



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

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

Parere n 2216 del 11/11/2016

Progetto	<p><i>Verifica di assoggettabilità</i> Linea Ferroviaria Venezia – Trieste Modifica del Tracciato tra il Km 15+600 ed il Km 17+800 per la velocizzazione della Tratta Venezia – Mestre – Portogruaro ID_VIP 3243</p> <p><i>Parere art. 9 D.M. 150/07</i> Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa. Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012 ID_VIP 3462</p>
Proponente	RFI S.p.A.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a vertical list of numbers: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the word 'Sole' and various initials.

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre - Portogruaro
ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

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

VISTA l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., presentata dalla Società RFI S.p.A. (Proponente) con Nota di Prot. 2076 del 15/12/2015, acquisita con Prot. DVA-2015-31955 del 22/12/2015 relativa al Progetto "Linea Ferroviaria Venezia - Trieste. Modifica del Tracciato tra il Km 15+600 ed il Km 17+800 per la velocizzazione della Tratta Venezia - Mestre - Portogruaro".

VISTA la nota della Direzione Generale delle Valutazioni Ambientali (DVA), di Prot. 0032639 del 30/12/2015 acquisita dalla Commissione Tecnica per le Valutazioni di Impatto Ambientali (CTVA) con Prot. 0000023 dell'11/01/2016, con la quale si comunica che sono state completate positivamente le verifiche preliminari di competenza di merito alla procedibilità dell'Istanza di Verifica di Assoggettabilità in questione.

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'avviso relativo all'avvio del procedimento e dell'avvenuto deposito della documentazione tecnica, ai fini della consultazione da parte del pubblico e della presentazione di eventuali osservazioni è stata effettuata in data 24.12.2015 sul portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/06 e s.m.i.;

PRESO ATTO che sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sono state pubblicate, ai sensi dell'art.24, comma 10 del D.Lgs.n.152/2006, oltre alla documentazione presentata dalla Società RFI S.p.A., anche le osservazioni espresse ai sensi dell'art.20, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i. nonché le controdeduzioni alle osservazioni presentate dalla Società proponente;

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 prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e s.m.i. di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre - Portogruaro
ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n.91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea" ed in particolare l'art.12, comma 2;

VISTO il DM 308 del 24/12/2015 recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione di competenza ambientale e statale";

VISTO il D.M. del 10 Agosto 2012 n. 161, che abroga interamente l'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i (ai sensi dell'art. 49 del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo", convertito in Legge n. 27 del 24/03/2012);

VISTO il D.L. 25 gennaio 2012 n. 2, convertito con modificazioni in Legge 24 marzo 2012 n. 28 "Misure straordinarie ed urgenti in materia ambientale" e successivamente modificato dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98 "Conversione, con modificazioni, del D.L. 21 giugno 2013 n. 69 Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia";

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale", così come integrato e modificato dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128 ed in particolare l'articolo 20, che dispone:

1. "Il proponente trasmette all'autorità competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, nel caso di progetti:
[... omissis ...]
5. L'autorità competente nei successivi quarantacinque giorni, sulla base degli elementi di cui all'allegato V del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il progetto abbia possibili effetti negativi e significativi sull'ambiente [...];
6. Se il progetto non ha impatti negativi e significativi sull'ambiente (...) l'autorità competente dispone l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartisce le necessarie prescrizioni;

VISTA la documentazione del Progetto Preliminare trasmessa dal Proponente con Nota di Prot. 2076 del 15/12/2015 che si compone dei seguenti elaborati:

- Elaborati del progetto definitivo ed in particolare:
 - o Relazione Generale, Documentazione Fotografica, Planimetrie di Inquadramento;
 - o Relazione Geologica e Geotecnica;
 - o Relazione Idrogeologica e Idraulica;
 - o Relazione Tecnica dell'Infrastruttura Ferroviaria;
 - o Studio Impatto Acustico;
 - o Relazione della Bonifica;
 - o Cantierizzazione, Cave e siti;
 - o Piano di Utilizzo delle terre da scavo;
- Studio Preliminare Ambientale;

PRESO ATTO dell'esito della riunione di cui al Verbale conclusivo convocata con comunicazione di Prot. 0002037-CTVA del 06/06/2016 tenutasi il giorno 09/06/2016 presso la sede del MATTM

PRESO ATTO delle integrazioni trasmesse dal Proponente con Nota di Prot. RFI-DPR-DTP-

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre – Portogruaro
ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

ING/A0011/P/2016/0001494 del 13.09.2016 ed acquisita al Prot. 0003165/CTVA del 20.09.2016 che si compone degli elaborati :

- Integrazioni al progetto definitivo ed allo studio preliminare ambientale ed in particolare al Piano di Utilizzo Terre da Scavo;
- Le controdeduzioni alle Osservazioni presentate;

VISTO la nota prot.n.3571/DVA del 21/10/2016, acquisita con prot.n.3571/CTVA in data 21/10/2016, con la quale la DVA ha trasmesso la comunicazione di procedibilità della domanda della Società RFI S.p.A. prot.n.25138 del 14/10/2016, per l'avvio dell'istruttoria tecnica di approvazione del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M.n.161/2012;

CONSIDERATO che risultano pervenute alla Commissione le seguenti osservazioni e pareri espressi ai sensi del comma 3 dell'art. 20 del Dlg. 152/2006 e s.m.i.:

1. Parere della Provincia di Treviso espresso con nota prot.n.2016/14217 del 17/02/2016, acquisita con prot.n.4069/DVA in data 17/02/2016.

Con tale parere la Provincia in merito agli aspetti inerenti la pianificazione territoriale e di tutela paesaggistica esprime che "il progetto risulta coerente e compatibile con le previsioni del P.T.C.P." e che "non sussistono, per quanto di competenza, motivi di dissenso all'intervento". La Provincia inoltre ricorda che "dovranno essere segnalati, nella fase di bonifica bellica, degli scavi e movimentazione terra, eventuali ritrovamenti archeologici o comunque di interesse culturale, alla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto e all'Amministrazione Comunale". In merito, la Società proponente chiarisce che quanto ricordato dalla provincia è relativa alla fase di esecuzione dei lavori e che già il progetto preliminare prevedeva l'assistenza di un archeologo sul posto in occasione dei lavori preliminari di scavo per la realizzazione del nuovo rilevato ferroviario.

Per quanto riguarda gli aspetti inerenti la viabilità provinciale la Provincia esprime parere favorevole all'esecuzione delle opere in quanto non ci sono occupazioni permanenti, né provvisorie lungo la viabilità provinciale. La Provincia prescrive di definire, prima dell'inizio dei lavori, la disponibilità e l'accessibilità all'area di accesso al cantiere, lungo la viabilità esistente che interseca la Strada Provinciale N°112 "Del Musestre" (via Lucio Vero), alla progressiva km 05+870 lato sinistro, al fine di rilasciare, da parte del Settore Viabilità della Provincia di Treviso, la relativa autorizzazione, ai sensi del vigente Codice della Strada (art. 22 del D.L.vo N°285 del 30 aprile 1992) e relativo Regolamento di Esecuzione (art. 45 comma 10 del D.P.R. N°495 del 16 dicembre 1992). Il proponente conferma che la prescrizione è relativa alla fase propedeutica all'inizio dei lavori. La Provincia prescrive inoltre di presentare, almeno 20 giorni prima dell'inizio dei lavori, il Piano di Segnaletica di cantiere che dovrà essere approvato ed autorizzato ai sensi dell'art. 30 del D.P.R. del 16.12.1992 N°495 già citato. Il Proponente afferma che il Piano di Segnaletica di cantiere sarà redatto in sede di progettazione esecutiva per essere presentato all'amministrazione competente nei termini previsti dalla normativa.

2. Osservazioni del Città di Roncade (TV) espresse con la Delibera di Giunta Comunale n.13 del 15/02/2016 e trasmesse con nota del 17/02/2016 acquisita con prot.n.4122/DVA in data 18/02/2016.

Il Comune in merito all'Elaborato "Cantierizzazione - Relazione" (CANR01B) e tavola "Cantierizzazione - Collegamenti dell'area di cantiere con la viabilità principale" (CAN01A) osserva quanto segue:

- "Si ritiene non autorizzabile l'accessibilità dei mezzi con provenienza, con riferimento alla cartografia, dal:
 - Punto 1 - Strada statale n.14 "Triestina" in quanto il ponte sul canale "Fossetta" e la strada comunale denominata Via Principe non hanno le caratteristiche geometriche e statiche tali da poter sostenere il transito dei mezzi pesanti tipo "IVECO Trakker con AD-N380T50";
 - Punto 2 -casello autostradale di Quarto d'Altino in quanto il ponte sul fiume Musestre non ha le caratteristiche strutturali e dimensionali per sostenere il transito dei mezzi pesanti tipo

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre - Portogruaro

ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa. Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

"IVECO Trakker con AD-N380T50".

In merito, il Proponente riferisce che:

- Punto 1: I mezzi pesanti e di maggior ingombro provenienti dalla S.S.14, accederanno al cantiere da nord percorrendo la S.R. 89 per poi seguire i percorsi proposti dal Comune di Roncade (vedi punti successivi). Percorso inverso sarà effettuato dai mezzi in uscita dal cantiere e diretti verso la S.S. 14;
 - Punto 2: Se ci si riferisce al ponte sul fiume Sile (posto a circa 150 m a nord di quello ferroviario), il progetto prevedeva che il transito fosse limitato ai mezzi che rispettano i limiti di sagoma e di portata indicati della segnaletica stradale presente (vedi relazione CANR01B). Per recepire l'osservazione, è stato comunque modificato il percorso originariamente previsto: i mezzi potranno utilizzare i percorsi proposti dal Comune di Roncade (vedi punti successivi);
- "Per quanto riguarda l'accessibilità ipotizzata da "nord" e più precisamente dai punti cartografati con i n. 3 e 4, pertanto dalla S.R. 89 "Treviso-Mare", in alternativa si formulano le seguenti proposte
 1. RFI utilizzi la strada di servizio realizzata a seguito dei lavori per l'ampliamento della terza corsia dell'A4 per i tratti accessibili all'area di cantiere; in tal senso la Società stessa dovrà definire uno specifico accordo con la società "Autovie Venete Spa"
 2. I mezzi provenienti dallo svincolo autostradale di Meolo-Roncade (punto 3) e/o Treviso (punto 4) utilizzino il percorso B indicato nell'allegato A che, dallo svincolo di Vallio sulla S.R. 89, percorre la strada Provinciale n. 64 "Zermanesa" fino all'incrocio con via Trento-Trieste, continua in via Trento-Trieste e si immette nella S.P. 112 "del Musestre"; il tutto in quanto l'accessibilità individuata mediante l'utilizzo della Strada Comunale "via Garibaldi" e la SP112 non risulta sostenibile poiché il traffico prodotto attraverserebbe il centro abitato di Roncade e di San Cipriano; inoltre il percorso indicato presenta evidenti limitazioni al transito dei mezzi pesanti.
 3. In alternativa ai punti di provenienza individuati nella tavola di progetto i mezzi di cantiere potrebbero utilizzare l'uscita del casello autostradale dell'autostrada A27 a Mogliano Veneto (TV) ed immettersi nella SP64 "Zermanesa" fino all'incrocio con via Trento-Trieste e poi percorrere l'itinerario individuato al punto precedente".

In merito il Proponente accoglie le osservazioni riferendo quanto segue:

1. Si recepisce la proposta. Gli accordi necessari con la società "Autovie Venete Spa" saranno definiti a cura di RFI. Nel caso non fosse possibile trovare l'accordo con "Autovie Venete Spa", anche in mezzi provenienti da est o diretti verso est seguiranno il percorso B di cui al punto successivo. Sono stati conseguentemente aggiornati gli elaborati progettuali.
 2. Si recepisce la proposta finalizzata ad evitare l'attraversamento dei centri abitati di Roncade e San Cipriano lungo un percorso che presenta limitazioni al transito dei mezzi pesanti. Sono stati conseguentemente aggiornati gli elaborati progettuali.
 3. Si recepisce la proposta. I mezzi che transiteranno sulla A4/A57 o A27 provenienti da ovest, utilizzeranno lo svincolo di Mogliano Veneto e si immetteranno nella SP64 fino all'incrocio con via Trento-Trieste per poi percorrere l'itinerario descritto nei punti precedenti. Sono stati conseguentemente aggiornati gli elaborati progettuali;
- "Si richiede che venga previsto l'obbligo da parte della società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Territoriale Produzione di Venezia, di ripristinare i danni alla sede stradale provocati dal transito dei veicoli, previa presentazione di specifica cauzione".

In merito il Proponente riferisce che si tratta di una prescrizione di natura contrattuale, relativa alla fase di esecuzione dei lavori.

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre – Portogruaro
ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

Relativamente allo "Studio di impatto acustico - relazione e tavole grafiche" (MANR01C) il Comune di Roncade osserva che "All'interno dell'area di studio è ubicata una scuola materna privata denominata "Arcobalena" sita in Via Principe 35, ricadente in ZTO "D" - "zona produttiva esistente e di ristrutturazione" e pertanto un sito sensibile ai sensi della legge 447/95. Lo studio di impatto acustico dovrà pertanto valutare l'area come ricadente in "classe I - aree particolarmente protette" e per tale ragione si ritiene di richiedere di procedere ad uno specifico studio di dettaglio dell'area stessa (vedi allegato A)".

In merito il Proponente riferisce quanto segue:

Il piano di "Classificazione acustica comunale" adottato con deliberazione di Consiglio Comunale n.24 del 29.03.2001 e approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n.44 del 29.06.2001 sancisce che l'edificio in questione è ubicato in una zona ascritta alla classe V "Aree prevalentemente industriali", per la quale i limiti di immisione sonora sono: 70 dB nel periodo di riferimento diurno e 60 dB in quello notturno (cfr DCPM 14.11.1997 e Regolamento acustico comunale approvato con Delibera del C.C. n.66 del 18.11.2005). I limiti sopra indicati sono ampiamente rispettati nella zona in cui ricade l'edificio in questione, sia nello scenario 1 (a breve termine: con opere di mitigazione e traffico attuale) che nello scenario 2 (a lungo termine: con opere di mitigazione e traffico di previsione). Inoltre si deve rilevare che dell'edificio in questione non vi è evidenza nel P.I. comunale, che classifica la zona come ZTO "D" - "zona produttiva esistente e di ristrutturazione". I presupposti sopraccitati non giustificano, apparentemente, la richiesta di rispettare nella zona in cui ricade il ricettore in questione, i limiti previsti per la classe I "Aree particolarmente protette".

Lo studio di impatto acustico contenuto nel progetto definitivo ha preso in esame dettagliatamente anche l'area in questione, che ricade nella fascia di pertinenza acustica della linea ferroviaria. Come si evince dallo studio, i fenomeni di rifrazione e diffrazione acustica ed i vincoli di ordine tecnico e fisico connessi alla realizzazione delle opere di mitigazione acustica (barriere antirumore) sono tali da impedire per il ricettore in questione il rispetto dei limiti acustici propri delle zone di classe I. Pertanto una valutazione orientata ad un'analisi dei costi e benefici, supportata da quanto previsto dal DPR 459/1998 che disciplina il rumore generato dal traffico ferroviario, induce a ritenere che la soluzione preferibile per conseguire un significativo abbattimento del rumore in corrispondenza del ricettore in oggetto sia quella di intervenire direttamente sull'involucro edilizio, migliorando ad esempio le proprietà di isolamento acustico dei serramenti delle facciate più esposte.

3. Osservazioni dei Sigg Beraldo Erminio e Luca presentata con lettera acquisita con prot.n.2301/DVA in data 01/02/2016.

Con la lettera gli osservati richiedono di ridare continuità, almeno pedonale, tra la parte Nord e la parte Sud dell'azienda agricola di loro proprietà, attualmente divisa dalla linea ferroviaria, mediante la realizzazione di un sottopassaggio pedonale prefabbricato.

Il Proponente ritiene l'osservazione non accoglibile in quanto l'intervento di modifica del tracciato ferroviario in progetto non modifica in alcun modo la viabilità di accesso alle due parti dell'azienda agricola, pertanto non è stato previsto il sottopasso di collegamento.

4. Osservazioni dei Sigg Brandolin Fiorenza e Miccolis Giovanni presentate con lettera del 15/02/2016 acquisita con prot.n. 3900/DVA in data 16/02/2016

Con la lettera gli osservati richiedono di:

- Ridurre la lunghezza del fosso previsto tra la nuova strada podereale e di servizio che verrà realizzata a Nord della modifica di tracciato e le proprietà private, evitando di interessare il Mappale n. 559.
- Prevedere che le barriere antirumore vengano realizzate del tipo "trasparente" per evitare che, a ridosso dell'abitato e relative pertinenze, si crei un fronte "cieco" che, conseguenza dell'orientamento degli stessi, oscurerebbe la zona per la maggior parte della giornata
- Prevedere che la "paratia di pali" di sostegno al manufatto ferroviario venga realizzata con

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre - Portogruaro
 ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
 Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

particolare attenzione all'impatto verso l'ambiente fluviale vicino ed alle viste pubbliche, prevedendo facilità di manutenzione e un effetto di mascheratura dell'infrastruttura nel suo complesso

In merito il Proponente ritiene quanto segue:

- Non è possibile ridurre la lunghezza del fosso come richiesto, in quanto il progetto ne prevede l'utilizzo come bacino di laminazione, e i volumi complessivi di laminazione sono stati dimensionati secondo la specifica normativa regionale di riferimento.
- Le soluzioni tecniche individuate dal progetto prevedono che le barriere antirumore che interessano il tratto in corrispondenza dell'abitato siano costituite da un base in calcestruzzo con sovrastante struttura in vetro temperato e metallo colorato in fase di produzione con mix cromatico verde, per integrarsi nel contesto paesaggistico circostante. Le barriere verranno mascherate mediante messa a dimora di piante da siepe, opportunamente distribuite in modo da permettere le operazioni di manutenzione delle barriere stesse. In fase di redazione del progetto esecutivo verrà verificata la possibilità di aumentare la superficie "trasparente", senza compromettere le caratteristiche di fonoassorbimento e nel rispetto della normativa vigente.
- Il progetto prevede che la "paratia di pali" di sostegno al manufatto ferroviario venga completamente rivestita con pannelli prefabbricati in cls rivestiti in pietra.

CONSIDERATE e ritenute condivisibili le controdeduzioni trasmesse dal Proponente.

CONSIDERATO che:

- Le attuali condizioni plano altimetriche della sede ferroviaria tra i centri abitati di Quarto d'Altino e Meolo - individuata rispettivamente dalle progressive km 15+782 e 23+957 - permettono una velocità massima di linea pari a 150 km/h. Per consentire l'incremento di velocità lungo la tratta dagli attuali 150 ai 180/200 km/h si rende necessario adeguare il flesso presente lungo la linea, costituito da due curve contrapposte che insistono tra le progressive km 16+861 e 17+259, immediatamente a valle della travata metallica sul fiume Sile (km 16+829). Si riassumono brevemente nella Tabella che segue le principali caratteristiche geometriche delle due curve oggetto degli interventi

Curva	Caratteristiche	Sviluppo R.P. ingresso e uscita	Raggio di curvatura	Sviluppo curvilineo	H sopraelevazione
14a	<ul style="list-style-type: none"> ✓ destrorsa senso progressiva ✓ km 16+861 - km 17+141 ✓ tot. 280 m 	94,50 m	1111 m	91 m	130 mm
14b	<ul style="list-style-type: none"> ✓ sinistrorsa senso progressiva ✓ km 17+156 - km 17+259 ✓ tot. 103 m 	20,00 m	6667 m	63 m	20 mm

- Il tratto in esame si trova in rilevato, di altezza variabile fra 1.50 m e 7.00 m, sostenuto da un muro di altezza variabile da 0.80 a circa 2.5 m, lato binario dispari, per due tratti di rilevato di sviluppo rispettivamente pari a 100 m e 200 m dopo il ponte sul fiume Sile. Lo studio della variante di tracciato è stato definito in via preliminare analizzando le varie soluzioni alternative possibili. Le analisi effettuate per giungere alla determinazione della soluzione progettuale migliore, hanno permesso di selezionare un'opera ritenuta ottimale in termini di costi/benefici, con particolare riguardo alla minimizzazione dell'impatto territoriale e sociale tramite la definizione di opportune misure compensative.
- Nello specifico, sono state valutate due diverse ipotesi di progetto descritte brevemente di seguito:
 - 1) rettifica del tracciato mediante spostamento dell'attuale travata metallica sul fiume Sile lato sud o

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre – Portogruaro
ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

sua nuova realizzazione, con conseguente esproprio delle aree necessarie e realizzazione di tutte le opere connesse, al fine di realizzare il nuovo corpo ferroviario di completamento;

- 2) rettifica del tracciato esistente mediante estensione del rilevato verso nord e conseguente adeguamento dei raggi di curva e dei raccordi parabolici in entrata ed in uscita. Si è scelto pertanto di sviluppare la soluzione n° 2 per i vantaggi sia di natura economica sia di minor interferenza sulla circolazione ferroviaria. L'obiettivo primario di tale variante di tracciato è rendere compatibili le nuove opere con il contesto urbano esistente, arrecando, per quanto possibile, il minimo disturbo alle opere/attività preesistenti con l'adozione di opportune misure compensative. La piattaforma ferroviaria esistente, dopo l'asportazione dell'armamento e del ballast dismessi, verrà inerbita e piantumata.

Per quanto riguarda i riferimenti programmatici

CONSIDERATO che:

- Il Proponente, pur trattandosi di un intervento sul tracciato della linea ferroviaria che si snoda lungo la pianura veneto-friulana fin dal 1885 nel servizio passeggeri del tipo interregionale e che la variante plano-altimetrica in progetto interessa quasi interamente e solo la fascia di rispetto vincolata dalla normativa, ha comunque esaminato e confrontato la compatibilità del progetto con i vari sistemi pianificatori dei diversi livelli Istituzionali.
 - o Le linee guida del PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (PRTC) verificandone la valenza paesaggistica nei singoli profili e ambiti, come
 - o difesa del suolo e insediamenti
 - o naturalistico ambientale
 - o integrità agricola
 - o storico e archeologico
 - o parchi e riserve naturali
 - o viabilità primaria
 - o biodiversità
 - o mobilità
 - o Il PIANO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI) del Sile e della pianura tra il fiume Piave e il Livenza verificandone, sia la carta delle pericolosità idraulica che la carta del rischio idraulico.
 - o Il PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP) nella carta dei vari vincoli, sistemi ambientali, insediativi, paesaggistici e infrastrutturali, esaminando inoltre anche le specifiche discipline dettate dal Piano degli Interventi (PI)
 - o LA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA prevista dal Comune di Roncade (TV) che fissa i limiti di emissione nell'area oggetto dell'intervento, per il periodo diurno in 60dB per il periodo notturno in 50 Db.

Per quanto riguarda i riferimenti progettuali

CONSIDERATO che

- L'intervento scelto dal Proponente è ritenuto necessario in quanto consente di minimizzare le interferenze con l'attuale esercizio ferroviario e nel contempo garantire gli standard utili all'incremento della velocità dei treni attraverso la realizzazione delle seguenti opere, attraverso:
 - i) La rettifica dell'attuale tracciato a valle della travata metallica sul fiume Sile, per uno sviluppo di circa 930 m con modifica dei raggi di curvatura da e conseguente traslazione dei binari esistenti verso monte di 15 metri circa.
 - ii) La linea sul rilevato esistente sarà mantenuta in esercizio con le dovute cautele durante i lavori di costruzione dell'opera; attivata la variante di tracciato, per lo stesso rilevato non sono previste attività di demolizione e smaltimento in discarica del materiale costituente, diventando parte integrante del nuovo rilevato ferroviario.

- iii) Il progetto inizia alla Pk 16+849.50, a valle della travata metallica sul fiume Sile e si sviluppa a partire da questo punto con un flesso - costituito da due nuove curve contrapposte - con le caratteristiche geometriche riassunte nella Tabella che segue, terminando alla Pk 17+780.80

Tratto	Sviluppo	Altre caratteristiche
rettilineo	38.43 m	-
raccordo parabolico ingresso	120.00 m	-
curva	214.22 m	✓ destrorsa senso progressiva ✓ raggio di curvatura: 1'600 m ✓ H sopraelevazione: 12 cm
raccordo parabolico uscita	120.00 m	-
rettilineo	96.08 m	-
raccordo parabolico ingresso	40.00 m	-
curva	196.56 m	✓ sinistrorsa senso progressiva ✓ raggio di curvatura: 5'000 m ✓ H sopraelevazione: 4 cm
raccordo parabolico uscita	40.00 m	-
rettilineo	69.13 m	-

- Il progetto prevede anche interventi alle opere d'arte esistenti con delle modifiche ai canali idraulici in quanto:
 - o La variante plano-altimetrica non comporta modifiche sostanziali all'attuale configurazione geometrica dell'armamento in corrispondenza delle opere d'arte esistenti quali la travata metallica e le travate in c.a. di appoggio del ponte sul fiume Sile.
 - o Il progetto prevede un innalzamento del piano del ferro per circa 850 m nel tratto oltre il ponte sul Sile con valori massimi di circa 1 m con un lieve aumento della pendenza in discesa (senso progressiva) sulla tratta interessata dall'intervento, la stessa comporta un aumento del raggio di curvatura verso nord da 1111 m a 1600 m.
 - o Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una nuova opera di contenimento del rilevato ferroviario lato nord per una lunghezza di circa 116 m con il prolungamento di due tombini idraulici esistenti, la traslazione della strada poderale esistente che corre al piede del rilevato ferroviario e dell'adiacente fosso di guardia.

Per quanto riguarda i riferimenti ambientali

CONSIDERATO che:

- Nella realizzazione del progetto il Proponente dichiara che non sono previste modifiche della capacità di carico ambientale - naturale, dal momento che non ci sono interferenze con
 - zone umide
 - zone costiere
 - zone montuose o forestali
 - riserve e parchi naturali (il Parco Regionale del fiume Sile è situato infatti al limite occidentale esterno della zona oggetto degli interventi)
 - zone classificate o protette dalla legislazione degli Stati membri

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre – Portogruaro
ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

- zone protette speciali designate dagli Stati membri in base alle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE (il sito oggetto dell'intervento non risulta infatti compreso all'interno del SIC "Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio" IT3240031)
 - zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già stati superati
 - zone a forte densità demografica
 - zone di importanza storica, culturale o archeologica
 - territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228
- Tutti i lavori sono comunque previsti all'interno della tutela ambientale e nella fascia dei 150 m dal fiume Sile ai sensi della Legge 431/85 e dal D.lgs 42/04 "Codice dei beni culturale e del paesaggio".

Atmosfera

CONSIDERATO che:

- Per quanto riguarda la componente atmosfera, le emissioni di sostanze inquinanti evidenziate dal progetto sono attribuibili secondo il Proponente ai seguenti fattori:
 - o sollevamento di polveri originate dalle attività di movimenti di terra e dal transito dei mezzi sulla viabilità di cantiere, in particolare nei tratti non pavimentati
 - o gas di scarico dei motori dei mezzi d'opera pesanti utilizzati per il trasporto dei materiali
- Nella fase di cantiere è pertanto opportuno che vengano adottate procedure di gestione ambientale, quali:
 - o la bagnatura delle piste di cantiere, in particolare in concomitanza dei periodi di minore piovosità e di cumuli di materiali di deposito
 - o l'utilizzo di sistemi di lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dalle aree di cantiere
 - o l'utilizzo di mezzi ed attrezzature di cantiere a più basse emissioni inquinanti e sottoposti a regolari operazioni di manutenzione

Rumore

CONSIDERATO che

- Sono state valutate le immissioni dovute al traffico ferroviario all'interno di una fascia di territorio centrata sul tracciato di progetto, con un'ampiezza complessiva di 500 m (250 m per ciascun lato): tale area ha un'ampiezza pari a circa 0.5 km² e contiene tutti gli elementi acusticamente significativi per la caratterizzazione del problema.
- All'interno dell'area interessata al progetto, i ricettori più esposti agli impatti acustici potenzialmente ascrivibili alla realizzazione delle modifiche del tracciato ferroviario sono stati identificati in sei edifici nella parte a nord del tracciato e quattro nella parte sud tutti a destinazione d'uso residenziale, il Proponente precisa che nell'area non si riscontra la presenza di alcun ricettore sensibile, così come definito ai sensi della L.447/95 (scuole, asili, case di riposo, ospedali, ...).
- Lo scenario mette in evidenza una situazione di criticità limitata, caratterizzata da una situazione di conflitto acustico nei due ricettori più esposti a nord della linea ferroviaria. Per ovviare alla situazione il Progetto prevede un intervento di mitigazione degli impatti sonori dovuti al traffico dei convogli ferroviari mediante l'introduzione di un sistema di schermatura fisso per la protezione acustica di tutti gli edifici ricettori interessati dai conflitti acustici evidenziati negli esiti del calcolo previsionale.
- Lo Studio di Impatto Acustico predisposto dal Proponente fa riferimento al DPR 459/1998 in materia di inquinamento acustico derivante dal traffico ferroviario e più specificatamente per la categoria delle "infrastrutture esistenti" o loro varianti, classificate nelle fasce **A larga 100 metri**, **B larga 150 metri**. I ricettori esistenti a Nord e Sud del tracciato ferroviario devono quindi rispettare i valori limite di cui alla tabella che segue.

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre - Portogruaro
ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa
Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

COD RICETTORE	POSIZIONE	DISTANZA MINIMA	FASCIA PERTINENZA	LIMITE DIURNO	LIMITE NOTTURNO
R1	NORD	17 m	A	70 dB(A)	60 dB(A)
R2	NORD	21 m	A	70 dB(A)	60 dB(A)
R3	NORD	46 m	A	70 dB(A)	60 dB(A)
R4	NORD	111 m	B	65 dB(A)	55 dB(A)
R5	NORD	200 m	B	65 dB(A)	55 dB(A)
R6	NORD	95 m	A	70 dB(A)	60 dB(A)
R7	SUD	64 m	A	70 dB(A)	60 dB(A)
R8	SUD	130 m	B	65 dB(A)	55 dB(A)
R9	SUD	180 m	A	70 dB(A)	60 dB(A)
R10	SUD	210 m	B	65 dB(A)	55 dB(A)

CONSIDERATO inoltre che:

- La campagna di monitoraggio condotta per definire le caratteristiche del clima acustico locale e della sorgente sonora ferroviaria si è articolata in due differenti rilievi fonometrici della durata di ventiquattro ore ciascuno ed effettuati presso due distinti punti di misura posti lungo il previsto tracciato di progetto, in prossimità dei punti ricettori.
- Dai risultati emerge come per i ricettori più vicini all'area ferroviaria, si verifichi attualmente una criticità nel rispetto dei valori limite. In particolare, si identifica una situazione di conflitto acustico, ovvero di superamento dei limiti, presso i ricettori R1 e R2 posti a nord dell'infrastruttura durante il periodo di riferimento notturno. I valori massimi dei conflitti acustici evidenziati sono di circa 2 dB al ricettore R1 e di quasi 4 dB al ricettore R2. A sud del tracciato ferroviario, per effetto della maggiore distanza alla quale sono situati i ricettori più prossimi all'infrastruttura, si identifica un solo, seppure lieve, superamento del limite notturno sulla facciata più esposta del ricettore R7, dell'ordine di 0,3 dB.
- L'elaborazione delle misure effettuate ha evidenziato che i livelli di rumorosità legata al traffico ferroviario nell'area di studio costituiscono gli elementi fondamentali che concorrono in modo sostanziale alla definizione dei livelli di rumore ambientale. Lo scenario relativo allo stato attuale ante operam ha evidenziato sul tratto nord una situazione difforme rispetto al quadro normativo vigente ed una non compatibilità acustica presso i ricettori più vicini. Sul lato sud, invece, si assiste a un fenomeno di saturazione sul ricettore più vicino, per effetto della quale ogni futuro aumento di traffico è in grado di determinare un conflitto acustico: il maggiore valore dei livelli sonori sul ricettore è infatti attualmente di poco superiore al limite vigente.
- La simulazione dello scenario relativo alla situazione post operam nel medio-lungo periodo è stata effettuata considerando le previsioni di traffico all'anno 2030 (incremento complessivo dei transiti pari al 29% per i treni della categoria LP, al 38% per i treni della categoria R e al 733% per la categoria M), con assetto infrastrutturale di progetto e velocità di percorrenza di 200 km/h per i convogli passeggeri. Dall'analisi dei valori calcolati è emersa una situazione di criticità durante il periodo di riferimento diurno, limitata ai due edifici ricettori posti in posizione più avanzata rispetto alla ferrovia, mentre durante il periodo di riferimento notturno i conflitti acustici (ovvero le situazioni di superamento dei limiti) si estendono notevolmente, fino a coinvolgere tutti i ricettori analizzati, sia a nord, sia a sud.
- Il Progetto prevede pertanto interventi di mitigazione degli impatti sonori dovuti al traffico dei convogli ferroviari mediante l'introduzione di un sistema di schermatura fisso per la protezione di tutti gli edifici interessati dai conflitti acustici evidenziati negli esiti del calcolo previsionale su entrambi i lati della ferrovia sia durante il periodo diurno sia durante quello notturno.

CONSIDERATO che è prevista, in prima fase, l'installazione di una barriera antirumore per una lunghezza di 120 m sul lato nord, in corrispondenza del nucleo abitato limitrofo alla ferrovia ed in seconda fase di altre barriere antirumore, sia sul lato nord che quello sud, per complessivi ulteriori 430 m circa (106 m lato nord e 318 m lato sud); la prima fase è riferita alla situazione di progetto 1 con il volume di traffico attuale ed una velocità di percorrenza di 160 km/h per i treni passeggeri, mentre la fase 2 è riferita alla situazione di progetto 2 con volume di traffico proiettato all'orizzonte temporale 2030 ed una velocità di percorrenza di 200 km/h per i treni passeggeri;

CONSIDERATO che nello studio acustico è stato valutato anche il contributo dovuto all'estensione del sistema di protezione antirumore a ovest dell'area di studio sia sul lato nord, sia sul lato sud, per una lunghezza pari a 80 m, sebbene tale opera non sia oggetto del presente appalto, ma sia programmata con un intervento successivo. La realizzazione di questo intervento sul lato ponte permette di ottimizzare dal punto di vista geometrico il sistema complessivo delle barriere, limitando lo sviluppo in altezza delle stesse per effetto della riduzione del fenomeno della diffrazione laterale in vicinanza dei ricettori più esposti.

CONSIDERATO in conclusione che, le opere di mitigazione permettono di garantire il rispetto dei limiti vigenti presso tutti i ricettori considerati, sia durante il periodo di riferimento diurno, sia durante quello notturno; si verifica una sostanziale riduzione dei livelli sonori presso i ricettori R1, R2 ed R7, nonostante l'incremento dei volumi di traffico, tale da permettere di sanare la situazione di incompatibilità con il quadro normativo già attualmente riscontrata; si stima una riduzione massima dei livelli sonori rispetto alla situazione attuale compresa fra circa 6dB e 7 dB durante il periodo di riferimento diurno e compresa fra circa 4 dB e 5 dB durante quello notturno in prossimità dei ricettori più esposti e un incremento massimo dei livelli sonori rispetto alla situazione attuale pari a circa 3 dB durante il periodo di riferimento diurno e pari a circa 5 dB durante quello notturno in corrispondenza dei ricettori più lontani dall'infrastruttura ferroviaria; si verifica un incremento dei livelli sonori allontanandosi dall'infrastruttura ferroviaria e, quindi, anche dalla zona di maggior efficacia delle opere di mitigazione, ma senza che un tale aumento si in grado di determinare l'insorgere di conflitti acustici in corrispondenza di alcun ricettore.

Suolo e sottosuolo

CONSIDERATO che:

- L'area in esame si trova dentro la pianura veneta frutto dell'azione di deposizione sviluppata nel tempo dai corsi d'acqua alpini, in particolare due tra questi sono responsabili dell'accrezione di questa parte della pianura: il fiume Brenta ed il fiume Piave.
- Con riferimento alle componenti del suolo e del sottosuolo, il Proponente ritiene che in fase di costruzione delle opere gli impatti su di esse saranno di entità non rilevante. Saranno eseguiti trattamenti di consolidamento del terreno di imposta del nuovo rilevato ferroviario attraverso pali CFA/600 con la realizzazione della paratia con pali sempre CFA/800 e l'installazione di micropali a sostegno delle barriere acustiche previste lungo la tratta che costituiranno le attività maggiormente impattanti sul sottosuolo, mentre lo scotico del terreno per l'ampliamento del rilevato ferroviario costituirà la lavorazione che comporterà maggiori disturbi al soprassuolo.
- A lavori ultimati l'aumento della superficie in pianta del rilevato sarà di 7'500 mq, il 38 % in più rispetto allo stato planimetrico attuale. In fase di realizzazione delle opere sono inoltre previste delle occupazioni temporanee di superfici pari a circa 9'460 m² per l'approntamento delle aree di cantiere che verranno tuttavia opportunamente ripristinate a lavori conclusi, riportando la situazione nelle condizioni ante operam.
- La permeabilità dei terreni superficiali è bassa (dell'ordine di 1×10^{-8} cm/s): ciò rappresenta un fattore positivo in quanto si ha una barriera all'infiltrazione e quindi a protezione della falda da eventuali inquinanti. Osservando la stratigrafia scaturita dall'elaborazione dei dati rilevati in campagna si può infine ipotizzare la presenza di falde in leggera pressione negli strati granulari situati a circa - 12,5 m e a circa - 17,0 m.

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre - Portogruaro

ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa. Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

- La tipologia dei pali e la profondità dei micropali garantiscono che gli impatti su queste componenti saranno di entità molto bassa, dal momento che:
 - la trivellazione dei pali avverrà a secco, evitando l'utilizzo di fluidi potenzialmente pericolosi (polimeri, bentonite, ...) per l'ambiente idrico;
 - i micropali saranno realizzati prevalentemente all'interno del rilevato ferroviario, interessando il terreno in posto per profondità minime ed escludendo quindi l'eventualità di interferenze con le acque di falda.
- La situazione post operam ed in fase di esercizio non prevede impatti di sorta sulla componente "acque sotterranee".

Acque superficiali

CONSIDERATO che

- Nella fase di costruzione delle opere il Proponente precisa che le acque superficiali potranno essere soggette ad intorbidimento in seguito alle lavorazioni previste sul reticolo presente (il prolungamento di due ponticelli esistenti e l'intubamento temporaneo dello scolo San Giovanni per permettere il passaggio dei mezzi di cantiere) ed agli scarichi nei corpi recettori delle acque dovute alle lavorazioni. Per limitare questa problematica è previsto che tutte le acque reflue prodotte vengano conferite in impianti di trattamento prima di essere scaricate nei corsi d'acqua presenti. Si stima quindi che - con i dovuti accorgimenti nel corso delle lavorazioni - questo impatto possa essere considerato basso.
- Dal momento che non sono previste deviazioni dei corsi d'acqua né aggravii sul reticolo idrico esistente (la trasformazione apportata dalle nuove opere al territorio garantisce infatti il principio dell'"invarianza idraulica" richiesto dalla normativa vigente) il Proponente ritiene che possano essere esclusi impatti significativi sulla componente "acque superficiali". Si osserva inoltre che il progetto - realizzato in allargamento del sedime del rilevato ferroviario esistente - non comporta alcuna modifica del reticolo di drenaggio presente nell'area e garantisce il mantenimento della trasparenza idraulica attuale: i due scoli interferenti con l'infrastruttura verranno infatti mantenuti, allungando solamente attraverso dei tombini scatolari il loro percorso al di sotto della ferrovia, mentre il ponticello sullo scolo San Giovanni rimarrà inalterato dal momento che l'intervento termina a monte dello stesso.

Vegetazione, flora e fauna

CONSIDERATO che

- L'ampliamento del rilevato ferroviario comporterà l'asportazione di una parte della vegetazione come la fase realizzativa verrà ad occupare temporaneamente una superficie la quale però a detta del Proponente, a fine lavori sarà ripristinata. La zona è a destinazione prato maggiormente incolto e priva di specie di particolare pregio ambientale, anche gli animali presenti in zona tipici delle aree seminative-agricole antropizzate sono ormai abituate al traffico ed al rumore della linea ferroviaria esistente, non saranno pertanto particolarmente "disturbate" dalla presenza del cantiere

Mitigazioni

CONSIDERATO che

- Il Proponente dettaglia inoltre quali misure di attenuazione ritiene necessarie per ridurre al minimo qualsiasi impatto sull'ambiente, sia durante la fase di realizzazione delle opere che post operam. Per quanto riguarda la fase di cantiere, il progetto propone di
 - i) attuare tutte le cautele e gli accorgimenti atti a contenere il più possibile la dispersione in atmosfera di polverosità diffusa causata dalla movimentazione di materiali polverulenti, in particolare si provvederà all'asfaltatura della strada di accesso al cantiere ed al trattamento antipolvere tipo "solisement" delle piste interne allo stesso.
 - ii) utilizzare recinzioni costituite da pannelli in legno pieni OSB prossimità delle abitazioni poste all'estremità occidentale, per ridurre le emissioni di rumore e polveri e realizzare così una migliore schermatura.

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre – Portogruaro
 ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
 Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

- iii) prevedere in prossimità dell'ingresso del cantiere un impianto di lavaggio pneumatici per tutti i mezzi d'opera il quale contrasti il trascinarsi dei materiali terrosi attraverso le ruote degli automezzi.
 - iv) utilizzare quali percorsi di collegamento tra il cantiere e le principali arterie stradali circostanti i tragitti preferenziali individuati nella relazione relativa alla "Cantierizzazione" al fine di contenere i disagi causati alla popolazione residente ad alla circolazione.
- Il Proponente dichiara altresì che per la realizzazione dei pali di fondazione sarà utilizzata la tecnologia CFA cioè senza l'impiego di fanghi bentonitici al sostentamento provvisorio del foro annullando così i rischi connessi alla gestione delle miscele consolidanti quali:
- la necessità di un adeguato impianto di stoccaggio dei prodotti secchi
 - la necessità di un impianto di miscelazione e pompaggio dei fanghi e/o delle miscele cementizie consolidanti
 - la necessità di un impianto di dissabbiamento e filtrazione dei fanghi
 - la gestione delle linee di alimentazione dei fanghi e delle miscele consolidanti dell'impianto di confezionamento ai punti di perforazione
 - lo smaltimento periodico dei fanghi di perforazione
 - lo smaltimento periodico delle terre di scavo contaminate dai fanghi di perforazione e/o dalle miscele consolidanti.

Barriere acustiche
CONSIDERATO che

- In fase di esercizio il progetto prevede un sistema di schermature predisponendo delle barriere modulari su complessivi 430 m circa a breve e lungo termine con la garanzia di poter aumentare agevolmente la loro altezza al mutare dello scenario di traffico considerato. La tipologia costruttiva scelta per la definizione degli schermi antirumore è quella adottata da RFI con la quale si prevede una base di calcestruzzo armato inclinata di 12° rispetto alla verticale, con montanti in acciaio e pannelli fonoisolanti in vetro temperato e stratificato (fascia inferiore) e pannelli fonoassorbenti in c.a. e argilla espansa (fascia superiore). Se nel breve periodo le opere di mitigazione acustica sono localizzate in un unico tratto a nord della nuova infrastruttura, nel medio - lungo periodo - dal momento che nell'area di studio gli edifici ricettori non sono raccolti in insediamenti compatti - le barriere risulteranno estese per una lunghezza complessiva di oltre 700 m.
- Le caratteristiche delle barriere acustiche di progetto a breve-medio-lungo termine sono riportate nella tabella che segue.

BARRIERA	COD RFI	QUOTA ACUSTICA	SVILUPPO LINEARE
LATO NORD - TOTALE	H3	3.95 m	120 m

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre - Portogruaro
 ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
 Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

BARRIERA	COD RFI	QUOTA ACUSTICA	SVILUPPO LINEARE
LATO NORD - MODULO 1	H5	4,93 m	80 m
LATO NORD - MODULO 2	H6	5,42 m	120 m
LATO NORD - MODULO 3	H5	4,93 m	112 m
LATO NORD - TOTALE			312m
LATO SUD - MODULO 1	H5	4,93 m	80 m
LATO SUD - MODULO 2	H6	5,42 m	120 m
LATO SUD - MODULO 3	H5	4,93 m	110 m
LATO SUD - MODULO 4	H3	3,95 m	46 m
LATO SUD - MODULO 5	H2	2,98 m	46 m
LATO SUD - TOTALE			402 m

Le barriere che si sviluppano sul lato nord e sul lato sud denominate MODULO 1 per una lunghezza pari a 80 m sono oggetto di un ulteriore appalto.

- Le caratteristiche principali delle barriere antirumore standard per gli impieghi su linee ferroviarie sono del tipo "HS" (Heavy Shell) avendo un sistema modulare che con un numero limitato di componenti consente sia di superare i principali ostacoli presenti lungo la linea ferroviaria che non permettono il ripetersi indefinito di un unico modulo standard, sia di modificare l'altezza della barriera senza smontare tutta l'opera ma solamente la sua parte terminale. Il progetto prevede delle barriere costituite da due parte distinte: una base prefabbricata in c.a. fino a 2 m sul p.f. e una pannellatura acustica fino a una altezza massima di circa 7,4 m sul p.f. sostenuta da montanti in acciaio posti ad un interasse tipico di 3.06 m. come da schema che segue.

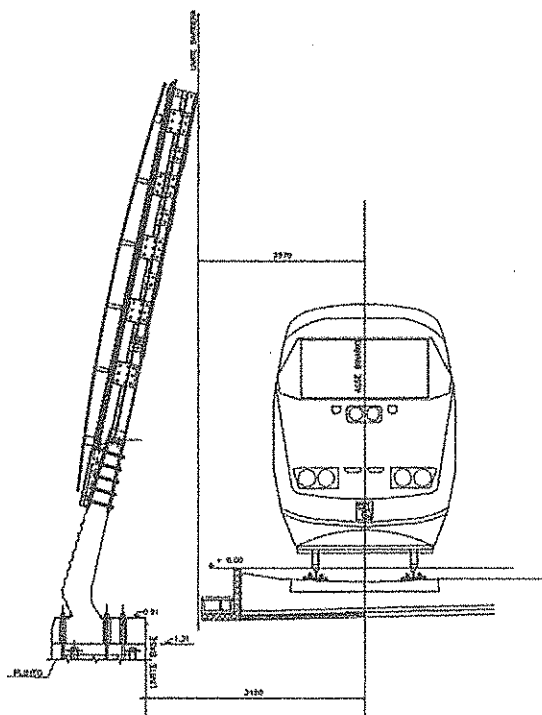


Figura 6-1 Barriera antirumore tipo "HS" di altezza massima pari a 7.38 m sul p.f.

- Le opere di mitigazione acustica verranno posate secondo le indicazioni dello scenario di breve

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre – Portogruaro
ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

periodo ma si provvederà a realizzare comunque tutte le opere di fondazione indicate dalla simulazione a medio – Ingo termine (2030): questo permetterà di adeguare altezza e numero di barriere ogniqualvolta si renderà necessario in seguito ad un aumento del traffico ferroviario, garantendo per l'opera il rispetto dei limiti vigenti anche in una prospettiva di evoluzione quindicennale dello stesso;

Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo

CONSIDERATO che il D.M.n.161/2012 stabilisce, al fine di migliorare l'uso delle risorse naturali e prevenire la produzione di rifiuti, i criteri qualitativi da soddisfare affinché i materiali di scavo siano considerati sottoprodotti e non rifiuti ai sensi dell'art.183, comma 1, lettera qq) del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. nonché le procedure e le modalità affinché la gestione e l'utilizzo dei materiali da scavo avvenga senza pericolo per la salute dell'uomo e senza recare pregiudizio all'ambiente;

CONSIDERATO che la sussistenza delle condizioni che il materiale da scavo sia considerato sottoprodotto è comprovata dal proponente tramite il Piano di Utilizzo;

CONSIDERATO che il Piano di Utilizzo del materiale da scavo è presentato dal proponente all'Autorità competente almeno novanta giorni prima dell'inizio dei lavori per la realizzazione dell'opera;

CONSIDERATO che per quanto riguarda la descrizione dei siti di produzione, di deposito in attesa di utilizzo e di utilizzo, dalla Relazione "Piano utilizzo terre da scavo" (versione 07/09/2016) si evince quanto segue.

Inquadramento urbanistico

L'area di interesse si trova adiacente alla linea Mestre – Portogruaro in corrispondenza di un segmento di linea in cui è prevista una variante piano altimetrica fra il ponte sul fiume Sile ed il manufatto di attraversamento dello scolo San Giovanni.

La modifica planimetrica del tracciato ha inizio in corrispondenza della spalla del ponte sul fiume Sile in sponda sinistra, alla pk 16+849.50, e termina alla nuova pk 17+780.80.

Nei lavori, anche se in via temporanea, è coinvolta per una lunghezza di 800 m anche la strada podereale che dalla via Lucio Vero porta fino al piede del rilevato.

Sono stati esaminati gli elaborati di P.A.T. del Comune di Rancade in relazione ai vincoli urbanistici alle invarianti e alle fragilità.

Dall'estratto della Tavola I Sud – Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale le aree in esame (strada di accesso, ampliamento rilevato e area di cantiere) sono soggette al rischio di allagamento P1 (bassa pericolosità) perché depresse o a deflusso impedito solamente in riferimento al Piano delle attività estrattive. Nella parte SO è presente un pozzo per uso idropotabile la cui fascia di rispetto si sviluppa nell'area in cui dovranno essere posati i pali CFC. Il cantiere deve poi tenere conto delle fasce di rispetto dallo Scolo S.Giovanni che nella sua parte più prossima al cantiere si troverà l'area di cantiere sul lato SO e la strada di accesso allo stesso. I lavori di movimento terra dovranno tenere conto del grado di pericolosità idraulica P1 nel momento in cui si andranno a decidere i siti e le quote delle opere atte ad isolare i depositi provvisori tra loro e dal terreno sottostante.

Dalla tavola n° 3 Sud Carta delle Fragilità, l'area in cui si verrà a trovare il cantiere nonché la strada di accesso è compreso entro la campitura che definisce, per quello che riguarda gli interventi ambientali, le aree nucleo in cui le trasformazioni possono essere eseguite in tre casi uno dei quali – 3 altre destinazioni di pubblico interesse – permette la esecuzione di lavori di movimento terra soprattutto se volti a diminuire il rischio idraulico (P1).

Inquadramento geologico, geomorfologico ed idrogeologico

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre - Portogruaro
ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

I terreni più superficiali sono di origine Quaternaria frutto della dinamica riferibile al fiume Piave con interferenze del fiume Brenta. La Formazione cui sono associabili questi terreni è il Sintema del Po nel suo membro Po9 Unità di Malamocco (corrispondente al Sintema di Ravenna AES8 nella parte Emiliano Romagna) che in questa zona è costituita da terreni argillosi e argilloso limosi in superficie mentre in profondità prevalgono i terreni sabbiosi con lenti di terreni fini nei primi 10 m; al di sotto si rinvengono alternanze metriche di terreni fini e terreni granulari.

L'area oggetto di intervento è situata in una zona dove l'azione antropica ha prodotto importanti variazioni del piano di campagna, abbiamo infatti la strada di servizio che segue il piede del rilevato (lato monte) ad una quota compresa tra i 2,1 m ed i 3,0 m mentre il piano di campagna si trova a quote comprese tra 1,7 m e 2,0 m. Comunque date le quote e la distanza spaziale dal piede della catena montuosa si può inserire l'area entro un contesto di bassa pianura.

Nel caso specifico l'area compresa nella zona centrale del settore indagato, a N del rilevato ferroviario, ha il piano di campagna che si trova alle quote citate precedentemente poiché in recente passato è stata oggetto di attività estrattiva con un polo in argilla e successivamente risistemata a coltura agraria.

La pendenza del piano di campagna si sviluppa comunque da ENE verso OSO per raccordarsi con la riva del fiume Sile che si trova nella bassura presente tra le megafan di Brenta (lato destro del Sile) e Piave di Nervesa (lato sinistro del Sile)

La superficie di falda è stata misurata nei fori di prova durante la campagna di prove CPT a circa 2,30 m di profondità ma, successive misure nei tubi piezometrici hanno indicato il livello a - 1,60 m da piano strada di servizio, questo dopo un periodo relativamente piovoso (termine del mese di Luglio 2014 - inizio Agosto 2014) in contrasto con l'andamento stagionale derivante dalle medie degli anni dal 1961 al 1991 (stazione di Treviso).

Il livello della falda è comunque in linea con quanto riportato nella Carta Idrogeologica del P.A.T. che indica per l'area una soggiacenza di circa 1,50 m (isofreatica a quota assoluta di 0,5 m e piano di campagna a circa 2,0 m) nel Maggio del 2003. La direzione della falda ha andamento da NO verso SE.

L'idrologia superficiale vede come elementi principali il fiume Sile ed il fiume Musestre. L'area non rientra tra quelle esondabili (come riportato nella Carta del rischio idraulico riportata nel P.A.T. del Comune di Roncade, tuttavia per la situazione morfologica dell'area possono essere presenti nelle sue vicinanze aree soggette ad allagamento per deflusso scarso o impedito delle acque superficiali.

CONSIDERATO che per quanto riguarda il bilancio dei materiali:

- Tutta l'area di realizzazione del nuovo sedime ferroviario per mq. 14.837 sarà sottoposta a scotico di terreno vegetale per una profondità di circa 50 cm, il nuovo fosso a margine della nuova strada di servizio lato nord avrà una profondità di scavo tra 0,65/1,05 m.
- Del nuovo rilevato, da realizzare in affiancamento all'esistente, lo stesso viene interessato solo sul lato nord, dove si prevede una gradonatura per garantire un ammorsamento ottimale del nuovo rilevato.
 - o Area interessata : 5.580 mq
 - o Profondità media di scavo :0,8 m
- L'accesso all'area di cantiere è costituito principalmente da una strada podereale posta a nord-est rispetto al tratto interessato dai lavori, e si dirama dalla via Lucio Vero sino all'attuale rilevato della linea ferroviaria, per una lunghezza complessiva di circa 800m.
- Il fondo stradale è costituito da ghiaia sino alle abitazioni e prosegue invece su terreno vegetale, conavvalli ed irregolarità. Il progetto prevede pertanto lo scotico superficiale del terreno, per una profondità di circa 25cm e la realizzazione di una nuova pavimentazione, con allargamento della sede stradale fino a 4.25 m.
 - Area interessata : 3.400 mq

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre -- Portogruaro
 ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
 Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

- L'area sottoposta a Piano di Utilizzo risultata di 23.817 mq circa;
- Per gli interventi richiamati verranno movimentati 17.750 m3 di materiale in sterro di cui si intende riutilizzarne 11.633 m3. I rimanenti 6.117 m3 saranno avviati all'esterno del cantiere, o in discarica, o in altri depositi.
- Nelle lavorazioni indicate, il progetto prevede una produzione di 3.359 m3 di terreno derivato dalle perforazioni dei pali tipo CFC, il tipo di perforazione che verrà impiegata limita al massimo la produzione di terreno; il metodo non utilizza alcun tipo di sostanza accessoria (bentonite, polimeri) per il sostegno delle pareti del foro se non il calcestruzzo, alla luce di questo si può asserire che i terreni provenienti dalle perforazioni possono essere assimilati a sottoprodotti e non a rifiuti fino a quando analisi specifiche da eseguire durante l'esecuzione del campo prove (fase esecutiva) non rivelino il contrario.

CONSIDERATO che per quanto riguarda la Caratterizzazione ambientale dei materiali di scavo sono stati eseguiti □ sono campionamenti in situ mediante escavatore a benna rovescia, n°14 analisi di laboratorio sui campioni estratti e n° 2 test di cessione sui materiali di riporto campionati.

Il campionamento è stato eseguito mediante la realizzazione di scavi e pozzetti con escavatore a braccio rovescio; poiché in nessun caso gli scavi andranno a profondità maggiori di 1,0 m si è proceduto con la formazione del campione mediante la miscelazione di tutto il materiale estratto procedendo poi con il sistema della quartatura al fine di ottenere un campione di terreno statisticamente significativo. L'ultima porzione di quartatura è stata setacciata con un vaglio a maglia pari a 2,0 mm prelevando per il laboratorio solamente la frazione inferiore.

Il campionamento è stato studiato suddividendo le diverse aree nella seguente modalità:

- Area di cantiere: Campionamento casuale entro una maglia con griglia di circa 75 m
- Strada di accesso: Campionamento lineare con cadenza di circa 400 m
- Area di lavoro: Campionamento lineare con cadenza di circa 500 m per il piano di posa
- Campionamento lineare con cadenza di circa 500 m per il fosso di scolo.

Gli elementi ed i composti ricercati sono quelli richiesti dal D.M: 161/2012 con l'esclusione di BTEX ed IPA in quanto l'area si trova ad una distanza maggiore ai 20 m da grandi assi viari o infrastrutture industriali.

Nello specifico gli elementi ricercati sono: As, Cd, Co, Ni, Pb, Cu, Zn, Hg, C >12, Cr tot, CrVI, Amianto. In tabella che segue si riportano i valori rilevati dal laboratorio; come si vedrà tutti i valori rientrano nei parametri relative alla Colonna A della Tabella 5 riportata nell'Allegato I del D.Lgs 152/2006 ad esclusione dell'Arsenico (As) per il quale in tutti i campioni è stata rilevata una concentrazione o prossima o leggermente al di sopra della CSC.

Lavoro: Rettifica tracciato Linea Mestre Portogruaro tra il km 15+600 e 17+800																
	Conc.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Col. A
As	mg/kg	<2	19	20	6	17	25	15	24	18	22	18	19	26	19	20
Cd	mg/kg	<0.2	0.2	0.2	<0.2	0.2	0.3	0.3	<0.2	0.2	<0.2	0.3	0.3	0.4	0.2	2
Co	mg/kg	<2	15	14	3	10	17	12	10	13	10	13	14	17	13	20
Ni	mg/kg	1	31	36	10	26	37	47	23	29	24	31	29	38	30	120
Pb	mg/kg	3	31	31	10	27	39	24	21	32	22	35	32	38	28	100
Cu	mg/kg	3	28	33	22	31	34	26	25	29	26	32	29	31	29	120
C >12	mg/kg	<10	15	10	10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	50
C >12	mg/kg	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	10
Cr tot	mg/kg	1	35	45	14	32	40	82	23	36	26	40	33	40	35	150
CrVI	mg/kg	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	<1	2
Amianto	mg/kg	nr	nr	nr	nr	nr	nr	nr	nr	nr	nr	nr	nr	nr	nr	1000

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Mestre - Portogruaro

ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa. Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

I risultati delle analisi sui campioni eseguiti del terreno ed i Test di cessione cui sono stati sottoposti i campioni 1 e 4 hanno evidenziato l'assenza di contaminazioni come riportato nella tabella del PUT che segue:

Lavoro: Rettifica tracciato Linea Mestre Portogruaro tra il km 15+600 e 17+800				
test di cessione				
	Campioni	1	4	Col. A
pH	u.pH	7,9	7,9	
Conducibilità	mS/cm	130	120	
Temperatura	°C	26	27	
Nitrat	mg/l	3	20	50
Fluoruri	mg/l	<0,3	0,3	1,5
Solfati	mg/l	<10	<10	250
Cloruri	mg/l	<5	<5	100
Cianuri	ug/l	<10	<10	50
Bario	mg/l	0,02	0,02	1
Rame	mg/l	0,013	0,012	0,05
Zinco	mg/l	0,02	0,02	3
Berillio	ug/l	<2	<2	10
Cobalto	ug/l	<5	<5	250
Nichel	ug/l	<1	1	10
Vanadio	ug/l	5	9	250
Arsenico	ug/l	<5	<5	50
Cadmio	ug/l	<1	<1	5
Cromo tot	ug/l	<5	5	50
Piombo	ug/l	<5	<5	50
Selenio	ug/l	<1	<1	10
Mercurio	ug/l	<0,1	<0,1	1
Ammonio	mg/l	<1	<1	30
CDO	mg/l	<15	<15	30

CONSIDERATO che per quanto riguarda i depositi del materiale in attesa di riutilizzo il piano non riporta la loro prevista ubicazione ma soltanto alcune prescrizioni da tenere in considerazione nella definizione del layout del cantiere nella fase del progetto esecutivo.

VALUTATO che dal punto di vista metodologico la campagna di indagine ambientale è stata eseguita in linea con le indicazioni del D.M.n.161/2012;

VALUTATO in sintesi che il piano di utilizzo è stato redatto secondo le indicazioni di cui all'Allegato 5 e dell'Allegato 8 del D.M.n.161/2012;

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

ESPRIME

Parere Favorevole all'Esclusione dal Procedimento VIA ai sensi dell'art. 20 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre – Portogruaro
 ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
 Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

per il progetto "Linea Ferroviaria Venezia – Trieste modifica del tracciato tra il Km 15+600 ed il Km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia – Mestre – Portogruaro" a condizione che si ottemperi a quanto raccomandato e/o prescritto dalla Provincia di Treviso ed alla seguente prescrizione:

Numero prescrizione 1	
Macrofase	POST OPERAM
Fase	Posa delle barriere antirumore
Ambito di applicazione	
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà concordare con ARPAV un monitoraggio ante e post operam su tutti gli edifici all'interno della fascia A SU ENTRAMBI I LATI NORD E SUD identificati nello SIA con i codici R1,R2,R3,R6,R7, la campagna di rilevazione dovrà verificare il potenziale inquinamento acustico conseguente la posa delle BARRIERE ANTIRUMORE COSI' COME PREVISTO dal DM 31.10.1997. Qualora si registrassero livelli acustico superiori alla norma il Proponente dovrà provvedere alla installazione di infissi antirumore con alte prestazioni fonoisolanti come prescritto dal DM 05.12.1997.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	
Ente vigilante	ARPAV-
Enti coinvolti	Comune di Roncade

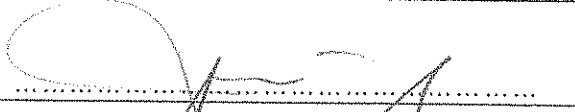
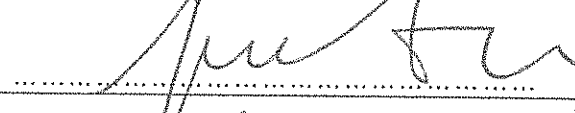
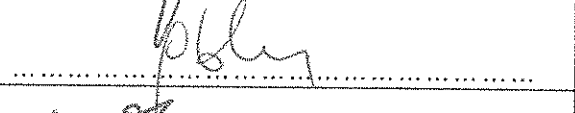

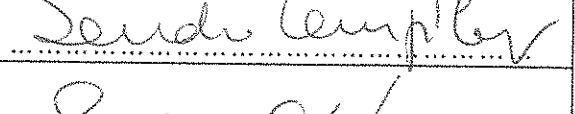

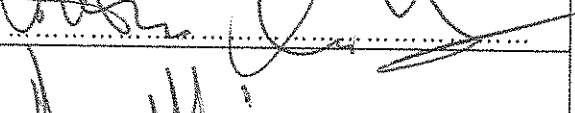
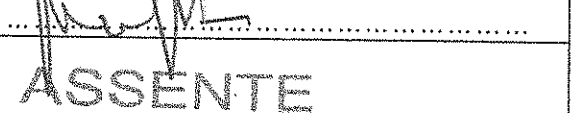
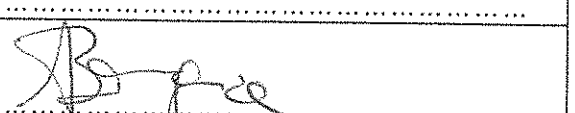

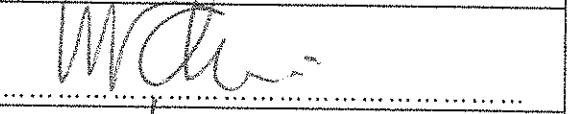


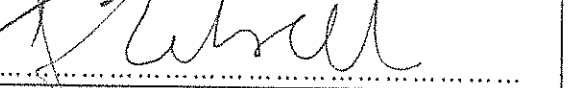
Ed inoltre,

RITIENE

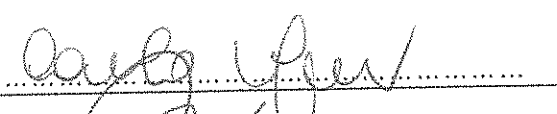
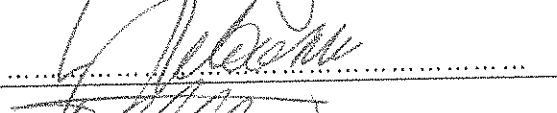
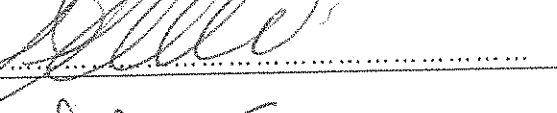
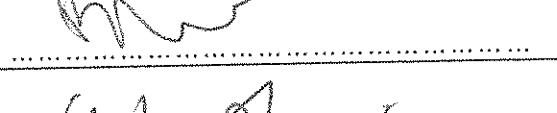


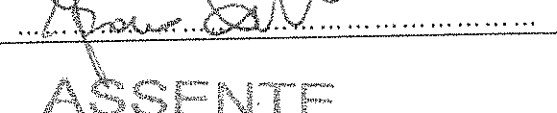

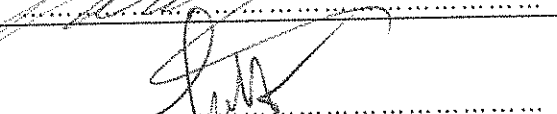
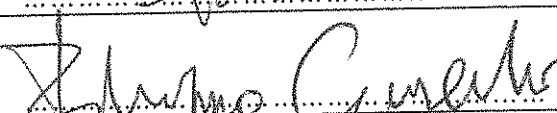
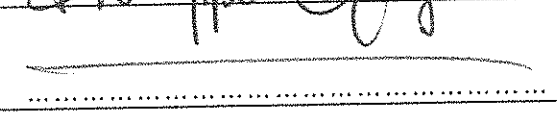
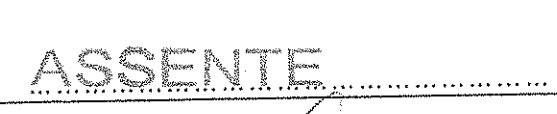

che il Piano di Utilizzo delle Terre presentato è coerente con il D.M. 161/2012 e di conseguenza si approva con la seguente prescrizione:

Numero prescrizione 1	
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali e gestionali, Piano di utilizzo delle terre
Oggetto della prescrizione	In fase di progettazione esecutiva il proponente dovrà provvedere ad aggiornare il piano di utilizzo presentando: <ul style="list-style-type: none"> - il layout del cantiere con l'ubicazione dei siti di deposito del materiale in attesa di utilizzo dimostrando il rispetto dei criteri previsti per il deposito dei materiali dal D.M.161/2012 nonché il rispetto delle prescrizioni individuate in questa fase di progettazione per l'ubicazione dei suddetti depositi. - le ragioni della scelta compiuta per il non riutilizzo dei 6.117 m³ del materiale nel sito di progetto o in siti esterni.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---

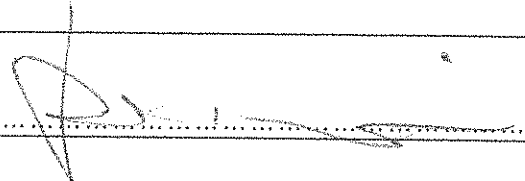
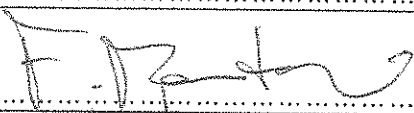
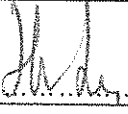

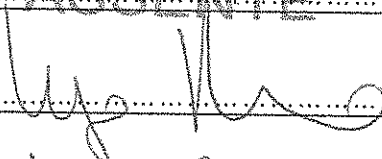
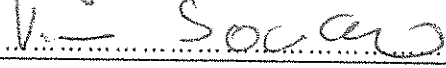
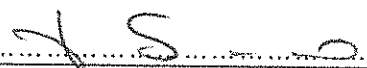
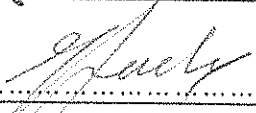
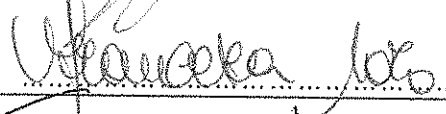
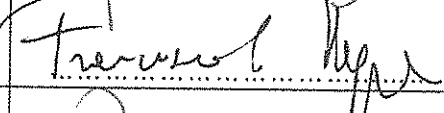
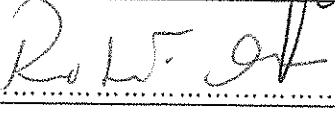
ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre - Portogruaro
 ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
 Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

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	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre - Portogruaro
 ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
 Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	ASSENTE
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre - Portogruaro
 ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
 Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	

ID_VIP 3243 Linea ferroviaria Venezia - Trieste modifica del tracciato tra il km 15+600 ed il km 17+800 per la velocizzazione della tratta Venezia Mestre - Portogruaro
ID_VIP 3462 Modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il Km 15+600 ed il km 17+800 circa.
Piano di utilizzo rocce e terre da scavo D.M. 161/2012

Ing. Giuseppe Fasiol (Rappresentante Regione Veneto)	ASSENTE
--	---------