con la soc. Autostrade Centro Padane come richiesto in quanto la concessione per il raccordo autostradale è scaduta nel settembre 2011 e l'affidamento al nuovo concessionario da parte del Ministero dei Trasporti è avvenuto a maggio 2015, conseguentemente il nuovo concessionario (RTI Satap-Itinera) non risulta ad oggi ancora operativo per le questioni in parola. Nella tavola allegata si evince che un primo lotto del raccordo A21 (Azzano Mella - Montichiari) è stato realizzato ed è in esercizio da febbraio 2012, mentre il secondo Lotto (Ospitaletto - Azzano Mella) risulta ancora da realizzare. L'affiancamento tra le due infrastrutture ha una estensione complessiva di 20,5 km. Nella relazione presentata sono approfondite le tematiche di inserimento territoriale in corrispondenza dell'attraversamento del territorio di Montichiari, con particolare riferimento al Piano d'Area di Montichiari. RIFERIMENTO ELABORATI - <input type="checkbox"/> Relazione "Documentazione tecnica" - Allegati vari</p>	<p>OTTEMPERATA Da condividere in fase attuativa con il nuovo concessionario (RTI Satap-Itinera) che ha sostituito la soc. Autostrade Centro Padane.</p>
15.	<p>Integrazioni progettuali in fase di progetto definitivo</p>	<p>PD 2014 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 mibe, 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, disalimentazione 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</p>	<p>OTTEMPERATA Da verificarsi/aggiornarsi, in fase attuativa, non appena si disporrà del PEE emesso dal Prefetto.</p>
1.	<p>INDUSTRIE A RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE</p>		

Analisi Prescrizioni Delibera CIPE n° 120 del 1 dicembre 2003

sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Azioni / Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
		<p>comma 2 dell'allegato II' 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." AGGIORNAMENTI AGOSTO 2015 Nella fascia di territorio interessata dal progetto AV/AC Brescia - Verona, nel comune di Cascinovo del Garda (VR), è presente lo stabilimento Air Liquide (centrale di produzione gas) a rischio di incidente rilevante (ai sensi del D.Lgs 105/2015). Il gestore Air Liquide ha predisposto il piano di emergenza interno per fronteggiare eventuali incidenti al loro insorgere ed ha fornito, nel 2009 e nel 2011, gli elementi per la pianificazione dell'emergenza esterna alla Prefettura di Verona, cui compete la redazione del piano di emergenza esterno (cfr D.Lgs. 105/2015, art. 21 commi 1 e 5), ed agli altri enti preposti. Ad oggi il Piano di Emergenza Esterno redatto da parte del Prefetto risulta ancora in bozza e non ancora ufficialmente emesso. Il proponente indica che "Al fine di ottemperare alla prescrizione in oggetto pur in assenza del Piano di emergenza approvato dal Prefetto, è stata acquisita la bozza del suddetto piano e, sulla base di questa, è stata interessata la DTP RFI di Verona (UO Sicurezza), quale organo titolato all'emissione delle procedure sulla gestione dell'esercizio ferroviario in caso di incidente, per la predisposizione della scheda di emergenza RFI da allegare al PEE che si allega. Tale documentazione sarà verificata/aggiornata non appena si disporrà del PEE emesso dal Prefetto". RIFERIMENTO LABORATI - <input type="checkbox"/> Relazione "Documentazione tecnica" - Allegati vari</p>	

6.1. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'analisi relativa al recepimento delle prescrizioni, di cui al Parere CTVA n°104 del 26 Ottobre 2012, presenta un quadro riassuntivo di Ottemperanza complessiva è riassumibile in cui risultano ottemperate tutte le Prescrizioni n°4.3.2, 5.2, 9.2, 10.1.2, 10.4.4 e n°15.1 con le note inserite nel quadro sinottico e con le prescrizioni e considerazioni di cui al successivo Paragrafo 7.

Handwritten signatures and initials are present on the right side of the page, including a large signature at the top right and several initials below it.

7. CONSIDERAZIONI FINALI DI ISTRUTTORIA

7.1. CRITICITÀ RELATIVE AGLI IMPATTI SULLE AZIENDE AGRICOLE

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 necessaria l'individuazione di misure di compensazione, a valenza agricola, per evitare effetti pregiudizievoli a danno delle produzioni agricole di qualità interessate dal progetto e per impedire successive eventuali conseguenze sulla redditività e coerenza produttiva del territorio di qualità interferito.

Nell'ambito della fase istruttoria inerente la Verifica di Ottemperanza del progetto definitivo in riferimento, rispetto alle prescrizioni formulate dal CIPE sul progetto preliminare (Delibera n.120 del dicembre 2003), è emersa ed è stata concordata, nel corso dell'incontro del 27.11.2015 la necessità che, per la completa ottemperanza della prescrizione inerente l'interferenza con il compatto agricolo (n. 9.2.), oltre a quanto previsto in PD e nella documentazione integrativa già trasmessa, risultasse essere necessaria la previsione di misure di compensazione atte a bilanciare l'impatto causato al territorio del basso Garda dalla sottrazione permanente di aree agricole a vigneto. Per perseguire tale obiettivo la soluzione suggerita dal Proponente è la messa a punto di uno strumento di incentivazione finalizzato a promuovere il *trasferimento* delle aree a vigneto occupate dalla linea ferroviaria (ed opere ad essa connesse) in altre aree idonee appartenenti al medesimo comprensorio agrario e amministrativo.

Tali previsioni potranno avvenire previa effettuazione di confronti preventivi con gli enti competenti al fine di meglio definire lo strumento operativo di attuazione, secondo lo schema sotto esposto e già inviato alla Regione Lombardia, con una proposta di incentivazione economica per il reimpianto dei vigneti DOC a compensazione delle superfici sottratte per esproprio permanente in conseguenza della realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità Brescia-Verona, compatibilmente con il quadro normativo vigente nella regione Lombardia disciplinante il comparto della produzione vitivinicola.

7.1.1. PROPOSTA A REGIONE LOMBARDIA

INTERFERENZA LINEA FERROVIARIA AV BRESCIA – VERONA CON VIGNETI DEL BASSO GARDA

Il CIPE con Delibera n. 120 del dicembre 2003 ha approvato il progetto preliminare del Lotto Funzionale ad Alta Velocità Milano - Verona con prescrizioni, di cui in particolare quella relativa agli impatti causati al territorio del basso Garda dalla sottrazione permanente di aree agricole pregiate (vigneti), per i quali si propone, con misure di incentivazione, la creazione di aree a vigneto di superficie pari a quella sottratta, con una proposta operativa che sarà comunque oggetto di verifiche e affinamenti in fase di progettazione esecutiva.

- A) Quantificazione delle superfici (mq) a vigneto sottratte in modo permanente a seguito dell'intervento ferroviario il cui esito, basato su visure catastali, è riassunto nella tabella seguente. Le superfici indicate saranno passibili di maggiore precisazione sulla base dei dati dello schedario viticolo lombardo e di misurazioni di dettaglio in fase di progettazione esecutiva.

COMUNE	Superfici a vigneto da espropriare (mq)	Superfici a vigneto da asservire (mq)	TOTALE (mq)
DESENZANO DEL GARDA	56.666	2.891	59.557
LONATO	0	181	181
POZZOLENGO	13.125	941	14.066
TOTALE REGIONE LOMBARDIA	69.791	4.013	73.804

- B) Studio agronomico finalizzato ad identificare le superfici idonee al reimpianto di viti nell'ambito dei comuni sopra menzionati all'interno dei confini delle diverse produzioni di origine controllata.
- C) Identificazione dello strumento attuativo per l'incentivazione.

Beneficiari dell'incentivo saranno i conduttori di terreni idonei, secondo le indicazioni dei disciplinari di produzione di uva da vino delle Denominazioni di Origine Controllata, nell'ambito dei comuni attraversati dalla linea AV (Desenzano del Garda, Pozzolengo) che si impegnino a realizzare gli impianti compatibilmente con la disciplina di settore. Per ciascun comune saranno a disposizione incentivi per superfici equiva-

lenti a quelle occupate permanentemente dalle opere ferroviarie, secondo modalità da definire in accordo con la Regione.

L'aiuto economico sarà concesso per le seguenti tipologie di azioni finalizzate alla trasformazione di terreni incolti o a seminativo in terreni a vigneto:

1. Eventuali trattamenti preliminari per rendere idonea la piantumazione;
2. Reimpianto secondo i limiti delle autorizzazioni possedute;
3. Opere per sistemi irrigui di soccorso.

L'incentivo non sarà concesso per interventi in aree per le quali la trasformazione a vigneto non è consentita dalla normativa e/o pianificazione, a qualsiasi livello, vigente.

La superficie minima di intervento per accedere al finanziamento sarà di 0,4 Ha. Il Proponente potrà intervenire con il finanziamento del sistema di incentivazione mediante sottoscrizione di apposito accordo con la Regione Lombardia.

La Regione renderà attivo tale accordo nel proprio territorio interessato secondo criteri e modalità conformi agli strumenti di intervento già in uso in attuazione del Piano Nazionale di Sostegno per il settore viticolo e con il coinvolgimento dell'organismo pagatore regionale (OPR).

L'incentivo, per tutte le attività, sarà a fondo perduto ed il relativo ammontare sarà determinato anche sulla base della reale superficie viticola interessata presente nello schedario vitivinicolo, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in fase istruttoria, tenendo in considerazione quanto previsto dalla normativa regionale per l'incentivazione comunitaria.

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

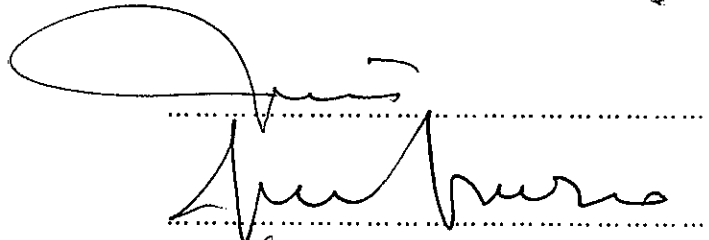
ai fini della verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui alla delibera CIPE 120/2003 sul progetto definitivo "AV/AC Torino-Venezia, Tratta Milano-Verona, Lotto Funzionale Brescia-Verona"

ESPRIME PARERE POSITIVO

nella stesura trasmessa in data 22/09/2014 Prot.DVA-2014-30152, acquisita in data 29/09/2014, al prot. n. CTVA-2014-0003309 e ss.mm.ii; così come poi modificato in data 26/08/2015 e 19/01/2016, dalle note aggiuntive acquisite in data 03/09/2015 Prt.CTVA-2015-0002894 e 25/01/2016 Prt.CTVA-2016-0000232, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea, **condizionato all'ottemperanza, in sede di progetto esecutivo e comunque prima dell'inizio dei lavori (FASE ANTE-OPERAM), delle prescrizioni di seguito indicate, da verificarsi come ente vigilante a cura del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 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:**

1. In relazione alla Proposta di misure di compensazione enunciata nelle documentazioni di Progetto Definitivo ed attualmente in esame congiunto con la Regione Lombardia, definire e quantificare le soluzioni finali di Progetto Esecutivo, dandone riscontro ed evidenziazione nella successiva 1° Fase di Attuazione.
2. Dettagliare e riscontrare, in relazione ai provvedimenti relativi agli interventi nei Siti Inquinati, le misure inserite nel PE in diretta correlazione con il PEE emesso dal Prefetto della competente prefettura di Verona.
3. Dare riscontro, nella successiva 1° Fase di Attuazione, della condivisione del *Piano di Inserimento Territoriale e Mitigazione Ambientale* di PE, negli Ambiti a Parco, con il nuovo concessionario (RTI Satap-Itinera) che ha sostituito la Società Autostrade Centro Padane.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

p. bley
ASSENTE

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

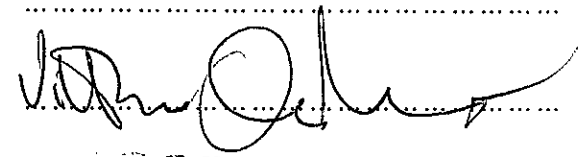
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

ASSENTE

Prof. Saverio Altieri

ASSENTE

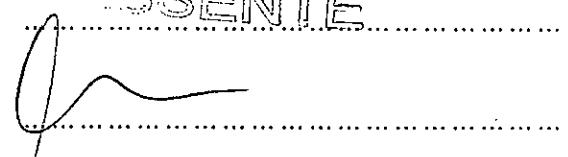
Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi



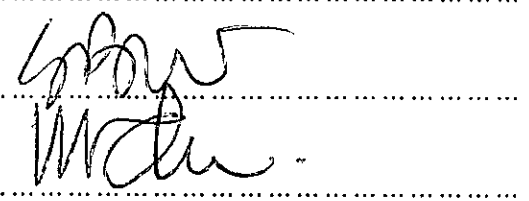
Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

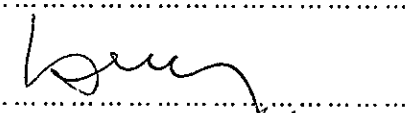
Dott. Andrea Borgia

Borgia

Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande

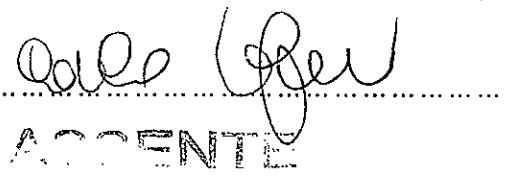
Arch. Giuseppe Chiriatti



ASSENTE

Arch. Laura Cobello

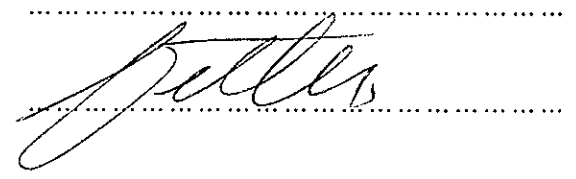
Prof. Carlo Collivignarelli



ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Ba

Dott. Marco De Giorgi

MDG

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

LR

Ing. Graziano Falappa

[Crossed out signature]

Arch. Antonio Gatto

AG

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Filippo Gargallo

~~Prof. Antonio Grimaldi~~

[Handwritten mark]

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

AL

Arch. Sergio Lembo

ASSENTE

Arch. Salvatore Lo Nardo

SLN

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

ALM

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

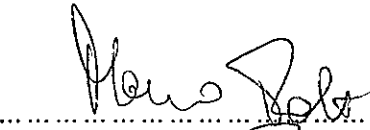
SM

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Eleni Papaleludi

R a' cl h [Signature]

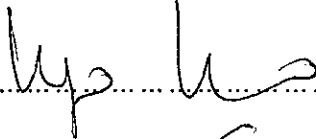
Ing. Mauro Patti



Cons. Roberto Proietti



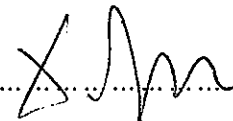
Dott. Vincenzo Ruggiero



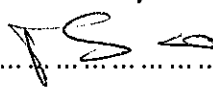
Dott. Vincenzo Sacco



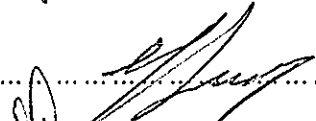
Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno



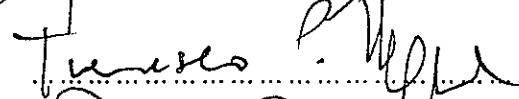
Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani

