



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

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

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

\*\*\*

Parere n. 2233 del 25/11/2016

<b>PROGETTO :</b>	<p><i>Procedura di Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185 cc. 4 e 5 del Dlgs 163/2006</i></p> <p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p> <p><b>LINEA AV/AC TORINO-VENEZIA, TRATTA VERONA-PADOVA – 1° LOTTO FUNZIONALE VERONA – BIVIO VICENZA</b></p> <p><i>ID_VIP 3275</i></p>
<b>PROPONENTE :</b>	<p><b>CONSORZIO IRICAV DUE</b></p>

## 1. PREMESSA

Oggetto della presente relazione è la Verifica di Ottemperanza, ex D.Lgs. 163/2006, artt. 166 e 185, e ss.mm.ii., del Progetto Definitivo denominato "Linea AV/AC Verona – Padova – 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio di Vicenza". Tale progetto, di cui è Proponente il Consorzio Iricav Due, è ricompreso tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla Legge 443/2001 Art. 1; il Progetto Preliminare da cui il presente discende ha concluso il suo iter approvativo con la Delibera CIPE n. 94 del 29.03.2006, valida ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale.

## 2. ITER AMMINISTRATIVO DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA

VISTA la domanda per lo svolgimento della procedura di Valutazione di Verifica di Ottemperanza, con il deposito della nota prot. 21/2016, acquisita al prot. DVA/2636 del 3/02/2016, con il quale il Consorzio IRI-CAV Due (di seguito "Proponente") ha trasmesso la documentazione progettuale inerente al progetto "Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Verona-Padova – 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza", ai fini dell'avvio dell'istruttoria di Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

### VISTI:

- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che "disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997";
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" e, in particolare, l'art. 216 "Disposizioni transitorie e di coordinamento", comma 27;
- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e ss.mm.ii. concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS 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;
- il Decreto Legge 23/05/2008, 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 14/05/2007, n. 90;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;
- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale".

In data 01/02/2016, con nota prot. 21/2016, acquisita al prot. n. DVA-2016-00002636 del 03/02/2016, il Consorzio Iricav Due ha trasmesso la documentazione progettuale inerente al progetto "Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Verona-Padova – 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza", ai fini dell'avvio dell'i-

strutturata di Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.

In data 04/02/2016, con nota prot DVA-U.0002869, la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, comunicava alla CTVA l'avvenuto completamento delle verifiche preliminari in merito alla procedibilità della istanza di verifica di ottemperanza, ex artt. 166 e 185, cc.4 e 5 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

In data 11/02/2016, con nota prot. CTVA-2016-0552 del 16/02/2016, veniva assegnata dal Comitato di Coordinamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS la verifica di ottemperanza al Gruppo Istruttore della Sottocommissione VIA Speciale comprensivo del rappresentante Regionale del Veneto;

In data 25/02/2016, previa convocazione con nota prot. CTVA-2016-0600 del 18/02/2016, si è svolta una riunione di presentazione del progetto fra Gruppo Istruttore e Proponente;

In data 17/03/2016, con prot. n. CTVA-2016-0984, successivamente perfezionata in data 14/04/2016 con nota prot. n. CTVA-2016-1350, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS chiedeva al Proponente chiarimenti in merito alla documentazione presentata e specifiche documentazioni integrative agli elaborati progettuali;

In data 12/05/2016, acquisita dalla Direzione al prot. DVA/13311 del 17/05/2016 e dalla Commissione al prot. CTVA/1799 del 16/05/2016, il Proponente trasmetteva alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS la documentazione integrativa richiesta;

In data 20/05/2016, con nota prot. 209/2016, acquisita dalla Commissione prot. DVA/13963 del 23/05/2016, il Consorzio Iricav Due trasmetteva alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS ulteriori chiarimenti a titolo di integrazione;

In data 20/05/2016, con nota prot. 31330 del 17/12/2015 il MIBACT – Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio, acquisita al prot. DVA/31666 del 21/12/2015, e prot. n. 6820 del 10/03/2016, acquisita al prot. DVA/6756 del 10/03/2016, trasmetteva la richiesta alle competenti Soprintendenze delle relative valutazioni negli ambiti di settore sul Progetto Definitivo della Linea AV/AC Verona – Padova 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza;

ESAMINATA E VALUTATA la documentazione tecnica presentata in prima istanza e le successive integrazioni presentate, composta dai seguenti elaborati:

- Progetto Definitivo fornito dal Proponente in data 01/02/2016 con nota prot. 20/2016, acquisito dalla Direzione al prot. DVA/2649 del 3/2/2016 e dalla Commissione al prot. CTVA/451 dell'8/02/2016;
- Piano di Utilizzo Terre e Rocce da Scavo fornito dal Proponente in data 01/02/2016 prot. 20/2016, acquisito dalla Direzione al prot. DVA/2649 del 3/2/2016 e dalla Commissione al prot. CTVA/451 dell'8/02/2016;
- Integrazioni fornite dal Proponente in data 12/05/2016 con nota prot. 204/2016, acquisite dalla Direzione al prot. DVA/13311 del 17/05/2016 e dalla Commissione al prot. CTVA/1799 del 16/05/2016, e in data 20/05/2016 con nota prot. 209/2016 acquisita dalla Direzione al prot. DVA/13963 del 23/05/2016 e dalla Commissione al prot. CTVA/1991 del 31/05/2016;

VISTE E CONSIDERATE le ulteriori riunioni tecniche svolte:

- in data 6/05/2016, convocata con nota CTVA/1643 del 4/05/2016;
- in data 16/06/2016, convocata con nota CTVA/2135 del 10/06/2016;
- in data 22/07/2016, convocata con nota CTVA/2622 del 18/07/2016 a seguito richiesta incontro tecnico inviata dal Proponente con nota prot. 241/2016 del 15/07/2016 acquisita al prot. CTVA/2605 del 18/07/2016;

### 3. RICHIAMI SINTETICI SU PROGETTAZIONE E SULLA PROCEDURA AUTORIZZATIVA PREGRESSA

Il Consorzio IRICAV DUE è stato incaricato da T.A.V. S.p.A. (ora Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.), in qualità di General Contractor, della progettazione e successiva realizzazione delle opere afferenti alla linea ferroviaria ad Alta Capacità ed Alta Velocità nella tratta Verona - Padova.

Il Progetto Preliminare della linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova presentato da R.F.I. S.p.A. al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (M.I.T.), alla Regione del Veneto e alle altre Amministrazioni interessate, in data 09/06/2003, è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, dal CIPE con Delibera n. 94 del 29.03.2006 limitatamente al 1° Sublotto Verona - Montebello e Grisignano di Zocco – Padova. Per la

tratta intermedia Montebello Vicentino – Vicenza - Grisignano di Zocco, il CIPE ha individuato il solo corridoio nell'ambito del quale collocare un nuovo tracciato.

Per tale motivo si è reso necessario incorporare la progettazione in lotti funzionali, sia ai fini progettuali e di gestione dell'intero progetto sia con riferimento alla compatibilità ambientale dell'opera, con particolare riferimento al sub lotto Montebello Vicentino – Vicenza come indicato dal CIPE con Delibera n. 94/2006.

L'Opera progettuale oggetto di Verifica di Ottemperanza è parte del 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza della Linea A.V. / A.C: Torino – Venezia tratta Verona – Padova.

### 3.1 ITER AUTORIZZATIVO

Il Progetto Preliminare della linea AV/AC Verona-Padova nasce con uno schema funzionale di Linea AC ad uso promiscuo passeggeri/merci con uscita dal nodo di Verona e ingresso in Padova Centrale e due Interconnessioni a Vicenza Ovest e a Padova che servono rispettivamente:

- la linea storica per l'instradamento dei treni passeggeri diretti alla Stazione di Vicenza o eventualmente treni merci sulla linea Vicenza-Treviso;
- collegamento con la linea Padova-Castelfranco e successiva prosecuzione per Treviso.

Esso è stato diviso in una prima fase, costituita dalla realizzazione delle due tratte: quella tra Verona e Montebello Vicentino e l'altra tra Grisignano di Zocco e Padova. In riferimento alle suddette tratte, il Ministero dell'Ambiente ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

Come anticipato, con la Delibera n. 94 del 29/03/2006 il CIPE ha approvato il Progetto Preliminare del "*collegamento ferroviario AV/AC Verona- Padova, limitatamente alle tratte di 1^ fase tra Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova*".

Per la tratta intermedia Montebello Vicentino – Grisignano di Zocco, il CIPE ha altresì individuato il solo corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato, prescrivendo che "*la seconda fase funzionale sarà costituita dalla realizzazione di un nuovo tracciato che sotto attraverserà, in galleria, la stazione di Vicenza fino a Settecà, in prossimità dell'attuale fermata di Lerino, e quindi proseguirà in affiancamento alla ferrovia esistente tra Lerino e Grisignano di Zocco*".

Nel novembre 2009 venne sottoscritto il Secondo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro Regione del Veneto nel quale la tratta Milano - Trieste fu confermata nella lista delle infrastrutture di primario interesse nazionale.

Nel 2010 il CIPE espresse parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2009 del CdP RFI 2007-2011 e l'anno successivo la linea "AV/AC Verona – Padova" fu inclusa nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 ed individuata quale infrastruttura strategica.

Nell'Intesa Generale Quadro del 16 giugno 2011 tra RFI e la Regione del Veneto venne proposto lo sviluppo del Progetto Definitivo per le tratte Verona - Montebello e Grisignano di Zocco – Padova e del Progetto Preliminare e relativo SIA per la tratta Montebello Vicentino – Vicenza – Grisignano di Zocco.

In riferimento all'attraversamento della città di Vicenza, nel 2012 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha attivato un tavolo tecnico per approfondire le esigenze di localizzazione del tracciato espresse per l'attraversamento del territorio vicentino, nonché i costi comparativi delle diverse alternative di localizzazione.

Nel corso del 2012 è stato predisposto - su incarico conferito dalla Camera di Commercio di Vicenza, quale capofila per l'attuazione di una convenzione stipulata tra Regione del Veneto, Provincia di Vicenza, Comune di Vicenza e la stessa Camera di Commercio - uno Studio di Prefattibilità avente ad oggetto l'attraversamento del territorio della Città di Vicenza da parte della linea ferroviaria AC/AV, in affiancamento a quella storica e con localizzazione della relativa stazione AC/AV in zona Vicenza Ovest-Fiera e il sottraversamento di Vicenza in galleria.

Lo Studio di Prefattibilità del 2012 è stato aggiornato nel 2014, sempre su iniziativa della Camera di Commercio di Vicenza e con l'adesione della Regione del Veneto, del Comune di Vicenza e delle categorie economiche provinciali; in tale Studio viene confermata la localizzazione della stazione AV in zona Fiera, ma l'attraversamento in galleria naturale e profonda delle aree maggiormente urbanizzate della Città di Vicenza viene sostituito con un passaggio in superficie in affiancamento alla linea storica e, ove necessario per motivi urbanistico-ambientali, in galleria artificiale/trincea coperta. Con questa soluzione è stato possibile ridurre i

costi di realizzazione sia rispetto alla soluzione del PP/CIPE 2006, sia rispetto allo Studio di Prefattibilità del 2012.

Con il Protocollo di Intesa sottoscritto in data 29 luglio tutte le parti concordano che gli sviluppi progettuali per l'attraversamento del territorio Vicentino da parte della tratta AV/AC Verona-Padova, siano effettuati avendo a riferimento la soluzione progettuale più ampiamente descritta nello Studio di Prefattibilità citato alla lettera D dei considerata. La Società RFI S.p.A. si impegna quindi a procedere, tramite Italferr S.p.A., alla redazione dello Studio di Fattibilità degli interventi ferroviari per l'attraversamento del territorio vicentino completato nel mese di novembre 2014.

A novembre 2014 prende, dunque, avvio la progettazione definitiva per il sub-lotto funzionale tra Verona e Montebello Vicentino, comprendendo la variante di tracciato per l'attraversamento di San Bonifacio, in linea con lo studio di prefattibilità già predisposto e presentato dall'Amministrazione comunale di San Bonifacio.

Con nota 28/10/2014 il Comune di San Bonifacio segnala al Ministero Infrastrutture, RFI, Regione e Provincia l'opportunità di **rivedere il tracciato originario previsto in centro città, preferendo, in alternativa, il passaggio della linea AV/AC a sud dell'edificato**. La Provincia di Verona, con nota 12/12/2014, si attiva per il coordinamento delle azioni finalizzate ad individuare la soluzione maggiormente condivisa sul territorio.

Il Consiglio comunale di San Bonifacio con delibera n. 7/2015 formula un atto di indirizzo di condivisione del ridisegno ferroviario e dà mandato al Sindaco per le scelte del tracciato.

Nel corso della riunione del 22/01/2015 in Prefettura di Verona, alla presenza del Prefetto, del Presidente della Provincia e dei rappresentanti della Regione Veneto, di R.F.I., di Italferr, di IRICAV2, e del Comune di San Bonifacio, è condivisa la volontà di procedere nel Comune di San Bonifacio con la realizzazione della linea AV/AC lungo il percorso a sud, e viene chiesto ad RFI di individuare la modalità di attuazione di tale variante.

Con Delibera 18/2015 la Giunta di San Bonifacio prende atto che la variante di tracciato richiede la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa tra le Parti interessate e che il Protocollo va accompagnato da uno Studio di Prefattibilità per dettagliare e rendere esplicita la volontà delle Amministrazioni.

**La fase attuale si inquadra a valle dell'approvazione del Progetto Preliminare 2006 da parte del CIPE per cui viene sviluppato il Progetto Definitivo in linea con il Progetto Preliminare e in ottemperanza alle prescrizioni da esso impartite.**

Nel passaggio dal Preliminare al Definitivo, oltre a recepire le prescrizioni impartite dal CIPE, il progetto è stato oggetto di alcuni interventi di ottimizzazioni in aderenza a specifiche richieste di Enti, normativa sopravvenuta, nuove esigenze interne legate ad una migliore qualificazione del ciclo di lavorazione, senza per questo alterare la natura e la tipologia del collegamento ferroviario.

Le modifiche apportate nel Progetto Definitivo hanno fatto scaturire l'esigenza di produrre, a corredo del progetto stesso, la documentazione necessaria sulla loro sostenibilità ambientale. Questo passaggio "ambientale" si è tradotto in un aggiornamento del SIA fatto sul Progetto Preliminare approvato nel 2006 e alla valutazione complessiva delle parti in variante presentate nel PD in oggetto.

Il progetto del 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza (km. 0+000,00 - km 44+250,03) nel passaggio dal PP al PD ha avuto il seguente sviluppo:

- **Tra il km 0+000,00 e il km 32+525** (1° sublotto Verona – Montebello Vicentino) il tracciato del PP approvato è stato oggetto di alcuni interventi di ottimizzazioni in aderenza alla normativa sopravvenuta, alle nuove esigenze interne legate ad una migliore qualificazione del ciclo di lavorazione, senza per questo alterare la natura e la tipologia del collegamento ferroviario. Sono state altresì introdotte delle variazioni "sostanziali", la cui progettazione è stata condotta a sua volta nella ricerca di ottimizzazioni (funzionali e ambientali).

I nuovi "elementi progettuali" inquadrati come "varianti progettuali sostanziali" sono stati formalmente riproposti nello Studio di Impatto Ambientale oggetto di procedura ex art. 167 c. 5 e 6 del D. Lgs 163/2006 e s.m.i., unitamente alla cantierizzazione.

- **Tra il km 32+525 e il km 44+250** (2° sub lotto Montebello Vicentino – Bivio Vicenza), il tracciato, nuovo rispetto al P.P. 2003 e quindi anch'esso formalmente proposto nello Studio di Impatto Am-

bientale oggetto di procedura ex art. 167 c. 5 e 6 del D. Lgs 163/2006 e s.m.i. unitamente alla cantierizzazione ed opere connesse, si colloca all'interno del corridoio indicato dalla Delibera CIPE 94/2006.

### 3.2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto della nuova linea AV/AC del 1° Sub lotto Verona – Montebello Vicentino, si sviluppa dalla Stazione di Verona Porta Vescovo in corrispondenza del km 151+265 della linea storica corrispondente al Km 0+000 del presente progetto, fino alla progressiva km 32+525, subito a monte della attuale stazione di Montebello Vicentino per cui non è previsto alcun intervento, per una estesa complessiva di km 32,5 km circa e per circa 4 km in stretto affiancamento alla linea storica.

Il tracciato si sviluppa in 3 principali tratti:

1. Tratto in area veronese, che si sviluppa da Verona Porta Vescovo fino all'ambito amministrativo del Comune di San Bonifacio (dal Km 0+000 al Km 12+725)
2. Tratto in area San Bonifacio (Tracciato Variante San Bonifacio: dal km 12+725 al Km. 29+482,31);
3. Tratto in area vicentina, che si sviluppa dal territorio del Comune di Lonigo fino a Montebello Vicentino, circa 500 metri prima della attuale Stazione omonima (dal Km. 29+482,31 al Km 32+525 termine sub-lotto 1).

In uscita lato est dalla stazione di Verona Porta Vescovo la nuova linea corre in rilevato alto analogamente all'esistente, dal km 0+775 al km 2+220, la posizione altimetrica è più bassa rispetto alla linea storica, allo scopo di minimizzare gli impatti sul contesto territoriale urbanizzato.

Dal km 1+873,81 al km 3+451,77, è previsto lo spostamento della linea storica verso nord in nuova sede (prima variante LS), essendo fortemente condizionati dalle preesistenze antropiche ubicate a sud del corridoio ferroviario.

Fino al km 3+800 circa, la nuova linea AC corre quindi in affiancamento a sud della linea storica MI-VE.

Tra il km 3+800 e il km 6+500 circa, nel territorio comunale di S. Martino Buon Albergo, la nuova linea piegando verso destra, si allontana dalla linea storica per affiancarsi al raccordo autostradale con la S.S.11. In particolare, dal km 4+941 fino al km 6+841 circa, il tracciato sottopassa tramite la galleria artificiale "S. Martino Buon Albergo", di sviluppo pari a 1.900 m., il nuovo svincolo autostradale di Verona Est, l'autostrada A4 e la Tangenziale Sud di Verona.

La fase di realizzazione del nodo, con particolare attenzione all'area di imbocco in galleria, ha comportato la progettazione di dettaglio di tutta una serie di deviazioni di viabilità e di corsi d'acqua, con l'obiettivo di limitare al massimo le soggezioni imposte al traffico stradale, essendo quest'ultimo contraddistinto anche da una elevata percentuale di mezzi pesanti; l'intero intervento è stato infatti impostato in modo tale di garantire le stesse corsie per senso di marcia della situazione esistente.

Proseguendo, dal km 7+660 al km 10+020 è previsto il passaggio in viadotto per l'attraversamento del Torrente Fibbio (L=2.360 m.) e delle relative aree contermini aventi valenza agricola di rilievo.

Da qui, il tracciato prosegue in rilevato, per circa 1.500 m, riportandosi poi in viadotto per il superamento del Torrente Illasi (L=213 m.).

Superato il Torrente Illasi (al km 11+535) e a breve distanza il Torrente Prognolo (al km 11+700 circa) per mezzo di un unico viadotto, la livelletta del tracciato tende a riabbassarsi per riportarsi al piano campagna e si sviluppa pressoché in orizzontale per circa 3 km con altezze di sede in rilevato che vanno dai 2 ai 3 m.

**Il tratto fin qui descritto risulta oggetto della presente verifica di ottemperanza, unitamente al tratto che va dal km 29+482 al km 32+525** subito a monte della attuale stazione di Montebello Vicentino, dove il tracciato ferroviario corre di nuovo in affiancamento ed in maniera complanare a sud della Linea Storica.

Infatti, dal km 12+725 del tracciamento d'asse al Km. 29+482,31 è inserita nel progetto definitivo la variante di San Bonifacio, consistente in una variante plano-altimetrica del tracciato del progetto preliminare (PP) approvato nel 2006: questo tratto, di seguito brevemente descritto negli ambiti in variante, non è analizzato nella presente verifica di ottemperanza, bensì sta seguendo una procedura di valutazione di compatibilità ambientale, oggetto di differente parere. Lo stesso vale per l'intero 2° sub lotto Montebello Vicentino – Bivio Vicenza.

### 3.2.1 GLI AMBITI DI VARIANTE

Sono stati oggetto di valutazione ambientale i seguenti ambiti:

- 1° sub lotto Verona – Montebello Vicentino:
  - le parti di tracciato tra il km 0+000,00 e il km 32+525 variate rispetto a quanto già approvato dalla Delibera CIPE citata;
  - il Piano di Utilizzo delle terre ex D.M. 161/2012 di tutto il 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza;
  - gli elettrodotti e cavidotti;
  - la cantierizzazione e il sito di produzione inerti e recupero ambientale.
- 2° sub lotto Montebello Vicentino - Bivio Vicenza:
  - il tracciato tra il km 32+525 e il km 44+250 integrate, compreso tra Montebello Vicentino e Bivio Vicenza, definite all'interno del corridoio individuato dal CIPE;
  - il Piano di Utilizzo delle terre ex D.M. 161/2012 di tutto il 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza;
  - gli elettrodotti e cavidotti;
  - la cantierizzazione e il sito di produzione inerti e recupero ambientale.

I nuovi "elementi progettuali" inquadrati come "varianti progettuali sostanziali" sono stati formalmente riproposti nello Studio di Impatto Ambientale oggetto di procedura ex art. 167 c. 5 del D. Lgs 163/2006 e s.m.i..

### 4. CONTENUTI DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA

Da una prima analisi dei documenti prodotti per la verifica di ottemperanza, in fase di istruttoria, sono emerse specifiche criticità che hanno reso necessaria una richiesta di integrazioni, comunicata al Proponente in data 17/03/2016 con nota prot. CTVA-2016-0984.

In particolare, è stato richiesto al Proponente quanto segue:

#### A. VERIFICA DI OTTEMPERANZA

1. Ottimizzare gli elenchi elaborati per permettere una più agevole e rapida comprensione della struttura del progetto e dello Studio di Impatto Ambientale, in particolare si richiede di separare gli elaborati progettuali presentati a corredo della procedura di Verifica di Ottemperanza da quelli presentati a corredo dell'istanza di VIA,
2. Integrare la Relazione di Ottemperanza con una tabella in cui, ad ogni prescrizione della Delibera CIPE 94/2006, corrisponda la risposta che illustri sinteticamente ma esaustivamente come si è ottemperato dando indicazione puntuale degli elaborati progettuali predisposti per l'ottemperanza;
3. Produrre la documentazione in risposta alla prescrizione n. 2 della Delibera CIPE 94/2006, in particolare ai punti "b) nella realizzazione nel Comune di Verona (zona di S. Michele extra) di ulteriori mitigazioni ambientali in coerenza con gli approfondimenti condotti nel corso della fase di approvazione del progetto preliminare. Detti interventi dovranno essere realizzati contemporaneamente alla costruzione della tratta di linea AC/AV compresa tra Verona e Montebello" e "c) nella realizzazione del prolungamento della galleria artificiale di San Martino Buon Albergo, al fine di eliminare le interferenze con le sovrastanti infrastrutture autostradali":
  - Per il punto b): predisporre una relazione descrittiva delle mitigazioni ambientali richieste nel corso della fase di approvazione del PP da realizzare nel Comune di Verona;
  - Per il punto c): approfondire esaustivamente il tema del prolungamento della galleria artificiale di San Martino Buon Albergo, mettendo a confronto la soluzione presentata in ottemperanza alle prescrizioni del CIPE con quella prevista nel PP, considerando le interferenze con le infrastrutture stradali presenti nella zona, con quelle previste (ad esempio il Nuovo Sistema Tangenziali Venete) e con il reticolo idrografico;
4. Con riferimento alla prescrizione n. 9 della Delibera CIPE 94/2006 "Prevedere un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti ed altri inquinanti dai cantieri di

scavo delle gallerie ed il loro corretto trattamento, al fine di non inquinare le eventuali venute d'acqua di falda, prima della restituzione", indicare correttamente il codice degli elaborati predisposti in relazione ai sistemi di collettamento e trattamento delle acque derivate da lavori industriali;

5. Con riferimento alla prescrizione n. 11 della Delibera CIPE 94/2006 "Valutare la possibilità di minimizzare l'altezza del viadotto relativo all'attraversamento del torrente Fibbio (verificando anche l'altezza degli altri viadotti previsti nel progetto) e della relativa fascia di esondazione, al fine di diminuire sensibilmente l'impatto visivo dell'opera", dettagliare la soluzione progettuale presentata, in particolare modo in considerazione delle viabilità interferite e della richiesta di riduzione dell'impatto visivo dell'opera;
6. Con riferimento alla prescrizione n. 32 della Delibera CIPE 94/2006 "Sviluppare gli interventi di mitigazione ed opere di compensazione: secondo quanto indicato nello Studio di Impatto Ambientale e sue integrazioni, completandoli con le presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici", integrare la relazione descrittiva relativa agli interventi di mitigazione con l'indicazione dei costi analitici previsti per tali interventi;
7. Con riferimento alla prescrizione n. 31 della Delibera CIPE 94/2006 "Svolgere le lavorazioni tutelando le aree agricole circostanti ai cantieri dal deposito delle polveri sulle colture pregiate ed utilizzare diserbanti biodegradabili", esplicitare le misure cautelative che s'intendono intraprendere per tutelare le aree agricole limitrofe ai cantieri.

In risposta a tali richieste di integrazione ed in ottemperanza della Delibera CIPE 94/2006, il Proponente ha redatto specifico documento riportante un quadro sinottico delle azioni e degli approfondimenti operati dal Proponente stesso per ottemperare alle prescrizioni ed alle raccomandazioni riportate nella suddetta Delibera: a seguire si riporta tale matrice, nella quale si esplicita quanto dichiarato dal Proponente e quanto controdedotto dalla Commissione CTVIA.

Si intende evidenziare, come premessa alla tabella di sintesi riportata nelle pagine a seguire, che il Proponente asserisce che nella documentazione prodotta in ottemperanza sono illustrate e motivate le ottimizzazioni introdotte nel Progetto Definitivo rispetto al Progetto Preliminare, coincidenti con alcune puntuali differenze in corrispondenza di opere di linea o di attraversamento, rese necessarie per il recepimento delle prescrizioni della Delibera CIPE 94/2006 stesse o per specifiche richieste di Enti coinvolti nell'iter approvativo; in particolare si rilevano i seguenti elementi:

- **Modifica altimetrica dal km 0+850,00 al km 2+130,00:** per recepimento degli indirizzi progettuali delle prescrizioni CIPE (cfr. Prescrizione 2 -Relazione di Verifica di Ottemperanza);
- **Eliminazione del cavalcavia IV01 al km 7+555,69 del Progetto Preliminare:** su richiesta del Committente, è stato eliminato il cavalcavia e sostituito con la viabilità IN83 al km 7+700,00 (Via Chievo), che sottopassa la seconda luce del Viadotto Fibbio;
- **Allungamento galleria S.Martino Buon Albergo da km 6+550 (PP) a km 6+842 (PD):** per recepimento degli indirizzi progettuali delle prescrizioni CIPE (cfr. Relazione di Verifica di Ottemperanza PR 2).
- **Spostamento spalle viadotto Fibbio:** in linea con la richiesta del Committente è stata spostata la "spalla lato ovest" da km 7+65,001 (PP) a km 7+663,00 (PD) e della "spalla B" da km 10+045,00 (PP) a km 10+020,00 (PD);
- **Modifica Viadotto Illasi:** eliminazione di una campata da 25m per richiesta del Committente;
- **IV03:** spostamento da km 12+527,00 (PP) a km 12+594,00 (PD), per ottimizzazione progettuale;
- **Nuovo sottopasso SL18 Via Catena al km 13+479,00:** per richiesta del Comune di Belfiore;
- **IV05:** spostamento da km 14+831,00 (PP) a km 14+743,00 (PD) per ottimizzazione progettuale;
- **IV07:** al km 27+675,00 è presente un nuovo cavalcavia per garantire l'accesso alla stazione di Lonigo. Tale opera, che non era presente nel Progetto Preliminare, si è resa necessaria a seguito dell'inserimento della variante di tracciato di San Bonifacio per collegare il territorio con le infrastrutture ferroviarie anche attraverso l'adeguamento della viabilità locale in considerazione.



*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*US*

*M*

*B*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*u*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

Verifica di Ottemperanza - Linea W/W Verona-Padova Progetto di fattivo - Fase Funzionale - Linea Brevi/Vicenza

5. 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° 94/2006, 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 (TAA) e la sua numerazione originaria nel documento di riferimento, per un immediato riferimento. Il risultato della singola verifica è espresso sinteticamente nella colonna finale della tabella, tiene conto delle valutazioni conseguenti alla risposta data dal PropONENTE alla richiesta di integrazioni della Commissione ATX (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).

QUADRO SINOTTICO DI OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI / OSSERVAZIONI - ALLEGATO 1 DELIBERA CIPE N°94/2006

			OTTEMPERATA
PR_01	In generale l'intervento dovrà essere realizzato in due fasi funzionali di cui la prima consistente nella realizzazione del tracciato della nuova linea AVIAC tra Verona e Montebello Vicentino e tra Gitsignano di Zocco e Padova, come previsto nel progetto preliminare approvato con la presente deliberazione.	<p>Rispetto alla Delibera CIPE n°94/2006, in aggiunta a quanto specificato in materia, sono rilevanti diverse disposizioni di legge, in particolare: la legge n°124 del 28/02/2001 (Legge finanziaria n°1) che ha modificato la struttura del RFI, del progetto autorizzativo n°111/01, del progetto Verona-Brescia-Venezia ai fini dell'attuazione della linea Verona - Gitsignano di Zocco del progetto stesso.</p> <p>Ma le disposizioni legislative citate sono state:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La legge 14/02/2013 (Legge di Stabilità 2013), che all'art. 1, comma 2, ha stabilito che le linee Brescia-Verona-Padova della linea Verona-Venezia AVIAC, Milano-Venezia vanno realizzate con la modalità di appalto delle lettere B e C) del comma 230 e, successivamente, con la modalità di appalto della Legge 21 dicembre 2009 n. 99.</li> <li>• Il Decreto Legge n. 133 del 12 settembre 2014 (art. 1) e la Legge n. 117 convertita in legge dalla Legge 11 novembre 2014 (art. 1) che ha individuato il lotto Verona-Vicenza quale opera da assegnare al MIP con la procedura strutturata per la Conferenza di Servizi (art. 15 comma 1, art. 16 comma 1, art. 17 comma 2 del Decreto legge n. 133).</li> </ul> <p>Il contratto (art. 1) e l'intervento sono previsti nel progetto preliminare Verona-Vicenza in due lotti: Verona-Montebello Vicentino e Montebello Vicentino-Verona.</p> <p>Ma le disposizioni di natura programmatica sono state:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il Piano di Infrastruttura di rete del 2014 (art. 1) e il Piano di Infrastruttura di rete del RFI Regione del Veneto - Direzione di Venezia (art. 1) e il Piano di</li> </ul>	

*A*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

	<p>di Vicenza con il quale i titolari hanno autorizzato il proseguire alla redazione di uno studio di fattibilità per l'infrastruttura del tracciato superiore della linea ferroviaria AVIAC Verona-Padova.</p> <p>Tale studio di fattibilità prevede l'attuazione della linea ferroviaria con affiancamento del corridoio che è CSE E, in sede di approvazione, al rispetto preliminare, ha individuato il tracciato di progetto definendo la specifica delimitazione del binario e la sua approssimazione ai limiti di competenza delle aziende del comma 5 dell'art. 10 del D.Lgs. n.459/01.</p> <p>Fra dicembre 2014 e gennaio 2015 gli esponenti locali hanno approvato con maggioranza il suddetto studio di fattibilità.</p> <p>Successivamente, il 29-30 ottobre 2015, è stato sottoscritto in AdB, dopo il Protocollo di Intesa di Vicenza, con il quale il Ministero delle Infrastrutture, RFI, Regione del Veneto, Comune di Vicenza e Consorzio di Comunità di Vicenza hanno convenuto di studiare un "Piano Azionario (Venet-Nove-Vicenza) e di avviare i lavori di progetto". Il 14/11/15 il Ministero delle Infrastrutture per l'area della Confine con il Cipe approvativo del progetto stesso il limite della tratta funzionale è stato individuato alla promiscuità 44+481, ma solo l'area di 481 metri di tracciamento di Vicenza nel suo territorio, per cui è stato presentato il progetto della linea AVIAC sulla linea storica mediante l'interamento di un appello biivo a raso a circa 4,4 km ad ovest del fabbricato viaggiatori della stazione di Vicenza.</p> <p>In capo dell'evoluzione schematica e progettativa del Cipe, il Progetto Definitivo del 1° lotto funzionale Vicenza-stazione Vicenza, nel quale, come detto, per complessivi 44 km e 21,0 è stato approvato il tracciato sulla 44.</p> <p>-Vicenza-Montebello Vicentino, avente a riferimento l'area della variante di San Bonifacio, il progetto preliminare approvato dal Cipe con deliberazione n. 947/2006;</p> <p>-Montebello Vicentino-Bivio Vicenza, avente a riferimento l'area studiata e valutata dalla Delibera Cipe 947/2006 e in studio di fattibilità, esistente in conformità al citato Protocollo di Intesa del 29 luglio 2014.</p>		
PR 02	<p>La prima fase funzionale consiste, inoltre:</p> <p>a) nella realizzazione della tratta AVIAC tra Montebello Vicentino e Vicenza costitutiva della così detta interconnessione di Vicenza ovest prevista nel progetto preliminare presentato dal soggetto aggiudicatario. Il tracciato di della tratta AVIAC dovrà correre per una prima porzione, in affiancamento all'autostrada A4 Milano-Venezia e, successivamente, dovrà affiancarsi all'attuale linea ferroviaria Verona-Padova ottenendo un quadruplicamento della stessa fino all'esistente impianto della stazione di Vicenza;</p> <p>b) nella realizzazione nel Comune di Verona (zona di S. Michele Extra) di ulteriori mitigazioni ambientali in coerenza con gli approfondimenti condotti nel corso della fase di approvazione del progetto preliminare.</p>	<p><b>OPERE CIVILI</b> <b>INFRASTRUTTURA</b> <b>PLANIMETRIA E PROFILI DI PROGETTO</b> IN0002 D12L6F 0001043C IN0002 D12L6F 0001044C IN0002 D12L6F 0001045C IN0002 D12L6F 0001046C IN0002 D12L6F 0001047C IN0002 D12L6F 0001048C IN0002 D12L6F 0001049C</p> <p><b>OPERE CIVILI</b> <b>INFRASTRUTTURA PLANIMETRIA E PROFILI DI PROGETTO</b> IN0002 D12L6F 0001043C IN0002 D12L6F 0001044C IN0002 D12L6F 0001045C IN0002 D12L6F 0001046C IN0002 D12L6F 0001047C IN0002 D12L6F 0001048C IN0002 D12L6F 0001049C</p> <p><b>RUMORE E VIBRAZIONE PROGETTO BARRI IN RELAZIONE TECNICO IL-</b></p>	<p><b>OTTEMPERATA</b></p> <p><b>OTTEMPERATA</b></p>



			INDICAZIONE DELLA SCELTA DI ADOZIONE DELLA PROCEDURA DI PROCEDURA PARALLELA PER LE PARTI NON IN VARIANTE, DA VERIFICARE SUI TRATTI IN VARIANTE SOGGETTE A PROCEDURA PARALLELA.	
PR 03	<p>La seconda fase funzionale sarà costituita dalla realizzazione di un nuovo tracciato che sotto-attraverserà, in galleria, la stazione di Vicenza fino a Setteca, in prossimità dell'attuale fermata di Lerino, e quindi proseguirà in affiancamento alla ferrovia esistente tra Lerino e Crisignano di Zocco.</p> <p>Pur non lo schema d'intervento finale, costituito dalle 2 fasi suddette, comporta l'adozione di un andamento plano-altimetrico del tracciato parzialmente differente rispetto a quello originario, il soggetto aggiudicatario, in esito alle previsioni dell'art. 4 bis, comma 5 del D.Lgs. n. 158/2002 e s.m.i., dovrà sottoporre agli ulteriori procedimenti di approvazione e finanziamento da parte del CIPE i progetti definitivi della prima fase previa integrazione della progettazione preliminare della tratta AVIAC tra Montebellio Vicentino e Vicenza.</p> <p>Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti propone di autorizzare, fin d'ora, RFI a stipulare appositi accordi di programma con il comune di Vicenza affinché, nell'ambito delle future dotazioni finanziarie, possa essere corrisposto un contributo entro il limite di spesa di 115 milioni di euro per le opere necessarie ad integrare la viabilità comunale con la prevista nuova stazione di Vicenza.</p>	<p>Con il provvedimento di Zocco e il tratto della tratta AVIAC fino a Crisignano di Zocco non sono soggetti alla procedura funzionale.</p>		NON APPLICABILE
PR 04	<p>In particolare il soggetto aggiudicatario dovrà contenere lo sviluppo di tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione;</p>	<p>La progettazione è stata autorizzata per le parti di tracciato in variante rispetto al Progetto Preliminare approvato (avviso) dal km 0+000,00 al km 12+226,6 e dal km 25+489,31 (contiguo al km 25+000,00 del progetto originario) al km 52+525,60 (km 1° sulla tratta in corrispondenza di km 28+617,54 del Progetto Preliminare).</p> <p>Le modifiche sostanziali rispetto al Progetto Preliminare consistono in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'intervento proposto nello Studio di Impatto Ambientale in merito al p.c. (art. 14 c. 5 del D. Lgs. 15/08/2008) di apertura di un canale di defluenza;</li> <li>- la realizzazione di un elettrolibro aerea e di un elettrolibro di abbassamento;</li> <li>- il sito di produzione merli - bocche a per il lago.</li> </ul>		OTTEMPERATA per le parti non in Variante, da verificare sui tratti in Variante soggette a Procedura parallela.
PR 05	<p>Anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura.</p>	<p>Compatibilmente con il programma dei lavori, la spesa di mitigazione e compensazione prevista nel Progetto Definitivo del 17/11/2010 sarà anticipata il più possibile rispetto al completamento dell'infrastruttura.</p>	<b>PARTE GENERALE DOCUMENTI COMUNI</b> <b>PROGRAMMA OPERATIVO DI MITIGAZIONE AMBIENTALE</b> <b>MEASURES</b>	RECEPITA Verifica in attuazione
PR 06	<p>Verificare la coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale per i diversi ambiti fluviali.</p>	<p>Il progetto definitivo è stato sviluppato tenendo in considerazione tutta la documentazione redatta dagli Enti di gestione del territorio in materia.</p>	<b>OPERE CIVILI</b> <b>PARTE GENERALE STUDI PROGETTUALI E ILLUSTRATIVE</b>	RECEPITA



<p>PR 09</p>	<p>Predvedere un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dai cantieri di scavo delle gallerie ed il loro coinvolgimento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento, al fine di non inquinare le eventuali venute d'acqua di falda, prima della restituzione.</p>	<p>Non cantieri sono stati approntati, è previsto il corretto trattamento delle acque derivanti dai lavori effettuati. Le lavorazioni relative alla richiesta M4 (sopravvenute in fase di indagine CTA) del DM 150 (CIVA) è stato previsto l'elaborato LAYOUT TRATTAMENTO SISTEMA DI COLLETTAMENTO, TRATTAMENTO ACQUE E CANTIERI DI SCAVO</p>	<p><b>CANTIERIZZAZIONE</b> <b>GENERALE</b> (RELAZIONE, INDOGDIRIZIONE CANTIERI E LAYOUT, INDOGDIRIZIONE ACCOGLIMENTO, INDOGDIRIZIONE DEPOSITO, INDOGDIRIZIONE TRATTAMENTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, LAYOUT IMPIANTI DI TRATTAMENTO ACQUE E LE SCAGLIE, PRELUNGO E BENEFICATE, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, LAYOUT TIPOLOGICO, SISTEMA DI COLLETTAMENTO, TRATTAMENTO ACQUE DEI CANTIERI DI SCAVO DELLE GALLIE INDIVIDUALI E COLLETTATE)</p>	<p><b>RECEPIA</b> Verifica in attuazione</p>
<p>PR 10</p>	<p>Specificare le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenere nel tempo la vegetabilità.</p>	<p>Così specificò il ripianamento delle aree di cantiere previsti: in fase di scavo dei gallerie, così come specificò nel progetto del M4, le aree di deposito di depositi, in attesa delle bestie vegetali, per essere riutilizzate, in presenza di caratteristiche idonee al riutilizzo delle aree, per essere utilizzate per la realizzazione di opere di mitigazione, con il riutilizzo delle aree caratteristiche di deposito in resistenza meccanica, è prevista la realizzazione di dune di mitigazione che delimitano i cantieri, realizzate con il terreno proveniente dallo scavo delle gallerie.</p>	<p><b>CANTIERIZZAZIONE</b> LAYOUT (RELAZIONE, INDOGDIRIZIONE CANTIERI E LAYOUT, INDOGDIRIZIONE ACCOGLIMENTO, INDOGDIRIZIONE DEPOSITO, INDOGDIRIZIONE TRATTAMENTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, LAYOUT IMPIANTI DI TRATTAMENTO ACQUE E LE SCAGLIE, PRELUNGO E BENEFICATE, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, LAYOUT TIPOLOGICO, SISTEMA DI COLLETTAMENTO, TRATTAMENTO ACQUE DEI CANTIERI DI SCAVO DELLE GALLIE INDIVIDUALI E COLLETTATE)</p>	<p><b>OTTEMPERATA</b></p>
<p>PR 11</p>	<p>Valutare la possibilità di minimizzare l'altezza del viadotto relativo all'attraversamento del torrente Fibbio (verificando anche l'altezza degli alberi visidotti previsti nel progetto) e della relativa fascia di esondazione, al fine di diminuire sensibilmente l'impatto visivo dell'opera.</p>	<p>Confrontando con gli alberi degli studi di area, è stato determinata la relativa fascia di esondazione, in sede di progettazione, è stata verificata la possibilità di minimizzare l'altezza del viadotto previsto, in base alla distanza dell'attraversamento del torrente Fibbio. È stato verificato che, data la natura e l'aspetto del sotto attraversamento da parte delle opere, il viadotto, che presuppone un fianco marcia di 50 metri, ha una altezza sensibile di oltre 10 metri.</p> <p>Le diverse parti di esondazione sono state verificato che, in base ai dati forniti al massimo degli spessori degli impalcati, il viadotto è stato progettato con un'altezza sensibile di oltre 10 metri, in base alla natura e all'aspetto del sotto attraversamento da parte delle opere, il viadotto, che presuppone un fianco marcia di 50 metri, ha una altezza sensibile di oltre 10 metri.</p> <p>Le diverse parti di esondazione sono state verificato che, in base ai dati forniti al massimo degli spessori degli impalcati, il viadotto è stato progettato con un'altezza sensibile di oltre 10 metri, in base alla natura e all'aspetto del sotto attraversamento da parte delle opere, il viadotto, che presuppone un fianco marcia di 50 metri, ha una altezza sensibile di oltre 10 metri.</p> <p>Le diverse parti di esondazione sono state verificato che, in base ai dati forniti al massimo degli spessori degli impalcati, il viadotto è stato progettato con un'altezza sensibile di oltre 10 metri, in base alla natura e all'aspetto del sotto attraversamento da parte delle opere, il viadotto, che presuppone un fianco marcia di 50 metri, ha una altezza sensibile di oltre 10 metri.</p> <p>Le diverse parti di esondazione sono state verificato che, in base ai dati forniti al massimo degli spessori degli impalcati, il viadotto è stato progettato con un'altezza sensibile di oltre 10 metri, in base alla natura e all'aspetto del sotto attraversamento da parte delle opere, il viadotto, che presuppone un fianco marcia di 50 metri, ha una altezza sensibile di oltre 10 metri.</p>	<p><b>OPERE CIVILI</b> <b>VIADOTTI</b> (RELAZIONE, INDOGDIRIZIONE CANTIERI E LAYOUT, INDOGDIRIZIONE ACCOGLIMENTO, INDOGDIRIZIONE DEPOSITO, INDOGDIRIZIONE TRATTAMENTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, LAYOUT IMPIANTI DI TRATTAMENTO ACQUE E LE SCAGLIE, PRELUNGO E BENEFICATE, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, LAYOUT TIPOLOGICO, SISTEMA DI COLLETTAMENTO, TRATTAMENTO ACQUE DEI CANTIERI DI SCAVO DELLE GALLIE INDIVIDUALI E COLLETTATE)</p> <p><b>AMBIENTE</b> <b>OPERE A VERDE</b> (RELAZIONE, INDOGDIRIZIONE CANTIERI E LAYOUT, INDOGDIRIZIONE ACCOGLIMENTO, INDOGDIRIZIONE DEPOSITO, INDOGDIRIZIONE TRATTAMENTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, LAYOUT IMPIANTI DI TRATTAMENTO ACQUE E LE SCAGLIE, PRELUNGO E BENEFICATE, INDOGDIRIZIONE ACQUEDOTTO, LAYOUT TIPOLOGICO, SISTEMA DI COLLETTAMENTO, TRATTAMENTO ACQUE DEI CANTIERI DI SCAVO DELLE GALLIE INDIVIDUALI E COLLETTATE)</p>	<p><b>OTTEMPERATA</b></p>

PR 12	<p>Elaborare, per tutte le tratte del vecchio tracciato per le quali è prevista la dismissione, adeguati progetti di riqualificazione delle aree e dei manufatti residuali.</p>	<p>In fase di progettazione del nuovo studio si studieranno e si valuteranno gli interventi di mitigazione e contenimento passivo di inquinanti atmosferici, per dare particolare attenzione a tutti i manifesti emessi dall'area A.</p>	<p>EDIPROD03RPHAC0000318</p> <p><b>AMBIENTE</b> <b>INTERVENTI OPERE A VERDE</b> <b>PIANTUMI FRE</b></p> <p>INSEDI01RDCNA0000001C INSEDI01RDCNA0000002C INSEDI01RDCNA0000003C INSEDI01RDCNA0000004C INSEDI01RDCNA0000005C INSEDI01RDCNA0000006C INSEDI01RDCNA0000007C INSEDI01RDCNA0000008C INSEDI01RDCNA0000009C INSEDI01RDCNA0000010C INSEDI01RDCNA0000011C INSEDI01RDCNA0000012C INSEDI01RDCNA0000013C INSEDI01RDCNA0000014C INSEDI01RDCNA0000015C INSEDI01RDCNA0000016C INSEDI01RDCNA0000017C INSEDI01RDCNA0000018C INSEDI01RDCNA0000019C INSEDI01RDCNA0000020C INSEDI01RDCNA0000021C INSEDI01RDCNA0000022C INSEDI01RDCNA0000023C INSEDI01RDCNA0000024C INSEDI01RDCNA0000025C INSEDI01RDCNA0000026C INSEDI01RDCNA0000027C INSEDI01RDCNA0000028C INSEDI01RDCNA0000029C INSEDI01RDCNA0000030C INSEDI01RDCNA0000031C INSEDI01RDCNA0000032C INSEDI01RDCNA0000033C INSEDI01RDCNA0000034C INSEDI01RDCNA0000035C INSEDI01RDCNA0000036C INSEDI01RDCNA0000037C INSEDI01RDCNA0000038C INSEDI01RDCNA0000039C INSEDI01RDCNA0000040C INSEDI01RDCNA0000041C INSEDI01RDCNA0000042C INSEDI01RDCNA0000043C INSEDI01RDCNA0000044C INSEDI01RDCNA0000045C INSEDI01RDCNA0000046C INSEDI01RDCNA0000047C INSEDI01RDCNA0000048C INSEDI01RDCNA0000049C INSEDI01RDCNA0000050C INSEDI01RDCNA0000051C INSEDI01RDCNA0000052C INSEDI01RDCNA0000053C INSEDI01RDCNA0000054C INSEDI01RDCNA0000055C INSEDI01RDCNA0000056C INSEDI01RDCNA0000057C INSEDI01RDCNA0000058C INSEDI01RDCNA0000059C INSEDI01RDCNA0000060C INSEDI01RDCNA0000061C INSEDI01RDCNA0000062C INSEDI01RDCNA0000063C INSEDI01RDCNA0000064C INSEDI01RDCNA0000065C INSEDI01RDCNA0000066C INSEDI01RDCNA0000067C INSEDI01RDCNA0000068C INSEDI01RDCNA0000069C INSEDI01RDCNA0000070C INSEDI01RDCNA0000071C INSEDI01RDCNA0000072C INSEDI01RDCNA0000073C INSEDI01RDCNA0000074C INSEDI01RDCNA0000075C INSEDI01RDCNA0000076C INSEDI01RDCNA0000077C INSEDI01RDCNA0000078C INSEDI01RDCNA0000079C INSEDI01RDCNA0000080C INSEDI01RDCNA0000081C INSEDI01RDCNA0000082C INSEDI01RDCNA0000083C INSEDI01RDCNA0000084C INSEDI01RDCNA0000085C INSEDI01RDCNA0000086C INSEDI01RDCNA0000087C INSEDI01RDCNA0000088C INSEDI01RDCNA0000089C INSEDI01RDCNA0000090C INSEDI01RDCNA0000091C INSEDI01RDCNA0000092C INSEDI01RDCNA0000093C INSEDI01RDCNA0000094C INSEDI01RDCNA0000095C INSEDI01RDCNA0000096C INSEDI01RDCNA0000097C INSEDI01RDCNA0000098C INSEDI01RDCNA0000099C INSEDI01RDCNA0000100C INSEDI01RDCNA0000101C INSEDI01RDCNA0000102C INSEDI01RDCNA0000103C INSEDI01RDCNA0000104C INSEDI01RDCNA0000105C INSEDI01RDCNA0000106C INSEDI01RDCNA0000107C INSEDI01RDCNA0000108C INSEDI01RDCNA0000109C INSEDI01RDCNA0000110C INSEDI01RDCNA0000111C INSEDI01RDCNA0000112C INSEDI01RDCNA0000113C INSEDI01RDCNA0000114C INSEDI01RDCNA0000115C INSEDI01RDCNA0000116C INSEDI01RDCNA0000117C INSEDI01RDCNA0000118C INSEDI01RDCNA0000119C INSEDI01RDCNA0000120C INSEDI01RDCNA0000121C INSEDI01RDCNA0000122C INSEDI01RDCNA0000123C INSEDI01RDCNA0000124C INSEDI01RDCNA0000125C INSEDI01RDCNA0000126C INSEDI01RDCNA0000127C INSEDI01RDCNA0000128C INSEDI01RDCNA0000129C INSEDI01RDCNA0000130C INSEDI01RDCNA0000131C INSEDI01RDCNA0000132C INSEDI01RDCNA0000133C INSEDI01RDCNA0000134C INSEDI01RDCNA0000135C INSEDI01RDCNA0000136C INSEDI01RDCNA0000137C INSEDI01RDCNA0000138C INSEDI01RDCNA0000139C INSEDI01RDCNA0000140C INSEDI01RDCNA0000141C INSEDI01RDCNA0000142C INSEDI01RDCNA0000143C INSEDI01RDCNA0000144C INSEDI01RDCNA0000145C INSEDI01RDCNA0000146C INSEDI01RDCNA0000147C INSEDI01RDCNA0000148C INSEDI01RDCNA0000149C INSEDI01RDCNA0000150C INSEDI01RDCNA0000151C INSEDI01RDCNA0000152C INSEDI01RDCNA0000153C INSEDI01RDCNA0000154C INSEDI01RDCNA0000155C INSEDI01RDCNA0000156C INSEDI01RDCNA0000157C INSEDI01RDCNA0000158C INSEDI01RDCNA0000159C INSEDI01RDCNA0000160C INSEDI01RDCNA0000161C INSEDI01RDCNA0000162C INSEDI01RDCNA0000163C INSEDI01RDCNA0000164C INSEDI01RDCNA0000165C INSEDI01RDCNA0000166C INSEDI01RDCNA0000167C INSEDI01RDCNA0000168C INSEDI01RDCNA0000169C INSEDI01RDCNA0000170C INSEDI01RDCNA0000171C INSEDI01RDCNA0000172C INSEDI01RDCNA0000173C INSEDI01RDCNA0000174C INSEDI01RDCNA0000175C INSEDI01RDCNA0000176C INSEDI01RDCNA0000177C INSEDI01RDCNA0000178C INSEDI01RDCNA0000179C INSEDI01RDCNA0000180C INSEDI01RDCNA0000181C INSEDI01RDCNA0000182C INSEDI01RDCNA0000183C INSEDI01RDCNA0000184C INSEDI01RDCNA0000185C INSEDI01RDCNA0000186C INSEDI01RDCNA0000187C INSEDI01RDCNA0000188C INSEDI01RDCNA0000189C INSEDI01RDCNA0000190C INSEDI01RDCNA0000191C INSEDI01RDCNA0000192C INSEDI01RDCNA0000193C INSEDI01RDCNA0000194C INSEDI01RDCNA0000195C INSEDI01RDCNA0000196C INSEDI01RDCNA0000197C INSEDI01RDCNA0000198C INSEDI01RDCNA0000199C INSEDI01RDCNA0000200C</p>	<p>OTTEMPERATA</p>
PR 13	<p>Prevedere:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- in corrispondenza delle litologie caratterizzate da coefficienti di permeabilità più elevati e laddove sono presenti falde superficiali, che le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni dei viadotti non determinino l'insorgere del rischio di diffusione di sostanze incompatibili veicolate dai fluidi di perforazione;</li><li>- misure affinché l'utilizzazione dei fanghi in corrispondenza delle litologie granulometricamente più grossolane non comporti anche la riduzione finale della trasmittività dei terreni stessi.</li></ul>	<p>Per la realizzazione dei pali di fondazione di cui all'art. 1.5.2 del capitolo 1 del progetto l'interferenza prevede l'uso di fanghi leggeri. I fanghi previsti nel progetto sono del tipo "fluidifangi leggeri". Per il miglior risultato si consiglia l'uso di fanghi a base di bentonite e sabbia, con un contenuto di sabbia del 10-15% in peso.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>	
PR 14	<p>Prevedere specifiche misure, ad integrazione di quelle derivanti da quanto stabilito al punto precedente, per evitare che la realizzazione e l'esercizio della linea influenzino sulla quantità e qualità delle acque, sul regime idraulico delle acque superficiali e delle acque sotterranee. Porre particolare attenzione, inoltre, alle aree di soggiacenza minima.</p>	<p>Gli studi antropologici sono stati svolti in collaborazione con il Comune di Milano, in occasione della progettazione del nuovo studio. I risultati sono stati integrati nel presente studio. In particolare, gli studi antropologici sono stati svolti in collaborazione con il Comune di Milano, in occasione della progettazione del nuovo studio. I risultati sono stati integrati nel presente studio.</p>	<p>RECERITA Verifica in affluente</p>	

A  
O  
d  
R  
h  
FV  
h  
g  
t  
e







			<p>IND010214M000207D, IND010214M000208E  IND010214M000209C, IND010214M000210F  IND010214M000211C, IND010214M000212D  IND010214M000213D, IND010214M000214G  IND010214M000215C, IND010214M000216E  IND010214M000217C, IND010214M000218D  IND010214M000219D, IND010214M000220E  IND010214M000221C, IND010214M000222D  IND010214M000223C, IND010214M000224E  IND010214M000225C, IND010214M000226D  IND010214M000227C, IND010214M000228E  IND010214M000229C, IND010214M000230D  IND010214M000231C, IND010214M000232E  IND010214M000233C, IND010214M000234D  IND010214M000235C, IND010214M000236E  IND010214M000237C, IND010214M000238D  IND010214M000239C, IND010214M000240E  IND010214M000241C, IND010214M000242D  IND010214M000243C, IND010214M000244E  IND010214M000245C, IND010214M000246D  IND010214M000247C, IND010214M000248E  IND010214M000249C, IND010214M000250D  IND010214M000251C, IND010214M000252E  IND010214M000253C, IND010214M000254D  IND010214M000255C, IND010214M000256E  IND010214M000257C, IND010214M000258D  IND010214M000259C, IND010214M000260E  IND010214M000261C, IND010214M000262D  IND010214M000263C, IND010214M000264E  IND010214M000265C, IND010214M000266D  IND010214M000267C, IND010214M000268E  IND010214M000269C, IND010214M000270D  IND010214M000271C, IND010214M000272E  IND010214M000273C, IND010214M000274D  IND010214M000275C, IND010214M000276E  IND010214M000277C, IND010214M000278D  IND010214M000279C, IND010214M000280E  IND010214M000281C, IND010214M000282D  IND010214M000283C, IND010214M000284E  IND010214M000285C, IND010214M000286D  IND010214M000287C, IND010214M000288E  IND010214M000289C, IND010214M000290D  IND010214M000291C, IND010214M000292E  IND010214M000293C, IND010214M000294D  IND010214M000295C, IND010214M000296E  IND010214M000297C, IND010214M000298D  IND010214M000299C, IND010214M000300E  IND010214M000301D, IND010214M000302E  IND010214M000303D, IND010214M000304E  IND010214M000305D, IND010214M000306E  IND010214M000307D</p> <p>SINTESI PER TECNICA PRODOTTORE</p> <p><b>PARTE GENERALE</b>  PROGRAMMA DI LAVORI PER LE OPERAZIONI  <b>OPERE TECNOLOGICHE</b>  PIANO DI CANTIERIZZAZIONE DELLE OPERAZIONI  NECESSARIE PER</p>	
PR 17	<p>Approfondire la valutazione di incidenza per la linea ferroviaria e per la linea elettrica, redigendola secondo quanto previsto dal D.P.R. n. 357/1997, per quanto riguarda la linea AT e qualora dalla valuta-</p>	<p>La valutazione di incidenza è stata redatta e coordinata in ottemperanza al D.P.R. n. 357/1997, anzitutto nel progetto nella cui tutela le preferenze e l'orientamento si proiettano ed alla stessa in sostanza</p>	<p><b>AMBIENTE</b>  <b>STUDIO DI INCIDENZA</b>  RELAZIONE DI STUDI E PERIODO DI  QUANTO E' CORRELATA IN PRODOTTORE PER</p>	OTTEMPERATA

16

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten initials]*

*[Handwritten initials]*

*[Handwritten initials]*

*[Handwritten initials]*

	zione di incidenza dovessero emergere impatti tali da compromettere la naturalità del SIC interferito, dovranno essere proposte soluzioni progettuali alternative e dovranno essere adottate le tecnologie a minor impatto ambientale da definire con un approfondimento in sede di progetto definitivo.		IND01E2C4M20045041 CARTOGRAFIE PRANHELEZCARMENA-GRG-PRNRA102F0M0000000 S0101E1-IND01E2F0M00045024	
PR 18	Realizzare in fase di progetto definitivo uno studio idrogeologico e geotecnico di dettaglio relabvamente alla galleria di S. Martino Buon Albergo volto alla definizione di tutti gli interventi da attuare sia per la salvaguardia dell'opera che delle matrici ambientali suolo e acque circostanti alla stessa.	Lo studio idrogeologico di dettaglio è completato nella fase di progettazione. A fini di fornire una valutazione degli impatti ambientali, per la parte art.24 del D. S. Martina Buon Albergo e dalle opere complementari alla sua realizzazione, è stato implementato un modello numerico di flussi delle acque sotterranee.	<u>OPERE CIVILI IN variante INTEGRATE</u> GRG-GRGHA E GRG-GRGHBA NELLA LINEA DI PROTEZIONE OGRO-IND01E2D0F0M000000002016	OTTEMPERATA
PR 19	Specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di esecuzione delle opere di compensazione nonché prevedere nel dettaglio le opere di mitigazione del rumore per garantire il rispetto dei limiti stabiliti dalla normativa vigente in ogni ricettore.	Le opere di mitigazione del rumore sono state definite con un più accurato dettaglio elaborato e riportato negli elaborati dell'11.02.2016 nella Tab. basati riportati nella colonna a fianco.	<u>RUMORE E VIBRAZIONI</u> IND01E2D0F0M0000002500-IND01E2D0F0M0000002600 IND01E2D0F0M0000002700-IND01E2D0F0M0000002800 IND01E2D0F0M0000002900-IND01E2D0F0M0000003000 IND01E2D0F0M0000003100-IND01E2D0F0M0000003200 IND01E2D0F0M0000003300-IND01E2D0F0M0000003400 IND01E2D0F0M0000003500-IND01E2D0F0M0000003600 IND01E2D0F0M0000003700-IND01E2D0F0M0000003800	OTTEMPERATA
PR 20	Approfondire la valutazione degli impatti per la componente vibrazioni durante la fase di cantiere e di esercizio, tenendo conto dei livelli vibrazionali preesistenti (prevedendo anche rilievi in continuo - 24 ore - presso gli edifici) ed approfondire l'elaborazione degli interventi di mitigazione al fine di garantire il rispetto dei limiti della normativa UNI 9614. Per quanto riguarda, inoltre, la simulazione relativa al transito contemporaneo di convogli, si richiede di: - verificare l'esistenza, lungo la linea, di eventuali ricettori di tipo industriale-artigianale dotati di macchinari di precisione, il cui corretto funzionamento può essere pregiudicato dalle vibrazioni indotte dai convogli; - completare la trattazione del transito contemporaneo di due convogli, con riferimento alle problematiche di stabilità degli edifici; - produrre elementi anche da letteratura e riscontri sperimentali per verificare l'attendibilità del modello matematico di propagazione adottato.	Il Progetto definitivo prevede per le vibrazioni un approfondimento in fase di esecuzione. Per la fase di cantiere è stato prodotto, in studio di fase, il documento VIA.	<u>RUMORE E VIBRAZIONE</u> <u>VIBRAZIONI</u> IND01E2D0F0M0000003900-IND01E2D0F0M0000004000 IND01E2D0F0M0000004100-IND01E2D0F0M0000004200 IND01E2D0F0M0000004300-IND01E2D0F0M0000004400 IND01E2D0F0M0000004500-IND01E2D0F0M0000004600 IND01E2D0F0M0000004700-IND01E2D0F0M0000004800 IND01E2D0F0M0000004900-IND01E2D0F0M0000005000 IND01E2D0F0M0000005100-IND01E2D0F0M0000005200 IND01E2D0F0M0000005300-IND01E2D0F0M0000005400 IND01E2D0F0M0000005500-IND01E2D0F0M0000005600 IND01E2D0F0M0000005700-IND01E2D0F0M0000005800 IND01E2D0F0M0000005900-IND01E2D0F0M0000006000 IND01E2D0F0M0000006100-IND01E2D0F0M0000006200 IND01E2D0F0M0000006300-IND01E2D0F0M0000006400 IND01E2D0F0M0000006500-IND01E2D0F0M0000006600 IND01E2D0F0M0000006700-IND01E2D0F0M0000006800 IND01E2D0F0M0000006900-IND01E2D0F0M0000007000	RECEPITA Da verificare in attuazione a seguito di nuove previsioni
PR 21	Approfondire la valutazione degli impatti per la componente radiazioni non ionizzanti, delineando con maggior dettaglio gli effettivi livelli potenziali di esposizione e le eventuali misure di mitigazione, evidenziando gli eventuali problemi di compatibilità elettromagnetica;	Ho completato l'adeguamento con l'aggiornamento del Quadro Di Riferimento Ambientale del sito. SIA oggetto di pubblicazione per lo studio di fase, in cui sono stati approfonditi gli impatti e gli effettivi livelli potenziali di esposizione, sia fa risulterà riferimento agli elaborati sponsorizzati dal 11.02.2016. L'elenco dei campi elettromagnetici contenuti nel PDF CD-11.02.2016.	<u>AMBIENTE</u> <u>SIA-OPERE IN variante</u> QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE RILAZIONE-IND01E2D0F0M0000007100 CARTE DI SINTESI DEGLI IMPATTI- Componente Rumore, Vibrazioni Campi elettromagnetici- IND01E2D0F0M0000007200 PMA	RECEPITA Verifica in attuazione

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

PR 22	Approfondire l'inserimento paesaggistico dell'opera lungo tutto il tracciato, in special modo in aree di particolare pregio, in prossimità di beni storico-architettonici (ad esempio Villaguterra-La Busa nei pressi della prog. 71+300) e nelle aree dalle quali questi beni sono visibili per accertare se la linea ne ostacola la fruizione o il raggiungimento nonché, ad esito dello studio stesso, specificare gli interventi di mitigazione o compensazione del caso;	Il Progetto definitivo nel 1° stato funzionale evadete le opere di contenimento progettato lungo tutto il tracciato. In particolare, i beni storico-architettonici esistenti nella pianura alluvionale nella tratta Venezia - Padova, non oggetto della linea, sono visibili da tutta l'arteria.	RELAZIONE: INDOGGI2R1R10000044CPIANIM_110A INDOGGI2R1R100000011D_1INDOGGI2R1R100000011D INDOGGI2R1R100000003D_1INDOGGI2R1R100000003D INDOGGI2R1R100000005C_1INDOGGI2R1R100000005C INDOGGI2R1R100000009C_1INDOGGI2R1R100000009C INDOGGI2R1R10000014C_1INDOGGI2R1R10000014C INDOGGI2R1R10000016C_1INDOGGI2R1R10000016C INDOGGI2R1R10000018D_1INDOGGI2R1R10000018D INDOGGI2R1R10000019D_1INDOGGI2R1R10000019D <b>OPERE TECNOLOGICHE</b> <b>IMPIANTI TECNOLOGICI - LINEA PRIMARIA A T. 32 kv</b> RELAZIONE: INDOGGI2R1R10000001A IMPIANTI TECNOLOGICI - LINEA DI 11 kV E AMPLIFICAZIONE RELAZIONE: INDOGGI2R1R10000001A	RECEPITA Da verificare in attuazione
PR 23	Approfondire gli interventi di sistemazione idraulica con tecniche di ingegneria naturalistica, definiti in funzione delle caratteristiche idrauliche, geomorfologiche e naturalistiche della stazione;	Il Progetto Definitivo ha previsto l'impiego di tecniche di tipo "elastico", quali gabbione e mattoni a spina, in corrispondenza alla linea AV in funzione con il tracciato stradale di campagna.	<b>OPERE CIVILI</b> <b>SEZIONI DI PROGETTO OPERE IDRAULICHE</b> INDOGGI2R1R10000011A <b>RILEVATI</b> RILEVATO FERRIQUARIE dal km 11+25,00 al km 11+43,65 INDOGGI2R1R10000012B RILEVATO FERRIQUARIE dal km 11+47,65 al km 11+55,47 INDOGGI2R1R10000013A VIADOTTO "ILLASI - PROGNOLO" dal km 11+502,12 al km 11+565,12: INDOGGI2R1R10000014A VIADOTTO FIBBIDI dal km 7+663,92 al km 10+020,92 INDOGGI2R1R10000015A <b>INTERFERENZE IDRAULICHE ED OPERE IDRAULICHE</b> SIST. MARONE TORRENTE ROSELLA INDEGGI2R1R1000001A	OTTEMPERATA
PR 24	Approfondire lo Studio archeologico al fine di verificare la sussistenza di eventuali interferenze con i reperti archeologici e, in tal caso, di individuare soluzioni ottimali di loro risoluzione.	E' stata effettuata la Verifica preliminare di interferenze con i reperti archeologici (prestiti) ai concetti di Sistema 1B (1+30) e 1C (1+30).	<b>ARCHEOLOGIA</b> <b>GENERALE</b> INDOGGI2R1R1000001A_1INDOGGI2R1R1000001A INDOGGI2R1R10000011A_1INDOGGI2R1R10000011A	OTTEMPERATA
PR 25	Prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica e prevedere la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'identità e l'uso in condizioni ambientali difficili (terreni di	Per le opere di mitigazione e riguardo ambientale, sono stati individuati le specie appartenenti alle serie autoctone e locali e la loro coltivazione e gli aspetti ecologici locali. In particolare per il ripristino delle aree di cantiere e delle aree adiacenti, è previsto il ricorso di materiale vegetativo, soprattutto di provenienza locale, prevista in collaborazione di Gian Maria Sironi Arch. e prevede la restituzione finale delle aree appartenenti al territorio di campagna, in modo da quello originario. Il progetto ha individuato le specie autoctone e locali, come "SILVIA" e "SILVIA".	<b>AMBIENTE</b> <b>INTERVENTI OPERE A VERDE</b> RELAZIONE: INDOGGI2R1R10000011B RELAZIONE: INDOGGI2R1R10000011C RELAZIONE: INDOGGI2R1R10000011D	OTTEMPERATA

	riporto di scadenze quartili, ecc).	Le quote di predisporre un suolo della sua base sciolta... (text partially obscured)		
PR_26	<b>Considerare, in relazione alla sismicità dell'area di studio, la classificazione del territorio sulla base del rischio sismico definita sulla base dell'ordinanza n. 3274/2003 della Presidenza del Consiglio dei Ministri "Normativa tecnica per le costruzioni in zone sismica e connessa classificazione sismica del territorio nazionale".</b>	Per mezzo della relazione in 3274/2003 e... (text partially obscured)	<b>OPERE CIVILI</b> <b>GEODALIA E GEOTECNICA</b> <b>SISMICA</b> INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P... INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P... INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P...	<b>OTTEMPERATA</b>
PR_27	<b>Predisporre, al fine delle verifiche di cui all'art. 26 comma 4 del D.Lgs n. 150/2002, le tavole dettagliate nelle quali vengano indicate ed evidenziate le opere, le particolarità progettuali, le misure mitigatrici e compensative con le quali sono state ottemperate le prescrizioni espresse nel parere CIPE, accompagnate da una relazione descrittiva specifica</b>	La progettazione dell'opera e gli studi ambientali... (text partially obscured)	<b>AMBIENTE</b> <b>INTERVENTI OPERE A VERDE</b> <b>RELAZIONE</b> <b>ABUSO INDIRIZZO/P...</b> <b>RUMORE E VIBRAZIONE</b> <b>RUMORE</b> INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P... INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P...	<b>OTTEMPERATA</b> Da verificare in situazione
PR_28	<b>Predisporre un progetto di monitoraggio ambientale, secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni; che dovrà essere allegato al progetto definitivo;</b>	Il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) è stato redatto... (text partially obscured)	<b>AMBIENTE</b> <b>PMA</b> INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P... INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P... INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P... INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P... INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P... INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P... INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P... INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P... INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P... INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P... INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P... INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P... INFORMAZIONE: INDIRIZZO/P...	<b>OTTEMPERATA</b>

*(Handwritten signatures and marks)*

A c d B

FCU W

W

			<p>IN00G1D12P6TAD000012D, IN00G1D12P6TAD000013C, IN00G1D12P6TAD000014C, IN00G1D12P6TAD000015C, IN00G1D12P6TAD000016C, IN00G1D12P6TAD000017C, IN00G1D12P6TAD000018C, IN00G1D12P6TAD000019C, IN00G1D12P6TAD000020C, IN00G1D12P6TAD000021C, IN00G1D12P6TAD000022C, IN00G1D12P6TAD000023C, IN00G1D12P6TAD000024C, IN00G1D12P6TAD000025C, IN00G1D12P6TAD000026C, IN00G1D12P6TAD000027C, IN00G1D12P6TAD000028C, IN00G1D12P6TAD000029C, IN00G1D12P6TAD000030C, IN00G1D12P6TAD000031C, IN00G1D12P6TAD000032C, IN00G1D12P6TAD000033C, IN00G1D12P6TAD000034C, IN00G1D12P6TAD000035C, IN00G1D12P6TAD000036C, IN00G1D12P6TAD000037C, IN00G1D12P6TAD000038C, IN00G1D12P6TAD000039C, IN00G1D12P6TAD000040C, IN00G1D12P6TAD000041C, IN00G1D12P6TAD000042C, IN00G1D12P6TAD000043C, IN00G1D12P6TAD000044C, IN00G1D12P6TAD000045C, IN00G1D12P6TAD000046C, IN00G1D12P6TAD000047C, IN00G1D12P6TAD000048C, IN00G1D12P6TAD000049C, IN00G1D12P6TAD000050C</p>	
PR 29	Revisare gli elaborati, anche successivi al progetto definitivo, in conformità alle specifiche del sistema cartografico di riferimento.	Gli elaborati sono stati redatti in conformità alle specifiche del sistema cartografico di riferimento.		OTTEMPERATA
PR 30	Prevedere quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).	È stata predisposta in sede di Progetto Definitivo l'elaborazione di un sistema di gestione ambientale dei cantieri, fatto per il quale è stata la consegna dei lavori un sistema di gestione ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).	<b>CANTIERIZZAZIONE</b> SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE IN00G1D12P6TAD000051C	OTTEMPERATA
PR 31	Svolgere le lavorazioni tutelando le aree agricole circostanti ai cantieri dal deposito delle polveri sulle colture pregiate ed utilizzare diserbanti biodegradabili.	Per le aree di cantiere sono state previste idonee misure di protezione per la tutela delle aree agricole limitate, inoltre, è prevista la realizzazione di opere di mitigazione che delimitano i cantieri realizzate con le tecniche del stesso tipo.	<b>CANTIERIZZAZIONE</b> LAVORI IN CANTIERE IN00G1D12P6TAD000052C, IN00G1D12P6TAD000053C, IN00G1D12P6TAD000054C	RECEPITA Verifica in attuazione
PR 32.a	Sviluppare gli interventi di mitigazione ed opere di compensazione secondo quanto indicato nello Studio di Impatto Ambientale e sue integrazioni, completandoli con le presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici.	In sede di progettazione definitiva gli interventi di mitigazione ed opere di compensazione paesaggistico-ambientale, maggiormente sviluppati e dettagliati rispetto al Progetto Preliminare hanno interessato, in particolare, la formazione delle fasce arboree ed arbustive lungo linea, la delimitazione dei viottoli mediante la creazione di un doppio filare arboreo, il vialetto Fileno e Vialetto Illasi, l'ampliamento e creazione di aree verdi a verde pubblico nell'ambito del Parco dell'Adige e del Comune di San Bonifacio, la creazione di aree verdi nel Comune di San Bonifacio, l'impianto ed il miglioramento della vegetazione ripariale con la creazione di una struttura (filare Fileno, Filare Illasi, Area verde Lancia) e la sistemazione naturalistica dei fondovalle con l'impianto di una fascia arborea lungo linea, la colonizzazione delle aree a verde pubblico, la creazione di aree di cantiere, dai siti di approvvigionamento, nonché la mitigazione ambientale delle aree interessate dalla galleria autostradale.	<b>AMBIENTE</b> <b>RELAZIONE OPERE A VERDE</b> CORCORATE IN00G1D12P6TAD000055C, IN00G1D12P6TAD000056C, IN00G1D12P6TAD000057C, IN00G1D12P6TAD000058C, IN00G1D12P6TAD000059C, IN00G1D12P6TAD000060C, IN00G1D12P6TAD000061C, IN00G1D12P6TAD000062C, IN00G1D12P6TAD000063C, IN00G1D12P6TAD000064C, IN00G1D12P6TAD000065C, IN00G1D12P6TAD000066C, IN00G1D12P6TAD000067C, IN00G1D12P6TAD000068C, IN00G1D12P6TAD000069C, IN00G1D12P6TAD000070C, IN00G1D12P6TAD000071C, IN00G1D12P6TAD000072C, IN00G1D12P6TAD000073C, IN00G1D12P6TAD000074C, IN00G1D12P6TAD000075C, IN00G1D12P6TAD000076C, IN00G1D12P6TAD000077C, IN00G1D12P6TAD000078C, IN00G1D12P6TAD000079C, IN00G1D12P6TAD000080C, IN00G1D12P6TAD000081C, IN00G1D12P6TAD000082C, IN00G1D12P6TAD000083C, IN00G1D12P6TAD000084C, IN00G1D12P6TAD000085C, IN00G1D12P6TAD000086C, IN00G1D12P6TAD000087C, IN00G1D12P6TAD000088C, IN00G1D12P6TAD000089C, IN00G1D12P6TAD000090C, IN00G1D12P6TAD000091C, IN00G1D12P6TAD000092C, IN00G1D12P6TAD000093C, IN00G1D12P6TAD000094C, IN00G1D12P6TAD000095C, IN00G1D12P6TAD000096C, IN00G1D12P6TAD000097C, IN00G1D12P6TAD000098C, IN00G1D12P6TAD000099C, IN00G1D12P6TAD000100C	OTTEMPERATA Da verificare in fase esecutiva a seguito di nuove prescrizioni
PR 32.b	Sviluppare gli interventi di mitigazione ed opere di compensazione avvalendosi, sia in fase di progetto che nella fase antecedente all'apertura dei cantieri,	Per gli interventi di mitigazione ambientale ed opere di compensazione, sia in fase di progetto Definitivo di sistemazione del Parco vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi. Anche in fase esecutiva con l'apertura	<b>AMBIENTE</b> <b>QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE</b> IN00G1D12P6TAD000101C, IN00G1D12P6TAD000102C, IN00G1D12P6TAD000103C, IN00G1D12P6TAD000104C, IN00G1D12P6TAD000105C, IN00G1D12P6TAD000106C, IN00G1D12P6TAD000107C, IN00G1D12P6TAD000108C, IN00G1D12P6TAD000109C, IN00G1D12P6TAD000110C	RECEPITA Verifica in attuazione

	dell'assistenza di specialisti per la protezione della flora e della fauna significativa presente.	rischio di svuotamento dell'assistenza di tali specialisti.	<p><b>INTERVENTI OPERE A VERDE</b></p> <p>RELAZIONE: INCD00102P8IA000001B      CROGRAFIE: INCD0102C4A000001C, INCD0102C4A000002C,      INCD0102C4A000003C, INCD0102C4A000004C,      INCD0102C4A000005C, INCD0102C4A000006C,      INCD0102C4A000007C,      PIANTUMERIE: INCD0102P8IA000001C, INCD0102P8IA000002C,      INCD0102P8IA000003C, INCD0102P8IA000004C,      INCD0102P8IA000005C, INCD0102P8IA000006C,      INCD0102P8IA000007C, INCD0102P8IA000008C,      INCD0102P8IA000009C, INCD0102P8IA000010C,      INCD0102P8IA000011C, INCD0102P8IA000012C,      INCD0102P8IA000013C, INCD0102P8IA000014C,      ALBUM TIPICI QUADRI: INCD0102Q0A000001C,      SEZIONI TIPO: INCD00102P8IA000001B, INCD00102P8IA000002B,      INCD00102P8IA000003B, INCD00102P8IA000004B,      INCD00102P8IA000005B, INCD00102P8IA000006B,      INCD00102P8IA000007B</p>	
PR 32.c	Sviluppare gli interventi di mitigazione ed opere di compensazione scegliendo tipologie di barriere acustiche integrate il più possibile con barriere a "verde", fornendo, per ciascun tipo, i valori dell'attenuazione, rappresentando i risultati su allegati grafici planimetrici di sintesi.	<p>Verifica dei livelli acustici da abbattere (servizio 10 dB(A), in relazione all'isolamento di barriere verdi. Le barriere vegetali presentano infatti un isolamento acustico variabile tra i 1 e 2 dB(A) per strati di profondità della fascia vegetale. Va da sé che, per ottenere l'effetto di protezione acustica richiesta le barriere vegetali dovranno presentarsi, una profondità di diverse decine di metri, incompatibile con gli spazi di disposizione. Ai fini migliorati l'integrazione della barriere antirumore con l'edilizia e quelle ortemperate alla disposizione in esame, sono stati previsti degli specifici impianti vegetali a tergo degli interventi, antinquinanti e di riserva agli elicotti delle Opere a verde per il soddisfacimento di quanto è stato possibile realizzare l'integrazione della barriere antirumore con gli interventi a verde.</p>	<p><b>AMBIENTE</b></p> <p><b>INTERVENTI OPERE A VERDE</b></p> <p>RELAZIONE: INCD00102P8IA000001B      CROGRAFIE: INCD0102C4A000001C, INCD0102C4A000002C,      INCD0102C4A000003C, INCD0102C4A000004C,      INCD0102C4A000005C, INCD0102C4A000006C,      INCD0102C4A000007C,      PIANTUMERIE: INCD0102P8IA000001C, INCD0102P8IA000002C,      INCD0102P8IA000003C, INCD0102P8IA000004C,      INCD0102P8IA000005C, INCD0102P8IA000006C,      INCD0102P8IA000007C, INCD0102P8IA000008C,      INCD0102P8IA000009C, INCD0102P8IA000010C,      INCD0102P8IA000011C, INCD0102P8IA000012C,      INCD0102P8IA000013C, INCD0102P8IA000014C,      ALBUM TIPICI QUADRI: INCD0102Q0A000001C,      SEZIONI TIPO: INCD00102P8IA000001B, INCD00102P8IA000002B,      INCD00102P8IA000003B, INCD00102P8IA000004B,      INCD00102P8IA000005B, INCD00102P8IA000006B,      INCD00102P8IA000007B</p>	OTTEMPERATA
R a)	Si raccomanda a) per il generale miglioramento dell'inserimento paesaggistico-ambientale dell'opera di 1° preferite, per i ponti ed i viadotti, l'utilizzo di strutture continue, a sezione variabile e con forme arrotondate; 2° qualora siano previste opere di protezione dal rumore, studiare la possibilità di inserirle nella struttura portante, ad esempio mediante impalcato a via inferiore; 3° prestare particolare cura alle forme ed alle superfici di pile e spalle ed alla loro naturalizzazione (piantumazioni, mascheramenti); 4° verificare ed omogeneizzare le sezioni delle pile dei viadotti al fine di minimizzare le alterazioni dinamiche, di rotta o di piena alluviale e di favorire l'inserimento.	<p>Le caratteristiche delle opere dovranno essere coerenti con le forme e le tipologie accettate dalla consuetudine. Ogni possibile interferenza con la fruizione e l'isolamento delle forme derivanti in rapporto all'inserimento dell'opera nel territorio (pile arrotondate con scanalature, volute curve, etc.) dovrà essere studiata e valutata.</p> <p>Le sezioni delle pile dei viadotti sono state omogeneizzate per quanto compatibile con i vincoli e le limitazioni di natura tecnica e, in particolare, in relazione alle raccomandazioni relative a dell'opera (trattandosi di interventi di natura tecnica) e per quanto compatibile con i vincoli e le limitazioni di natura tecnica e, in particolare, in relazione alle raccomandazioni relative a dell'opera (trattandosi di interventi di natura tecnica).</p> <p>La definizione delle opere di mitigazione, è stata di conseguenza in modo da</p>	<p><b>OPERE CIVILI</b></p> <p><b>SEZIONI DI PROGETTO</b></p> <p>SEZIONI TRASVERSALI TIPO TAV 5 DA 18 INCD00102P8IA000001B      PUNTE VIADOTTI      GENERALE      CARPENTERIA IMPALCATO DA 25 M IN C.A.P. INCD00102P8IA000001B      VIADOTTI FERRO      PIANTE INCD00102P8IA000001B, INCD00102P8IA000002B,      PIANTE INCD00102P8IA000003B, INCD00102P8IA000004B,      PIANTE INCD00102P8IA000005B, INCD00102P8IA000006B,      VIADOTTI LASSI      PIANTE INCD00102P8IA000007B      PIANTE INCD00102P8IA000008B</p>	OTTEMPERATA

A

G'

R

E

Fm

St  
 Au

gr  
 D

11

vs  
 A  
 D  
 L  
 M  
 A

CATEGORIA	DESCRIZIONE ATTIVITÀ	MIGLIORAMENTO	MIGLIORAMENTO	MIGLIORAMENTO
	<p>mento paesaggistico di tutti i viadotti.5 - prevedere che le opere di sostegno siano a paramento inclinato con coronamento continuo e rivestibile con pietre locali.6 - prevedere che gli imbocchi delle gallerie siano tagliati secondo le pendenze del terreno attraversato e raccordati con continuità alle opere di sostegno all'aperto</p>	<p>opere a verde permessa di verificare come i criteri di localizzazione e composizione delle strutture vegetali siano stati rispettati per le diverse morfologie dell'opera e nelle diverse condizioni ambientali. L'integrazione dell'opera (raccomandando la opere a verde con le presenze vegetazionali, attenuazione visiva e completo mantenimento visivo nei casi di maggior sensibilità paesaggistica. Il Progetto è redatto non prevede l'arrestamento di pile in albero al fine di evitare guai di tenuta di esecuzioni localizzate e quindi a monte determinati dalla struttura stessa. Per quanto riguarda le opere di protezione acustica sono previste insieme all'entrate, ancore alla struttura portante con altezza massima di circa 4,5m da p.l.</p>	<p>VIADOTTO DUCALI 1 PIANO DI INTERVENTO VERDE</p>	
R bi)	<p>che l'appaltatore dell'infrastruttura possieda, o in mancanza acquisisca, per le attività di cantiere, dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo, la certificazione ambientale ISO 14001 o la registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS);</p>	<p>Il CC adottava un sistema di Gestione Ambientale per i cantieri di cantiere in conformità alla norma UNI EN ISO 14001 o al regolamento comunitario CE 761/2001 (EMAS).</p>		OTTEMPERATA
R r)	<p>nel caso di interferenze con altre infrastrutture di corridoio, ancorché in previsione, adoperarsi con la massima cura per favorire lo scambio di informazioni, la cooperazione ed il coordinamento reciproco anche per quanto riguarda le fasi di cantierizzazione, favorendo l'uso coordinato delle aree di cantiere della viabilità, delle cave e dei siti di scarica per coordinare la progettazione delle opere a verde e delle opere di mitigazione e di compensazione, sia delle infrastrutture in se che delle interferenti;</p>	<p>Le opere a verde funzionali alla mitigazione e compensazione delle interferenti tenendo conto delle situazioni di presenza o assenza di opere a verde e delle mitigazioni previste per le opere in previsione di presenza delle interferenti viene in particolare, nelle diverse situazioni di presenza e presenza la somma (additiva non in controparte) delle opere a verde, riferenti ai due progetti con il risultato complessivo dell'azione di mitigazione e compensazione. L'integrazione tra le due soluzioni per la mitigazione di una struttura verde si è grado di rispondere simultaneamente alle esigenze di mitigazione delle due infrastrutture (AV e Sistema delle tangenziali veicoli)</p>	<p>AMBIENTE INTERVENTI OPERE A VERDE RELAZIONE INTERFERENZE</p>	OTTEMPERATA
R ii)	<p>che vengano scelte le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;</p>	<p>Le misure di mitigazione sono state scelte in funzione delle azioni degli interventi valutati nel SIA del PP approvato.</p>	<p>AMBIENTE INTERVENTI OPERE A VERDE RELAZIONE INTERFERENZE GENERALE PIANO D'AREA LOTTO 1 E LOTTO 2 RELAZIONE PIANO D'AREA DELLE OPERE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE INTERFERENZE</p>	RECEPITA Da verificare in attuazione
R e)	<p>che le verifiche acustiche siano rielaborate nell'eventualità di un nuovo modello di esercizio;</p>	<p>Lo studio acustico di dettaglio è stato elaborato sulla base del compendio di esercizio trasmesso al CC da Italferr. Tale modello di esercizio è stato approvato dalla RELAZIONE ACUSTICA INTERFERENZE</p>	<p>AMBIENTE INTERFERENZE RELAZIONE ACUSTICA INTERFERENZE</p>	OTTEMPERATA



## 6. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Dall'esame effettuato nella precedente tabella, e sulla base delle documentazioni e considerazioni effettuate del Proponente, si evince una sostanziale ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni di cui alla Delibera CIPE 94/2006, nella considerazione che per alcune di esse risulta necessaria la verifica delle indicazioni progettuali in corso di attuazione. In particolare in relazione alle indagini faunistiche e alle opere di mitigazione costituite per le componenti rumore e atmosfera, si ritengono necessarie la verifica e il controllo in fase di monitoraggio ambientale.

Per effetto di quanto esposto in precedenza, ai fini della Verifica di Ottemperanza del Progetto Esecutivo ed al proseguimento delle fase di Attuazione, la Commissione ha concluso il suo esame del Progetto Definitivo relativo al "AV/AC Torino - Venezia, Tratta Verona - Padova - 1° Lotto Funzionale Verona - Bivio Vicenza"/1° Sublotto Verona - Montebello Vicentino, giungendo alle seguenti conclusioni:

Le prescrizioni, di cui alla Delibera CIPE n° 94/2006 del 29/03/2006, sono state sostanzialmente ottemperate dal Proponente nel Progetto Definitivo. Per l'esame analitico delle prescrizioni e delle relative modalità di ottemperanza si rimanda a quanto riportato nella "Tabella di ottemperanza" sopra riportata.

Le prescrizioni CIPE sono state esaminate suddivise nelle due categorie:

- Prescrizioni - dalla n. 1 alla n. 32 (con 11 sotto-prescrizioni, per un totale di 40);
- Raccomandazioni - dalla n. a) alla n. e) (per totali 5 Raccomandazioni).

Le verifiche hanno portato a ritenere, in linea generale, ottemperate le suddette prescrizioni.

- Risultano Ottemperate n° 23 Prescrizioni (la n° 1, 2a, 2b, 2c, 2e, la 8, 10, 11, 12, 13, 17, 18, 19, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32a e 32b) e n°4 Raccomandazioni (a, b, c, ed e);
- Risultano Ottemperate (ma solo per le parti non in Variante mentre occorrerà una ulteriore verifica sulle tratte variate) n° 1 Prescrizione (la n° 4).
- Risultano Recepite (da verificare in fase di Verifica dell'Attuazione) n°12 Prescrizioni (la 5, 6, 7, 9, 14, 15, 16, 20, 21, 22, 31 e 32b) e n°1 Raccomandazioni (la d);
- Risultano Non Applicabili (in quanto riferite a tratti non compresi nel 1° lotto funzionale) n° 4 Prescrizioni (la n° 2d, 3a, 3b e la 3c).
- Tra le Recepite sono sottoposte ad ulteriori Prescrizioni n°1 Prescrizioni (la 20);
- Tra le Ottemperate n°1 Prescrizioni (la 32a) risultano sottoposte ad ulteriori prescrizioni

## 7. CONSIDERAZIONI FINALI DI ISTRUTTORIA

### 7.1 CRITICITÀ RELATIVE AGLI ASPETTI GENERALI

Le stime del Proponente mettono in evidenza un forte impatto sui terreni votati a produzione agricola di qualità (vigneti di qualità, etc.) e un consumo di suolo agricolo vocato a tali produzioni. Si ritiene quindi necessaria l'individuazione di precise misure di compensazione, a valenza agricola, per evitare effetti pregiudizievoli a danno delle produzioni agricole di qualità interessate dal progetto proposto e per impedire successive eventuali conseguenze sulla redditività e la coerenza produttiva del territorio di qualità interferito.

Vi sono inoltre ancora alcuni aspetti progettuali che, pur accogliendo in parte le prescrizioni, necessitano di ulteriori ampliamenti delle attività di indagine e di analisi anche se solo a conferma di soluzioni prese ma non ampiamente comprovate, come sulle proposte di opere di mitigazione, sulle analisi di qualità delle acque superficiali e in generale sulle cantierizzazioni, sul PMA e sull'accuratezza del Progetto Definitivo con il Coordinamento con le altre opere in progetto sul medesimo territorio, come la S.I.T.A.V.E, infrastruttura non ancora giunta al livello di vincolo preordinato all'esproprio, ma già provvista di Parere di Compatibilità VIA.

### 7.2 PARERE REGIONALE VENETO

La Regione Veneto, interessata dal progetto della tratta AC/AV Verona-Vicenza, ha espletato il proprio iter di Verifica Ambientale, relativo alla totalità della tratta e degli ambiti di variante (oggetto di altro Parere), espletando un suo iter di Verifica Ambientale, relativo alla totalità della tratta e quindi comprensivo anche degli ambiti di variante (oggetto di differente Parere).

A  
C  
M  
P  
L  
M  
su  
a

In data 10/10/2016 la Regione ha emesso il Parere della Commissione Regionale VIA n. 1595 relativo a: *IRICAV DUE - Linea AV/AC Verona-Padova - Sottratta Verona-Vicenza - 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza - Comuni di localizzazione: San Bonifacio, San Martino Buon Albergo, Verona, Belfiore, Zevio, Monteforte d'Alpone, Areole, Caldiero (VR), Montebello Vicentino, Montecchio Maggiore, Altavilla Vicentina Vicenza, Lonigo, Brendola (VI)* - Procedura di VIA statale e Legge Obiettivo (D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. e L.O. n. 443/01, L.R. n. 10/1999 e ss.mm.ii.), Parere risultato positivo e dotato di impianto di prescrizioni e raccomandazioni che qui si condividono integralmente.

In particolare il parere presenta un quadro prescrittivo che individua criticità puntuali relative a problematiche sull'approvvigionamento dei materiali inerti e con indicazioni prescrittive, che qui si intendono condivise fatte salve ulteriori prescrizioni di cui al corrente parere, e con una serie di prescrizioni generali relative a:

- Prescrizioni di carattere generale
- Prescrizioni specifiche formulate dalla sezione di Bacino Adige Po – Sezione di Verona
- Prescrizioni specifiche formulate dalla sezione di Bacino Brenta Bacchiglione – Sezione di Vicenza
- Prescrizioni ARPAV
- Piano di monitoraggio ambientale

### 7.3 INTERFERENZA CON IL SLTA.VE.

Il Progetto sottoposto alla attuale Procedura di Verifica di ottemperanza afferisce alle opere in variante del Progetto Definitivo della *AV/AC Torino-Venezia, Tratta Verona-Padova, Lotto Funzionale Verona-Bivio Vicenza*, approvata con delibera CIPE Delibera n. 94 del 29.03.2006 limitatamente al 1° Sublotto Verona - Montebello e Grisignano di Zocco – Padova. Nel corso di questi 11 anni è stato sottoposto ad esame di Compatibilità il Progetto relativo al Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete (SLTA.VE.), afferente in parte al medesimo territorio), progetto che ha ottenuto il Parere di Compatibilità Ambientale in data 28.07.2010 con il parere n°473/2010.

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

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

### 7.4 INTERFERENZA CON AREE DI AGRICOLTURA DI PREGIO

È molto sentita sul territorio la problematica relativa alle interferenze con aree agricole pregiate (in prevalenza vigneti), per i quali si propone, con misure di incentivazione, la creazione di aree a vigneto di superficie pari a quella sottratta, da eseguirsi con verifiche e affinamenti in fase di progettazione esecutiva, secondo alcune semplici linee guida:

- A) Quantificazione delle superfici in mq (a vigneto ma non solo) sottratte in modo permanente a seguito dell'intervento ferroviario, basato su visure catastali.
- B) Studio agronomico finalizzato ad identificare le superfici idonee al reimpianto di viti o altre produzioni, nell'ambito degli stessi comuni interessati e 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, nell'ambito dei comuni attraversati dalla linea AV che si impegnino a realizzare gli impianti compatibilmente con la disciplina di settore. Per ciascun comune saranno a disposizione incentivi per superfici equivalenti a quelle occupate permanentemente dalle opere ferroviarie, secondo modalità da definire in accordo con la Regione.

L'aiuto economico sarà concesso per le tipologie di azioni finalizzate alla trasformazione di terreni incolti o a seminativo in terreni a produzioni di pregio, quali:

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, per tutte le attività, sarà a fondo perduto ed il relativo ammontare sarà determinato dopo la sottoscrizione di apposito accordo con la Regione, anche sulla base della reale superficie produttiva interessata e presente nello schedario, tenendo in considerazione quanto previsto dalla normativa regionale per l'incentivazione comunitaria.

#### Tutto ciò PREMESSO

La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, considera che

Il Progetto Definitivo del 1° Lotto Funzionale risulta rispondente al Progetto Preliminare approvato dal CIPE con Delibera n. 94/2006 ed alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione dell'opera, relativamente alle parti d'opera del Progetto Preliminare approvato nei seguenti tratti del 1° sublotto Verona-Montebello Vicentino:

- dal km 0+000,00 al km 12+725,00;
- dal km 29+482,31 (corrispondente al km 28+837,94 del P.P.) al km 32+525,00 (fine 1° sub lotto e corrispondente al km 28+837,94 del P.P.).

Il Progetto Definitivo è stato esaminato nella sua logica complessiva, giungendo al

#### PARERE CHE

1. Sussista una sostanziale coerenza del progetto definitivo al progetto preliminare oggetto della Delibera CIPE n°94 del 29/03/2006.
2. Le variazioni del progetto definitivo, con riferimento ai singoli tratti sottoposti a Verifica di Ottemperanza, sono del tutto marginali e non assumono rilievo sia sotto l'aspetto localizzativo che dal punto di vista della compatibilità ambientale.
3. La fase di cantierizzazione risulta sostanzialmente coerente con le previsioni del progetto definitivo fatti salvi gli aspetti di maggior dettaglio presenti negli elaborati.
4. Il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA), nelle linee generali di impostazione, è condivisibile, ed appare ad un buon livello di definizione e di localizzazione delle postazioni di misurazione, ma dovrà essere modulato ed armonizzato secondo quanto previsto dalla Normativa vigente ed ricalibrato in modo da rappresentare un documento capace di intercettare le criticità che dovessero presentarsi nella realtà. Questo è tanto più vero per i monitoraggi in corso d'opera (che seguono lo sviluppo dei cantieri) e per componenti quali rumore e vibrazioni il cui effetto è puntualmente riconducibile alla sorgente inquinante.

#### 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 94/2006 sul progetto definitivo "AV/AC Torino - Venezia. Tratta Verona - Padova, 1° Lotto Funzionale Verona - Bivio Vicenza"

#### ESPRIME PARERE POSITIVO

sul progetto definitivo "Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Verona - Padova, 1° Lotto Funzionale Verona - Bivio Vicenza", nelle parti comprese tra il km 0+000 e il km 12+725,00; e tra il km 29+482,31 (corrispondente al km 28+837,94 del P.P.) e il km 32+525,00 (fine 1° sub lotto e corrispondente al km 28+837,94 del P.P.), nella stesura trasmessa in data 01.02.2016 e acquisita al prot. DVA-2016-00002636 del 03/02/2016, così come integrata dalle risposte alle integrazioni e alle prescrizioni di cui al Parere della Regione Veneto, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea, condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni di seguito indicate, con la precisazione che qualora gli esiti degli approfondimenti presunti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del presente parere si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti interessate dalle suddette variazioni.

ASILI OPERATIVI - PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI - PROIEZIONI ESECUTIVE:

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

## Piano di Utilizzo Terre

1. Il Proponente, prima della presentazione del Progetto Esecutivo dovrà presentare un aggiornamento del Piano di Utilizzo Terre (esaminato in Procedura VIA relativo alle Varianti) corredato da una relazione aggiornata di gestione di tutti i materiali (terre e rocce da scavo, materiali di risulta dalle demolizioni, rifiuti e ballast) a valle del Progetto Esecutivo dell'intero 1° lotto Funzionale

## Progettazione esecutiva

2. In fase di Progetto Esecutivo dovranno essere presentate, in sede della 1a fase di Attuazione, tutte le specifiche istanze di concessione, corredate dalle singole analisi di dettaglio, formulate per ogni attraversamento di corso d'acqua demaniale illustrandone soluzione finale e fase cantieristica;
3. Preso atto delle documentazioni esaminate in relazione alle possibili interferenze con altri interventi programmati sul territorio, nelle fase di progettazione esecutiva si dovrà tenere conto delle previsioni e interferenze con gli altri interventi programmati sul territorio (in particolare con il Si.Ta.Ve) verificandone e risolvendone le interferenze con le Autorità territoriali competenti e relazionando nel progetto tutte le eventuali soluzioni conseguenti.
4. Prima dell'avvio dei cantieri si dovrà procedere all'effettuazione di apposite campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) in fase ante operam, di durata pari a 30 giorni in accordo con ARPAV. In merito alle precauzioni generali da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, si prescrive quanto segue:
  - a) la bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiale e dei cumuli;
  - b) la periodica pulizia delle strade pubbliche interessate dalla viabilità di cantiere da valutare in accordo con le Amministrazioni locali;
  - c) la copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti;
  - d) la limitazione della velocità dei mezzi all'interno dei cantieri: tale velocità non dovrà superare i 30 km/h;
  - e) lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere;
  - f) l'installazione di dispositivi anti particolato sui mezzi operanti all'interno del cantiere e l'uso di veicoli omologati Euro 4/ Stage IIIB;
  - g) la bagnatura delle piste di cantiere, con frequenza funzione delle condizioni operative e meteorologiche;
  - h) Informazione e formazione delle maestranze sulle prescrizioni impartite al fine di ridurre al minimo le dispersioni di polveri.
5. Dovranno essere garantiti nel periodo di cantiere e successivo alla realizzazione dell'opera sia la continuità della viabilità podereale che l'accesso ai fondi e la continuità del sistema idraulico (irriguo e di colo). I passaggi e le strutture irrigue dovranno avere adeguate dimensioni.

## Cantieri:

6. A valle della progettazione esecutiva, il Proponente dovrà aggiornare – ove necessario – i piani di cantierizzazione, con, per ogni cantiere:
  - a) la localizzazione esatta del cantiere, confini, eventuali interferenze con altri cantieri in zona.
  - b) Indicazione dei macchinari che saranno utilizzati nei diversi cantieri e nelle diverse fasi di lavorazione, con le relative specifiche a livello di emissioni inquinanti, di potenza acustica etc. e le relative specifiche per la manutenzione di tutta la strumentazione necessaria; ogni macchinario sarà selezionato nel rispetto delle più recenti direttive europee;
  - c) i layout definitivi di cantiere, con indicazioni sulle zone operative, sulle zone di deposito macchinari, sulle zone di manutenzione, sulle zone di deposito temporaneo dei materiali;
  - d) una accurata progettazione degli impianti di gestione delle acque per ogni singolo sito/cantiere, specificando le superfici di riferimento di ogni impianto, le modalità di gestione, trattamento e allontanamento delle acque di prima e seconda pioggia, i recapiti finali etc.
  - e) un piano di gestione delle eventuali emergenze per ogni singolo cantiere, con l'individuazione dei meccanismi di attivazione del piano, la definizione delle responsabilità e la descrizione delle risorse specificamente dedicate

Per i contenuti dei piani di cantierizzazione riguardanti le attività di monitoraggio e le mitigazioni si vedano le specifiche prescrizioni contenute nei successivi capitoli "PMA" e "Mitigazioni" del presente quadro prescrittivo.

Tale relazione di cantierizzazione, con tutti i contenuti più sopra definiti, dovrà essere presentata al MATTM per approvazione al termine della progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori.

7. Relativamente ai cantieri logistici ed operativi per lo scarico delle acque nere si prescrive l'allaccio alla fognatura pubblica o in subordine la realizzazione di un adeguato impianto di trattamento.
8. Il Proponente provvederà a redigere il Progetto Esecutivo delle soluzioni idrauliche presentate nel SIA, concordandole con gli Enti/Autorità competenti nel territorio e ricevendone l'approvazione finale. Il Progetto Esecutivo, con i pareri dei suddetti Enti/Autorità, dovrà essere trasmesso al MATTM al termine della progettazione esecutiva e prima dell'inizio dei lavori.

#### Piano di Monitoraggio Ambientale

9. Il Proponente provvederà ad aggiornare e ad estendere il piano di monitoraggio presentato nel SIA, concordandolo con le ARPA regionali, e stabilendo con loro – sia a livello procedurale che esecutivo – le modalità operative con le quali condurre i monitoraggi, i punti di campionamento, le strumentazioni da adottare, le modalità di misura, le frequenze, le durate, i parametri da rilevare e le modalità di restituzione dei dati, incluse le responsabilità annesse e connesse, *ante operam*, corso d'opera (cantiere) e *post operam* (esercizio). In questo piano dovrà essere data particolare attenzione a:
  - a) In considerazione della vicinanza di alcuni ricettori sia alle zone di Cantiere che alle aree di Lavoro, e in relazione agli impatti futuri, ipotizzabili nel periodo di esercizio, si ritiene opportuno ricalibrare il monitoraggio relativo alla componente ambientale "atmosfera", sia in fase ante-operam che di cantiere e post-operam.
  - b) il progetto di monitoraggio dell'ambiente idrico per la componente "acque superficiali", con i parametri relativi alla qualità biologica, come previsti dal D. Lgs. 152/06 ss.mm.ii., definendo anche le opportune misure di mitigazione qualora vengano raggiunte e superate determinate soglie di significatività degli impatti;
  - c) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "acque sotterranee", prevedendo, in accordo con ARPA, il controllo di alcuni punti critici attraverso opportuni indicatori, come, ad Es., i punti di dispersione nel suolo delle acque di piattaforma
  - d) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "suolo e sottosuolo", in particolare per verificare l'efficacia degli accorgimenti e delle mitigazioni proposti in fase di progettazione definitiva;
  - e) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "rumore e vibrazioni", per il quale dovranno essere definiti tipologia e numero di centraline fisse e/o mobili, da installare sia per le fasi di cantiere che per le fasi post-operam di esercizio, al fine di verificare strumentalmente il non superamento dei limiti di legge per tutti i ricettori censiti nel SIA e potenzialmente impattati, garantendo sempre il rispetto del DPCM 14/12/1997 ed escludendo in ogni caso la possibilità di lavorazioni in deroga.
  - f) il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "salute pubblica" dovrà essere implementato in maniera da verificare che, in esercizio, le misure di mitigazione di tipo indiretto previste per contenere gli impatti sull'ambiente acustico in relazione ai ricettori individuati siano effettivamente efficaci nel mantenere al di sotto dei limiti vigenti le emissioni acustiche derivanti dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura in progetto.

Il piano dei suddetti monitoraggi e la versione finale aggiornata e completa del PMA (che, quindi, dovrà anche includere i monitoraggi proposti dal Proponente nella documentazione integrativa presentata) dovranno essere concordati con le ARPA regionali e trasmessi al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori.

Le modalità di conduzione degli stessi monitoraggi e i loro esiti (ed ogni altra attività *ante operam*, in corso d'opera e *post operam* ad essi correlata) saranno invece controllati e approvati direttamente da ARPAV.

#### Mitigazioni e Compensazioni

10. Il Proponente, in fase di progettazione esecutiva, provvederà alla progettazione di dettaglio di tutti

gli interventi di mitigazione previsti nel SIA, che saranno presentati in un unico documento organico, che comprenda anche un programma di controllo e manutenzione degli interventi stessi, specificato per ogni tipologia di mitigazione.

La relazione contenente le misure di mitigazione sarà condivisa con le ARPA regionali e poi trasmessa al MATTM per approvazione prima dell'avvio dei lavori

11. Indicare precise misure di compensazione, a valenza agricola, per evitare effetti pregiudizievoli a danno delle produzioni agricole di qualità interessate dal progetto proposto e per impedire successive eventuali conseguenze sulla redditività e la coerenza produttiva del territorio di qualità interferito.
12. In relazione alla problematica della protezione del patrimonio agroalimentare impattato, prevedere misure di compensazione relative alle interferenze con aree agricole pregiate (in prevalenza vigneti), con interventi di incentivazione atti a favorire la creazione di aree a vigneto, o altre coltivazioni di pregio preesistenti, di superficie pari a quella sottratta, da eseguirsi con verifiche e affinamenti in fase di progettazione esecutiva, dandone riscontro ed evidenziazione nella successiva 1a Fase di Attuazione..

### Cronoprogramma dei Lavori

13. Il Proponente in fase ante operam provvederà a trasmettere al MATTM per approvazione un cronoprogramma dei lavori aggiornato, che tenga conto degli eventuali elementi di novità che emergeranno nel corso della progettazione esecutiva e di ogni altra variazione che potrà prevedibilmente scaturire durante le procedure di approvazione presso gli Enti e le Autorità citati a vario titolo nel presente quadro prescrittivo.

#### CORSO D'OPERA – FASI DI REALIZZAZIONE:

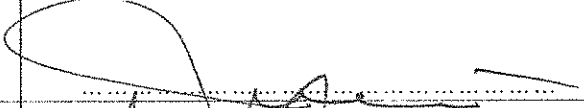

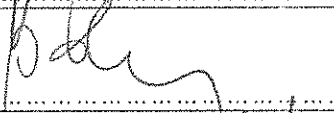
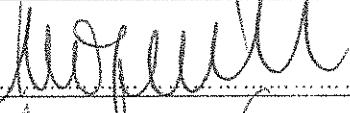

*Ente Vigilante:* ARPA Regionale

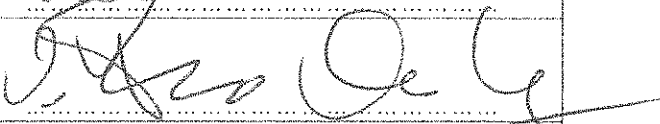
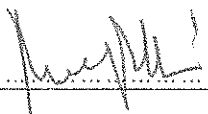
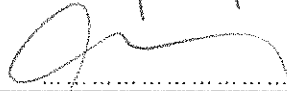

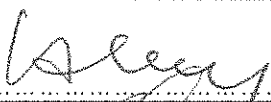
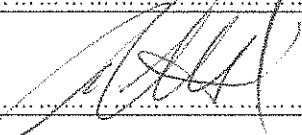
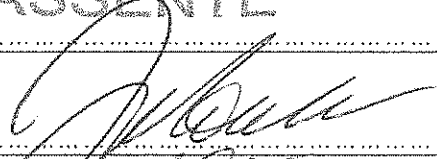
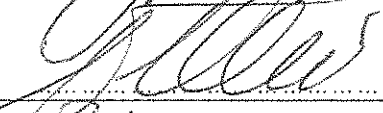

14. Con riferimento alla prescrizione n°4 estendere, in accordo con ARPAV, le campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) di cui alla prescrizione citata, alla fase di corso d'opera, con frequenza trimestrale, su tutti i punti monitorati in concomitanza alle attività più impattanti dal punto di vista dell'emissione delle polveri.

#### POST OPERAM – FASI DI ESERCIZIO:

*Ente Vigilante:* ARPA Regionale

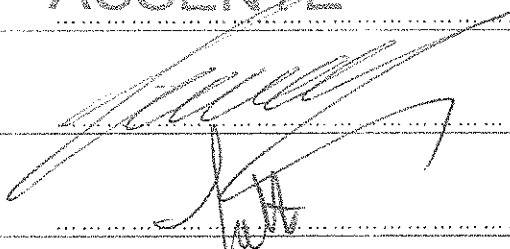

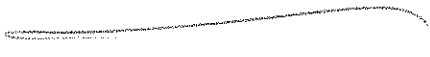
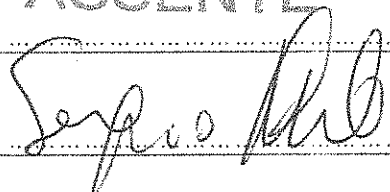
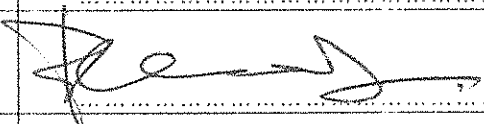
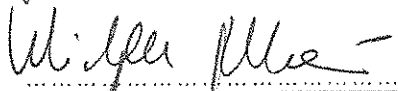

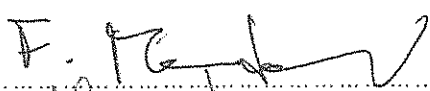
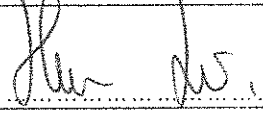
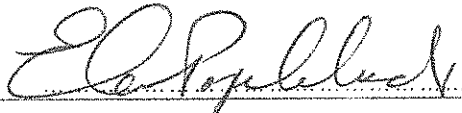
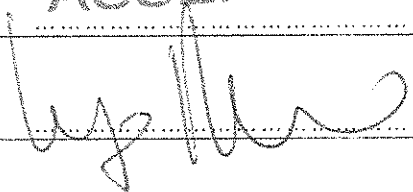
15. Con riferimento alla prescrizione n°4 estendere le campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) di cui alla prescrizione citata, alla fase di post operam per una durata pari a 30 giorni, eseguita in accordo con ARPAV.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	

Prof. Saverio Altieri	ASSENTE
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	<del>Borgia</del> ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE ✓
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE

Handwritten notes and checkmarks on the right margin of the page, including a large checkmark and several smaller marks.

Handwritten initials or marks at the bottom left of the page.

Avv. Luca Di Raimondo	ASSENTE
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	ASSENTE
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	ASSENTE
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	



Dott. Vincenzo Sacco	<i>V. Sacco</i>
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	ASSENTE
Dott. Franco Secchieri	<i>F. Secchieri</i>
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	ASSENTE
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE

