

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

VISTA la domanda per lo svolgimento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 167 c. 5 e dell'art. 183 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i., presentata in data 01/02/2016 con nota prot. 20/2016, dal Consorzio IRICAV Due (di seguito Proponente) e acquisita agli atti della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito Direzione) con prot. DVA/2649 del 3/2/2016, relativa al *Progetto Definitivo della Linea AV/AC Verona – Padova 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza* per le opere in Variante rispetto al Progetto Preliminare già sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ed approvato con la delibera CIPE n. 94 del 29/03/2006, e contestuale avvio della procedura di approvazione del Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012 per l'intero 1° lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza;

VISTI

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e ss.mm.ii.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. che nella Parte II, Titolo III, Capo IV “*Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi*” regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale ed in particolare art.185 “*Compiti della Commissione Speciale VIA*”;
- 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 s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS e i successivi decreti integrativi;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/2011/168 del 28/10/2011 di nomina del rappresentante della Regione Veneto;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare DM n. 308 del 24.12.2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

CONSIDERATO che:

- il progetto in esame è parte della tratta Torino – Venezia e rientra nell'ambito della realizzazione dei Corridoi transeuropei programmati sul territorio italiano, in particolare il Corridoio Pan europeo V che si sviluppa lungo la direttrice OVEST-EST (che collega Lisbona a Kiev in Ucraina) ed individua nello specifico l'Asse Prioritario Lione - Torino - Venezia - Trieste - Budapest (PP6);
- il Contratto di Programma tra il Ministero dei Trasporti e l'Amministrazione Straordinaria dell'Ente FS., sottoscritto il 23 gennaio 1991, ha indicato tra gli obiettivi strategici la realizzazione della linea A.C. Torino - Venezia (art. 3.4.1).
- con la delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, “*Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche*” e s.m.i., ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, è stato approvato il primo pro-

gramma delle infrastrutture strategiche, che include nell'allegato 1 la "Tratta AV/AC Verona - Padova",

- la "tratta veneta dell'asse AV/AC Milano - Venezia - Trieste (Corridoio TEN 5)" è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell'ambito delle "infrastrutture di preminente interesse nazionale";

PRESO ATTO che in relazione al progetto "AV/AC Linea Torino Venezia, tratta AV/AC Verona - Padova":

- in data 6/12/2005 con parere n. 33_CS VIA_PRR_VIA la Commissione ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sul progetto preliminare;
- con la Delibera n.33/2006 del 29/3/2006 il CIPE ha approvato ai sensi dell'art.166 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., con prescrizioni da attuare in fase di redazione e di realizzazione del progetto definitivo e con raccomandazioni, il progetto preliminare del "Collegamento ferroviario AV/AC Verona - Padova", limitatamente alle tratte di 1° fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova.

PRESO ATTO che con nota prot. n. 20/2016 del 1/2/2016, acquisita al prot. DVA/2649 del 3/02/2016, il Proponente depositava la copia della dichiarazione sostitutiva di atto notorio, resa ai sensi dell'art. 47 del D.P.R. n. 445 del 28/12/2000, attestante il valore delle opere oggetto di VIA, ai fini del contributo dello 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare e con nota prot. DVA/2765 del 4/02/2016 l'originale della quietanza di versamento del contributo di cui all'art. 9 del D.P.R. 90/2007;

PRESO ATTO che in data 30/01/2016 il Proponente ha provveduto all'avviso a mezzo stampa, relativo all'avvenuto deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale, di cui all'oggetto, per la pubblica consultazione, sul quotidiano a diffusione nazionale "La Repubblica" e sui quotidiani a diffusione regionale "L'Arena" e "Corriere del Veneto", trasmessi unitamente all'istanza presentata in data 01/02/2016, con nota prot. 20/2016;

PRESO ATTO che in data 4/02/2016, con nota prot DVA/2868, la Direzione comunicava alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS (di seguito Commissione) l'avvenuto completamento delle verifiche preliminari in merito alla procedibilità della istanza di VIA Speciale ai sensi degli artt. 165, 167 e 183 e segg. del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e trasmetteva contestualmente la documentazione per l'avvio dell'istruttoria - nota acquisita al prot. CTVA/451 dell'8/2/2016;

VISTA la nota prot. CTVA/552 del 16/02/2016, con la quale il Presidente della Commissione assegnava il procedimento al gruppo istruttore comprensivo del rappresentante Regionale del Veneto;

VISTA le note del MIBACT - Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio prot. n. 31330 del 17/12/2015, 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, di 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;

TENUTO CONTO della nota della Regione Veneto - Dipartimento Ambiente prot. n. 96561 del 10/03/2016, acquisita al prot. CTVA/949 del 15/03/2016 di trasmissione della richiesta di integrazioni della Sezione Regionale Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUUV) prot. 68786 del 22/02/2016 relativa alla VINCA;

TENUTO CONTO della nota della Regione Veneto - Dipartimento Ambiente prot. n. 1054901 del 16/03/2016, acquisita al prot. CTVA/972 del 17/03/2016 di trasmissione della richiesta di integrazioni complessiva della Commissione Regionale VIA;

VISTA la Richiesta di Integrazioni in data 17/03/2016 prot. CTVA/984 e perfezionata in data 14/04/2016 con la nota prot. CTVA/1350, con la quale la Commissione ha chiesto la redazione di documentazione integrativa agli elaborati progettuali presentati in sede di istanza;

VISTA la nota prot. DVA/7542 del 18/03/2016, acquisita dalla Commissione al prot. CTVA/1008 del 18/03/2016, con la quale la Direzione trasmetteva alla Commissione la nota della Società Multiservizi SB recante parere del Comune di San Bonifacio ed elementi relativi alle interferenze delle opere in progetto con reti servizi del territorio comunale;

VISTA la nota prot. DVA/7739 del 21/03/2016, acquisita dalla Commissione al prot. CTVA/1047 del

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

22/03/2016, con la quale la Direzione trasmetteva la nota della Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare prot. 4933/PNM dell'8/3/16 che comunicava di aver esaminato lo Studio di Incidenza Ambientale presentato dal Proponente e di non avere osservazioni sul progetto;

VISTA la nota di RFI S.p.A. del 20/04/2016, acquisita dalla Commissione al prot. CTVA/1425 del 20/04/2016, con la quale, in riscontro alla richiesta di integrazioni di cui al prot. CTVA/984, è stata inviata la revisione del documento "Analisi Costi-Benefici" riferita all'intera opera *Tratta AV/AC Verona - Padova*;

VISTE le seguenti note indirizzate al Proponente e relativa alla disponibilità a ricevere terre e rocce da scavo:

- prot. DVA/11378 del 27/04/2016, acquisita dalla Commissione al prot. CTVA/1527 del 28/04/2016, con la quale la Direzione trasmetteva alla Commissione per conoscenza la nota della Società Escavazione Inerti s.r.l. del 14/04/2016;
- prot. DVA/11823 del 2/05/2016, acquisita dalla Commissione al prot. CTVA/1616 del 3/05/2016, con la quale la Direzione trasmetteva alla Commissione per conoscenza la nota della Società Inerti San Valentino s.r.l. del 14/04/2016;
- prot. DVA/11825 del 2/05/2016, acquisita dalla Commissione al prot. CTVA/1609 del 3/05/2016, con la quale la Direzione trasmetteva alla Commissione per conoscenza la nota della Società Cava Casetta s.r.l. del 14/04/2016;

VISTA la nota prot. 204/2016 del 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, tramite la quale il Proponente trasmetteva alla Commissione la documentazione integrativa richiesta e la successiva nota prot. 209/2016 del 20/05/2016 acquisita dalla Direzione al prot. DVA/13963 del 23/05/2016;

VISTA la nota prot. n. CTVA/1809 del 16/05/2016 con la quale la Commissione ha richiesto al Proponente la pubblicazione delle integrazioni prodotte in riscontro alla nota prot. CTVA/984 del 17/03/2016;

VISTA la nota prot. 210/2016 del 24/05/2016, acquisita dalla Direzione al prot. DVA/14067 del 24/05/2016 e dalla Commissione al prot. n. CTVA/1916 del 25/05/2016, con la quale il Proponente comunicava l'avvenuto deposito della documentazione tramite la pubblicazione degli avvisi al pubblico in data 23 e 24/05/2016 sul quotidiano a diffusione nazionale "La Repubblica" e sui quotidiani a diffusione regionale "L'Arena" e "Corriere del Veneto";

VISTA la nota prot. DVA/14423 del 27/05/2016, acquisita dalla Commissione al prot. CTVA/1991 del 31/05/2016, con la quale la Direzione trasmetteva alla Commissione la copia cartacea della documentazione integrativa inviata dal Proponente con note prot. 209/2016 del 20/05/2016 e 210/2016 del 24/05/2016 unitamente alla dichiarazione di veridicità dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale e copia degli avvisi al pubblico;

CONSIDERATO che le integrazioni riguardano lo spostamento del campo base CB 1.1 in Comune di Verona dalla posizione prevista in località Pellegrina in altra area posta circa 1 km più a nord di proprietà comunale in località Mattarana, lo spostamento del cantiere industriale CI 1.4 e del cantiere operativo CO 1.5 in Comune di San Martino Buon Albergo nelle aree immediatamente a sud della linea nel medesimo comune; lo spostamento del campo Base CB 2.3 in Comune di Belfiore dalla posizione prevista in località Gombion in altra area posta circa 4 km più ad est di proprietà comunale in località Castelletto; la riduzione del cantiere di armamento CA 4.2 in comune di Montebello Vicentino; lo stralcio del Campo Base C.B. 5.2 in Comune di Vicenza; lo stralcio della cava apri-chiudi Zevio in Comune di Zevio loc. Sabbionara; lo stralcio della cava apri-chiudi La Gualda nei comuni di Montecchio Maggiore e Montebello Vicentino; il mantenimento del sito in Comune di Zevio loc. Diga con destinazione finale a bacino di compensazione ad uso irriguo; l'aggiornamento degli studi ambientali, Valutazione di Incidenza e Piano di Utilizzo dei materiali di scavo.

VISTA la nota prot. 215/2016 del 30/05/2016, acquisita dalla Direzione al prot. DVA/14639 del 31/05/2016 e dalla Commissione al prot. CTVA/2000 del 31/05/2016, con la quale il Proponente ha fornito chiarimenti sul documento "Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni Delib. CIPE 94/2006", già trasmesso;

VISTO il parere del MIBACT - Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio prot. n. 4121 del 23/06/2016, acquisita al prot. DVA/16766 del 23/06/2016 e al prot. CTVA/2376, recante esito favorevole con prescrizioni all'istanza di VIA ai sensi dell'art. 167 c. 5 e dell'art. 183 del D. Lgs. 163/2006 (per le opere

in variante) e all'istanza di Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185 cc. 4 e 5 del Dlgs 163/2006 sul progetto Linea AV/AC Verona-Padova. Progetto definitivo. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza;

VISTA la nota delle Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo Tagliamento Livenza Piave Brenta-Bacchiglione (prot. 1874/infra) e del Fiume Adige (prot. 1460/7.12/1.2) del 22/06/2016, acquisita al prot. DVA/14739 del 31/05/2016 e al prot. CTVA/2449 del 6/07/2016, con la quale si riscontra la richiesta di chiarimenti inviata dal Comune di Caldiero (VR) richiamando, tra l'altro, i contenuti del parere - favorevole con prescrizioni - espresso dalle suddette Autorità di Bacino in data 18/4/16 sul *Progetto Definitivo della Linea AV/AC Verona - Padova 1° Lotto Funzionale Verona - Bivio Vicenza*;

VISTA la nota del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta prot. 10550 del 20/06/2016, acquisita al prot. DVA/16327 del 20/06/2016, recante osservazioni e prescrizioni in merito agli aspetti di competenza sul *Progetto Definitivo della Linea AV/AC Verona - Padova 1° Lotto Funzionale Verona - Bivio Vicenza*;

VISTA la nota della Regione Veneto - Dipartimento Difesa del Suolo e Foreste del 24/06/2016, acquisita al prot. DVA/16880 del 24/06/2016 e al prot. CTVA/2439 del 6/07/2016, con la quale gli uffici regionali inviano osservazioni sul progetto e, con riferimento agli interventi di mitigazione del rischio idraulico e geologico in corso di progettazione/realizzazione a seguito degli eventi alluvionali registrati sul territorio regionale nel 2010, 2012, 2013 e 2014, suggeriscono di valutare per il reperimento del materiale necessario per i rilevati in progetto "l'opportunità di utilizzare il materiale in esubero derivante dagli interventi sopra descritti, preferendo tale soluzione rispetto ad altre che ne prevedano il reperimento tramite l'apertura di nuove cave";

TENUTO CONTO della nota della Regione Veneto - Commissione Regionale VIA prot. n. 285582 del 25/07/2016, acquisita al prot. DVA/19451 del 25/07/2016 e al prot. CTVA/2725 del 27/07/2016 recante parere favorevole di compatibilità ambientale sul *Progetto Definitivo della Linea AV/AC Verona - Padova 1° Lotto Funzionale Verona - Bivio Vicenza* subordinatamente al rispetto di prescrizioni e raccomandazioni;

TENUTO CONTO della nota della Regione Veneto - Unità Organizzativa VIA prot. n. 285582 del 25/07/2016, acquisita al prot. DVA/22145 dell'8/09/2016 e al prot. CTVA/3076 del 12/09/2016 recante la comunicazione dell'UO Coordinamento Commissioni prot. 273574 del 14/07/2016 di riscontro all'analisi della documentazione inviata a seguito della richiesta di integrazioni effettuata in merito alla procedura di Valutazione di Incidenza;

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;
- Documentazione integrativa volontaria di chiarimento fornite dal Proponente:
 - ✓ in data 27/07/2016 prot. 245/2016, acquisita dalla Direzione al prot. DVA/19809 del 28/07/2016 e dalla Commissione al prot. CTVA/2752 del 29/07/2016;
 - ✓ in data 05/08/2016 prot. 251/2016, acquisita dalla Direzione al prot. DVA/20745 dell'8/08/2016 e dalla Commissione al prot. CTVA/2870 del 9/08/2016;

PRESO ATTO delle caratteristiche generali del progetto dichiarato dal Proponente e consistente nella realizzazione delle opere inerenti il tratto della linea AV/AC Torino-Venezia, Tratta Verona-Padova, 1° Lotto Funzionale Verona-Bivio Vicenza, compresa tra le progressive chilometriche 00+000 e 44+250 e che il valore complessivo delle opere in questione è pari a € 918.517.763,00 di cui per lavori € 782.850.623 (al netto dell'IVA);

VISTE E CONSIDERATE le riunioni svolte:

- in data 25/02/2016, convocata con nota CTVA/600 del 18/02/2016;
- in data 6/05/2016, convocata con nota CTVA/1643 del 4/05/2016;

A

C.R. J. F.

RE

Au⁵

Handwritten mark

Handwritten mark

VS

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

Handwritten mark

- 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;

VISTE, ESAMINATE E TENUTO CONTO ai sensi dell'art.183, c.4 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. delle seguenti osservazioni espresse ai sensi dell'art. 167, c. 4 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. ed ai sensi dell'art.24, c. 4 ed ai sensi dell'art.25, c. 2 e 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. da parte dei seguenti soggetti interessati:

N°	Protocollo DVA	Data	Autore dell'Osservazione
1	DVA-2015-0032085	11/12/2015	Comitato per la tutela dell'ambiente e del paesaggio di san Bonifacio (VR)
2	DVA-2016-0003049	20/01/2016	Studio Legale e Tributario Avv.Sofia Colasanto
3	DVA-2016-0002684	22/01/2016	Sig. Daniele Nottegar
4	DVA-2016-0003032	25/01/2016	Dott.ssa Samantha Buzzacchera
5	DVA-2016-0002419	25/01/2016	Sigg. Francesca Corà, Giuseppa Viviani, Giada Baretta, Samuel Berhe, Patrizia Cora
6	DVA-2016-0002006	27/01/2016	Avv. Roberto Carlotto per conto di varie aziende produttive soggette ad espropri
7	DVA-2016-0002299	01/02/2016	Comitato strada della Carpaneda e vari cittadini
8	DVA-2016-0002629	03/02/2016	Sig.ra Lorella Vicentin
9	DVA-2016-0002871	04/02/2016	Avv. Roberto Carlotto per conto di vari cittadini e dell'Azienda Microfilm S.r.l.
10	DVA-2016-0003650	04/02/2016	Dott. Gianluca Sidotti, dott. Angelo Tonello
11	DVA-2016-0003631	08/02/2016	Safas Group SpA
12	DVA-2016-0003582	11/02/2016	Sig. Beniamino Sandrini
13	DVA-2016-0003726	12/02/2016	Sig. Maurizio Pertile
14	DVA-2016-0003967	16/02/2016	Delta Servizi Integrati per il Territorio e l'Ambiente S.r.l.
15	DVA-2016-0003947	16/02/2016	Sig. Daniele Nottegar
16	DVA-2016-0003965	16/02/2016	Soc. Delta S.r.l.
17	DVA-2016-0004389	19/02/2016	Sig. Bruno Carlotto e altri e del Sig. Armando Peotta e figli per il tramite della Regione Veneto
18	DVA-2016-0004251	19/02/2016	Coldiretti Verona
19	DVA-2016-0004682	23/02/2016	Studio Legale Vecchia per i Sigg. Gaetano Sammartin, Valeria Sammartin e Elda Sardella
20	DVA-2016-0004860	24/02/2016	Sig.ra Tiziana Steccanella
21	DVA-2016-0004877	24/02/2016	Osservazione dei Sigg. Mario Cavedon, Silvia Cavedon, Adriano Godi e S.A.M.A. S.n.c. tramite lo Studio Legale e Tributario dell'Avv. Fausto Scappini e Dott. Daniele Giacomazzi
22	DVA-2016-0004980	25/02/2016	Zach System S.p.A.
23	DVA-2016-0005066	26/02/2016	Sig. Marco Zuppini
24	DVA-2016-0005115	26/02/2016	Comune di Vicenza
25	DVA-2016-0005382	29/02/2016	Varie aziende produttive soggette ad espropri
26	DVA-2016-0005424	29/02/2016	Sig. Enzo Battistella
27	DVA-2016-0005282	29/02/2016	Sig.ra Lorena Benini
28	DVA-2016-0005408	29/02/2016	Comune di San Bonifacio
29	DVA-2016-0005347	29/02/2016	Sig. Daniele Nottegar
30	DVA-2016-0005332	29/02/2016	Vari cittadini e comitati cittadini
31	DVA-2016-0005379	29/02/2016	Sigg. Stefano Valle e Roberta Girelli
32	DVA-2016-0005283	29/02/2016	Sig.ra Elda Steccanella
33	DVA-2016-0005373	29/02/2016	Sig.ra Maria Loreta Naveidi
34	DVA-2016-0005475	01/03/2016	Sigg. Mauro Modesti e Pietro Modesti
35	DVA-2016-0005531	01/03/2016	Sig. Gianfranco Valle
36	DVA-2016-0005611	01/03/2016	Sig.ra Giovanna Tecchio
37	DVA-2016-0005529	01/03/2016	Sig. Lorenzo Peloso
38	DVA-2016-0005484	01/03/2016	Sig.ra Sonia Perenzoni

Linea AV AC Verona-Padova. Sottratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante). Progetto definitivo - Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

39	DVA-2016-0005573	01/03/2016	Comune di Grisignano di Zocco e di privati cittadini
40	DVA-2016-0005544	01/03/2016	Sig.ra Marta Maria Merzari
41	DVA-2016-0005562	01/03/2016	Sig.ra Assunta Zamboni
42	DVA-2016-0005564	01/03/2016	Vari cittadini
43	DVA-2016-0005561	01/03/2016	Sig.ra Erica Borghese
44	DVA-2016-0005622	01/03/2016	Consorzio di bonifica Alta Pianura Veneta
45	DVA-2016-0005560	01/03/2016	Sig.ra Luigina Demori
46	DVA-2016-0005621	01/03/2016	Sig.ra Laura Palma Dal Molin
47	DVA-2016-0005618	01/03/2016	Sig. Stefano Dalla Valentina
48	DVA-2016-0005620	01/03/2016	Sig. Ampelio Merzario
49	DVA-2016-0005657	02/03/2016	Azienda Bottega Veneta S.r.l.
50	DVA-2016-0005782	02/03/2016	Sig. Lino Tamion e dell'arch. Stefano Tamion
51	DVA-2016-0005712	02/03/2016	Società Corà Domenico e figli S.p.A.
52	DVA-2016-0005744	02/03/2016	Comune di Zevio
53	DVA-2016-0005808	02/03/2016	Comune di Verona
54	DVA-2016-0005665	02/03/2016	Comune di Belfiore
55	DVA-2016-0005754	02/03/2016	Confindustria Vicenza
56	DVA-2016-0005670	02/03/2016	Sig.ra Alessandra Cavazzola
57	DVA-2016-0005721	02/03/2016	Comune di Brendola
58	DVA-2016-0005672	02/03/2016	Sig.ra Stefania Frigo
59	DVA-2016-0005671	02/03/2016	Sig.ra Maria Viviani
60	DVA-2016-0005669	02/03/2016	Sig. Marco Moro
61	DVA-2016-0005676	02/03/2016	Sigg. Morini Flavio, Morini Emanuele e Morini Massimo
62	DVA-2016-0005890	03/03/2016	Sigg. Monica Stoppele, Lorenza Pollini, Roberto Saletti, Gerardo Saletti, Giovanni Armani, Antonio Massalongo e Mariella Massalongo
63	DVA-2016-0005884	03/03/2016	Sig.ra Graziana Merzari
64	DVA-2016-0005940	03/03/2016	Provincia di Vicenza e alcuni comuni della Provincia di Vicenza
65	DVA-2016-0005861	03/03/2016	Sig.ra Loretta Castelli
66	DVA-2016-0005902	03/03/2016	Associazione Regionale Albo Cavatori del Veneto
67	DVA-2016-0005898	03/03/2016	Consorzio Nazionale Espropriati
68	DVA-2016-0005942	03/03/2016	S.E.I. Società Escavazione Inerti S.r.l.
69	DVA-2016-0005870	03/03/2016	Coordinamento Regionale Slow Food Lombardia
70	DVA-2016-0005938	03/03/2016	Sigg. Vasco Carradore, Lorenzo Albi e Marisa Velardita per associazioni e comitati civici
71	DVA-2016-0006024	03/03/2016	Sig. Gennaro Paolella
72	DVA-2016-0005857	03/03/2016	Società Inerti San Valentino S.r.l.
73	DVA-2016-0006005	03/03/2016	Sig.ra Manuela Mikani
74	DVA-2016-0005821	03/03/2016	Sig.ra Elena Menini
75	DVA-2016-0005894	03/03/2016	Comune di Zevio
76	DVA-2016-0005868	03/03/2016	Sig.ra Chiara Corsini
77	DVA-2016-0005820	03/03/2016	Sig. Teodorino Brancaleone
78	DVA-2016-0006025	03/03/2016	Società Cava Morenica S.r.l.
79	DVA-2016-0005862	03/03/2016	Sig.ra Dina Pellicari
80	DVA-2016-0005859	03/03/2016	Sig.ra Anna Maria Righetti
81	DVA-2016-0005885	03/03/2016	Comune di Altavilla Vicentina
82	DVA-2016-0005880	03/03/2016	Società Inerti San Valentino S.r.l.
83	DVA-2016-0006109	04/03/2016	Vari cittadini e comitati

A G R h F A 7

Linea AVAC Verona-Padova. Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante). Progetto definitivo - Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

84	DVA-2016-0006108	04/03/2016	Sig.ra Anna Firolli
85	DVA-2016-0006075	04/03/2016	Sig. Diego Falezza
86	DVA-2016-0006142	04/03/2016	Comune di Caldiero
87	DVA-2016-0006128	04/03/2016	Comune di Belfiore
88	DVA-2016-0006084	04/03/2016	Comitato Strada della Carpaneda - Vicenza - Creazzo - Monteviale per la difesa dell'ambiente e della salute dei cittadini
89	DVA-2016-0006038	04/03/2016	Sig. Giuliano Conterno
90	DVA-2016-0006141	04/03/2016	Società Toronto s.r.l.
91	DVA-2016-0006063	04/03/2016	Gruppo Consiliare M5S Veneto
92	DVA-2016-0006105	04/03/2016	Sig.ra Anna Firolli
93	DVA-2016-0006061	04/03/2016	Gruppo Consiliare M5S Veneto
94	DVA-2016-0006082	04/03/2016	Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio
95	DVA-2016-0006076	04/03/2016	Strutture sindacali C'GIL del Veneto, Verona e Vicenza
96	DVA-2016-0006066	04/03/2016	Società Cava Casetta S r.l.
97	DVA-2016-0006068	04/03/2016	Gruppo Consiliare M5S Veneto
98	DVA-2016-0006058	04/03/2016	Sig. Manuel Brusco
99	DVA-2016-0006060	04/03/2016	Sig. Manuel Brusco
100	DVA-2016-0006069	04/03/2016	Sig. Manuel Brusco
101	DVA-2016-0006067	04/03/2016	Sig. Manuel Brusco
102	DVA-2016-0006129	04/03/2016	Sig.ra Sonia Perenzoni
103	DVA-2016-0006083	04/03/2016	Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio
104	DVA-2016-0006086	04/03/2016	Legambiente Verona, Italia Nostra Verona e vari comitati civici
105	DVA-2016-0006106	04/03/2016	Gruppo Movimento 5 Stelle Montecchio Maggiore tramite la Sig.ra Sonia Perenzoni
106	DVA-2016-0007267	06/03/2016	Prefettura di Verona
107	DVA-2016-0006327	07/03/2016	Comune di San Bonifacio
108	DVA-2016-0006260	07/03/2016	Associazione Slow Food Lombardia
109	DVA-2016-0006255	07/03/2016	Sig. Lino Zuffoloto
110	DVA-2016-0006243	07/03/2016	Sigg. Monica Stoppelle, Lorenza Pollini, Roberto Saletti, Gerardo Saletti, Giovanni Armani, Antonio Massalongo e Mariella Massalongo
111	DVA-2016-0006236	07/03/2016	Società Toronto s.r.l.
112	DVA-2016-0006178	07/03/2016	Sig.ra Sonia Perenzoni
113	DVA-2016-0006217	07/03/2016	Società il Sestante S r.l.
114	DVA-2016-0006286	07/03/2016	Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio
115	DVA-2016-0006224	07/03/2016	Servizio Sanitario Nazionale - Regione Veneto Azienda ULSS N. 6 "Vicenza"
116	DVA-2016-0006211	07/03/2016	Sig. Daniele Nottegar per conto del comitato "Cittadini contro il disastro TAV"
117	DVA-2016-0006365	08/03/2016	Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio
118	DVA-2016-0006452	08/03/2016	Sig. Daniele Nottegar per conto del comitato "Cittadini contro il disastro TAV"
119	DVA-2016-0006657	09/03/2016	Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio
120	DVA-2016-0006716	10/03/2016	Sig. Renato Peretti
121	DVA-2016-0006701	10/03/2016	Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio
122	DVA-2016-0006854	11/03/2016	Sig. Daniele Segala
123	DVA-2016-0006855	11/03/2016	Vari cittadini della Città di Vicenza
124	DVA-2016-0006904	11/03/2016	Comune di San Martino Buon Albergo
125	DVA-2016-0006995	14/03/2016	Sig.ra Lorella Vicentin
126	DVA-2016-0006985	14/03/2016	Sig. Daniele Nottegar per conto del comitato "Cittadini contro il disastro TAV"
127	DVA-2016-0006984	14/03/2016	Sig. Diego Falezza

128	DVA-2016-0006987	14/03/2016	Sig. Gianfranco Gaspari
129	DVA-2016-0006989	14/03/2016	Sig.ra Alessandra Cavazzola
130	DVA-2016-0006990	14/03/2016	Sig. Teodorino Brancaleone
131	DVA-2016-0006986	14/03/2016	Sig. Sergio Pernigotti
132	DVA-2016-0007005	14/03/2016	Sig. Achille Giona
133	DVA-2016-0006932	14/03/2016	Associazione WWF veronese
134	DVA-2016-0007149	15/03/2016	Sigg. Lorenzo Carlotto, Alessandro Cappellotto, Orlando Peserico e Daniele Povolo
135	DVA-2016-0007137	15/03/2016	Consorzio di bonifica Alta Pianura Veneta
136	DVA-2016-0007268	16/03/2016	Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio
137	DVA-2016-0007432	17/03/2016	Sig. Daniele Nottegar per conto del Comitato "Cittadini contro il disastro TAV" di Verona
138	DVA-2016-0007349	17/03/2016	Società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.
139	DVA-2016-0007502	18/03/2016	Comune di Verona
140	DVA-2016-0008014	23/03/2016	Comune di Zevio
141	DVA-2016-0008330	29/03/2016	per conto del Comitato "Cittadini contro il disastro TAV" di Verona
142	DVA-2016-0008304	29/03/2016	Sig. Marco Zuppini
143	DVA-2016-0008457	29/03/2016	Sig. Daniele Nottegar per conto del Sig. Vasco Carradore
144	DVA-2016-0008333	29/03/2016	Sig. Daniele Nottegar per conto del Sig. Vasco Carradore
145	DVA-2016-0008335	29/03/2016	Comune di Belliøre
146	DVA-2016-0008463	30/03/2016	Comune di Caldiero
147	DVA-2016-0008465	30/03/2016	Sig.ra Alessandra Cavazzola
148	DVA-2016-0008682	31/03/2016	Comune di Vicenza
149	DVA-2016-0008804	01/04/2016	Comune di Belliøre
150	DVA-2016-0009800	12/04/2016	Ditta SIG S.p.A. per il tramite della Regione del Veneto
151	DVA-2016-0011063	26/04/2016	Regione del Veneto
152	DVA-2016-0012919	12/05/2016	Sig. Vasco Carradore
153	DVA-2016-0013077	13/05/2016	Sig. Daniele Nottegar
154	DVA-2016-0013168	16/05/2016	Sig. Vasco Carradore
155	DVA-2016-0013209	16/05/2016	Sig. Daniele Nottegar
156	DVA-2016-0013321	17/05/2016	Sig. Daniele Nottegar per il tramite del Comune di Vicenza
157	DVA-2016-0013603	20/05/2016	Comune di San Martino Buon Albergo
158	DVA-2016-0013816	23/05/2016	Sig. Marzo Zuppini
159	DVA-2016-0014395	23/05/2016	Sig. Daniele Nottegar
160	DVA-2016-0014395	27/05/2016	Sig. Daniele Nottegar per il tramite del Comune di Vicenza
Nel corso dell'istruttoria di cui alla ripubblicazione del 13/05/2016, sono prevenute le seguenti osservazioni:			
161	DVA-2016-0015101	07/06/2016	Comune di Caldiero
162	DVA-2016-0015790	14/06/2016	Sig.ra Alessandra Cavazzola
163	DVA-2016-0015903	15/06/2016	Sig. Vasco Carradore
164	DVA-2016-0015904	15/06/2016	Sig. Marco Zuppini
165	DVA-2016-0016327	21/06/2016	Consorzio di bonifica Alta Pianura Veneta
166	DVA-2016-0016419	21/06/2016	Sig. Vasco Carradore
167	DVA-2016-0016418	21/06/2016	Sig. Vasco Carradore
168	DVA-2016-0016413	21/06/2016	Sig. Vasco Carradore
169	DVA-2016-0016807	24/06/2016	Società In. In. Esco s.r.l. (Gruppo AGSM)
170	DVA-2016-0016811	24/06/2016	Comune di San Martino Buon Albergo
171	DVA-2016-0016764	24/06/2016	Sig. Daniele Nottegar per conto dei "Cittadini contro il disastro TAV"

W

W

V3

W

A

W

W

A

G R di F Al Ac L

172	DVA-2016-0016880	27/06/2016	Regione Veneto
173	DVA-2016-0016858	27/06/2016	Osservazione delle Sig.re Lorella Vicentin e Sonia Perenzoni
174	DVA-2016-0016857	27/06/2016	Osservazione delle Sig.re Lorella Vicentin e Sonia Perenzoni
175	DVA-2016-0016860	28/06/2016	Sig. Michele Fiorio
176	DVA-2016-0017007	28/06/2016	Comune di Verona
177	DVA-2016-0017222	30/06/2016	Sig. Teodorino Brancalone
178	DVA-2016-0017123	30/06/2016	Sig. Daniele Nottegar
179	DVA-2016-0017643	05/07/2016	Sig. Vasco Carradore
180	DVA-2016-0017806	06/07/2016	Sig. Vasco Carradore
181	DVA-2016-0017731	06/07/2016	Sig. Vasco Carradore
182	DVA-2016-0017804	06/07/2016	Sig. Vasco Carradore
183	DVA-2016-0017796	07/07/2016	Sig. Marco Zuppini
184	DVA-2016-0017784	07/07/2016	Sig. Marco Zuppini
185	DVA-2016-0017787	07/07/2016	Sig. Marco Zuppini
186	DVA-2016-0018021	08/07/2016	Dott. Gianluca Sidoti e del Dott. Angelo Tonello
187	DVA-2016-0018227	12/07/2016	"Sig. Daniele Nottegar per conto del Comitato "Cittadini contro il Disastro TAV" di Verona
188	DVA-2016-0018470	14/07/2016	"Comune di Lonigo e Comune di San Bonifacio tramite della R. Veneto
189	DVA-2016-0018553	14/07/2016	Sig. Vasco Carradore
190	DVA-2016-0018674	15/07/2016	Sig.ra Alessandra Cavazzola
191	DVA-2016-0021010	19/08/2016	Sig. Daniele Nottegar
192	DVA-2016-0021321	25/08/2016	Sig. Daniele Nottegar
193	DVA-2016-0026217	27/10/2016	Sig. Daniele Nottegar

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è la valutazione della compatibilità ambientale del "Progetto Definitivo della Linea AV/AC Verona – Padova 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza" sulla base dell'istruttoria espletata ai sensi degli artt. 165, 167 co 5 e 183 del Dlgs 163/2006 e s.m.i. e. per il Piano di Utilizzo Terre e Rocce da Scavo, ai sensi del DM 161/12;

CONSIDERATO che è stata effettuata la verifica di congruità del valore dell'opera i cui esiti verranno comunicati con separata nota.

ESAMINATA la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal Proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate in relazione agli effetti ambientali, sulla base delle dichiarazioni del Proponente stesso di seguito sintetizzate:

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

ESPRIME LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI

1. GENERALITÀ

Nel presente paragrafo si esamina sinteticamente il Progetto Definitivo presentato dal Proponente Consorzio IRICAV DUE il 03/02/2016, unitamente allo Studio di Impatto Ambientale relativo alle varianti sostanziali introdotte con tale progetto.

Si precisa che, a seguito delle proposte di integrazioni e modifiche trasmesse dal Proponente in data 23/05/2016, in risposta alla richiesta di chiarimenti ed integrazioni della Commissione CTVIA, e della ulteriore documentazione integrativa del 05/08/2016, il Progetto Definitivo oggetto del presente parere risulta

modificato ed integrato come descritto nel seguito della presente istruttoria.

Il progetto in analisi è quello relativo alla nuova linea ferroviaria AV/AC - VERONA-PADOVA, nell'ambito della quale sono stati distinti due lotti funzionali, il Verona - Bivio Vicenza tra le progressive pk. 0+000 e pk. 44+250 e il Bivio Vicenza - Padova da pk 44+250 a pk 81+928. Il primo lotto è stato a sua volta suddiviso in due sublotti: il primo (SL01) da Verona (pk. 0+000) a Montebello Vicentino (pk 32+525) e, a seguire, il secondo (SL02) da Montebello Vicentino (pk. 32+525) a Bivio Vicenza (pk. 44+250), al fine di consentire l'innesto della linea AV/AC sulla linea storica esistente.

L'Opera progettuale oggetto di valutazione ambientale è parte del I Lotto Funzionale Verona - Bivio Vicenza della Linea A.V. / A.C: Torino - Venezia tratta Verona - Padova e si riferisce ai seguenti ambiti di variante:

▪ 1° sub lotto Verona - Montebello Vicentino:

- La variante di San Bonifacio dal km. 12+725 al km 29+482.31;
- I tracciati degli Elettrodotti e cavidotti afferenti alla linea AV/AC;

Inoltre, a questi interventi progettuali si affiancano le attività collegate costituite da:

- Cantierizzazione;
- Siti di produzione inerti e recupero ambientale.

▪ 2° sub lotto Montebello Vicentino - Bivio Vicenza:

- Il tracciato dal km 32+525 al km 44+250;
- I tracciati degli Elettrodotti e cavidotti afferenti alla linea AV/AC;
- Le opere connesse afferenti alla linea AV/AC;

Come per il precedente sub lotto, a questi interventi progettuali si affiancano le seguenti attività:

- Cantierizzazione;
- Siti di produzione inerti e recupero ambientale.

1.1 CARATTERISTICHE GENERALI DELL'OPERA

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 marzo 2006, limitatamente alla tratta Verona-Montebello e Grisignano di Zocco-Padova. Per la tratta intermedia Montebello Vicentino-Vicenza-Grisignano di Zocco, il CIPE ha invece individuato il solo corridoio nell'ambito del quale collocare un nuovo tracciato con le conseguenti ricadute in variante qui esaminate.

1.2 1° SUB-LOTTO - VERONA - MONTEBELLO VICENTINO

L'intervento relativo al PD del 1° sub-lotto Verona - Montebello Vicentino, nella tratta Verona-Padova compresa tra il km 147+480 della stazione di Verona e il km 229+408 della stazione di Padova, prevede un parziale affiancamento alla linea storica (circa 36 km) Milano-Venezia, con l'obiettivo del quadruplicamento della linea, con una nuova linea ferroviaria a doppio binario a caratteristiche AV, di sviluppo totale pari a 76,5 km, oltre a 5 km di interconnessioni con le reti esistenti, attraverso le province di Verona, Vicenza e Padova.

Il primo subplotto funzionale Verona - Montebello Vicentino si sviluppa per una lunghezza pari a circa 32,5 Km, dal km 0+000 al km 32+525.

Le due soluzioni progettuali (tracciato Progetto Preliminare approvato e Progetto Definitivo attuale) coincidono nella loro parte iniziale (fino al Km 12+725), per poi proseguire in adiacenza sino al Km 16+000 circa, punto dal quale inizia la Variante di San Bonifacio, che si distacca dal tracciato 2003 puntando verso Sud, bypassando così l'abitato di San Bonifacio, per poi ricongiungersi al tracciato di progetto, sino alla fine del lotto, dopo 29,5 km circa.

I Comuni attraversati dalla linea sono 8, di cui 6 in Provincia di Verona (Comuni di Verona, San Martino Buonalbergo, Zevio, Caldiero, Belfiore e San Bonifacio) e 2 in Provincia di Vicenza (Comune di Lonigo e di Montebello Vicentino).

A

G' n

b

F

11/11
Su

M
P

Il tracciato si sviluppa in 3 principali tratti:

1. Tratto in area veronese, da Verona Porta Vescovo fino all'ambito amministrativo del Comune di San Bonifacio;
2. Tratto in area San Bonifacio (Tracciato Variante San Bonifacio);
3. Tratto in area vicentina, che si sviluppa da Lonigo fino a Montebello Vicentino, circa 500 metri prima della attuale Stazione omonima.

La ricucitura del territorio attraversato dalla linea è stata realizzata mediante opere idrauliche e viarie idonee a garantire la continuità degli attraversamenti; opere configurate come:

- prolungamenti di opere esistenti lungo i tratti in affiancamento;
- nuove realizzazioni lungo le tratte in cui la AC/AV viaggia in sede propria.

Ambiti di variante

Gli ambiti oggetto di valutazione ambientale sono, per il 1° lotto, i seguenti:

- le parti variate rispetto a quanto già approvato dalla Delibera CIPE citata;
- le parti integrate, comprese 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 da Verona a Bivio Vicenza.

In particolare tra il km 0+000,00 e il km 32+525 (Verona – Montebello Vicentino) il Proponente dichiara che il tracciato del Progetto Preliminare 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 nella ricerca di ottimizzazioni (funzionali e ambientali). Tra il km 32+525 e il km 44+250 (Montebello Vicentino – Bivio Vicenza, costituente il 2° Sub-Lotto), invece, il tracciato è nuovo rispetto al Progetto Preliminare 2003.

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

La variante di San Bonifacio

La variante permette di evitare l'attraversamento del centro abitato di San Bonifacio passando a sud dello stesso in area agricola. Sono interessati i comuni di Belfiore, San Bonifacio, Lonigo. Il tracciato del Progetto Definitivo coincide con il tracciato del Progetto Preliminare approvato nella parte iniziale (fino alla Km 12+725), sviluppandosi in adiacenza sino al Km 16+000 circa. Da questo punto la Variante di San Bonifacio si distacca dal tracciato approvato puntando verso sud, con andamento completamente esterno al corridoio del Progetto Preliminare, si rapporta con la Strada Provinciale Porcilana esistente determinandone in più punti la deviazione. Si ricongiunge infine al tracciato del Progetto Preliminare all'altezza del km 29+482.31 (nuova progressiva) corrispondente al km 29+055 della soluzione di cui al Progetto Preliminare, con un incremento di sviluppo totale pari a circa 645 metri.

Elettrodotti aerei e Cavidotti

Si tratta della realizzazione di n. 3 elettrodotti aerei "entra - esce" di alimentazione delle Sottostazioni AV/AC di San Martino Buonalbergo, Belfiore e Locara e di un cavidotto di collegamento tra la Sottostazione TERNA di Dugale e la Sottostazione AV/AC di Locara. I tracciati degli elettrodotti aerei e del cavidotto sono stati modificati per effetto della mutata alimentazione della T.E. (da 25 kV c.a. a 3 kV c.c) e della diversa antropizzazione del territorio intervenuta dalla stesura del Progetto Preliminare ad oggi.

La cantierizzazione

Il Proponente dichiara che, in ottemperanza alle richieste e agli indirizzi contenuti nella Delibera CIPE n.94/2006, il progetto della cantierizzazione individuato nel Progetto Preliminare è stato rivisto al fine di definirlo nel modo più compiuto possibile anche in considerazione della "variante" plano-altimetrica del tracciato di cui al punto precedente, che ha di fatto comportato una revisione dell'intero progetto di cantierizzazione in termini organizzativi, localizzativi e dimensionali.

I siti di produzione inerti e recupero ambientale

Sono stati individuati come aree per l'approvvigionamento di materiali inerti necessari alla realizzazione delle opere e successivo reimpiego del materiale idoneo proveniente dagli scavi, i seguenti siti:

- Cava Apri-Chiudi La Gualda,
- Cava Apri -Chiudi di Zevio loc. Via Sabbionara,
- Cava di prestito di Zevio Loc. Via Diga con sistemazione finale a Cassa di Espansione.

1.3 2° SUB-LOTTO - MONTEBELLO VICENTINO – BIVIO VICENZA

Il 2° Sublotto Montebello Vicentino – Bivio Vicenza è compreso nella tratta intermedia del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova, per la quale la Delibera CIPE n. 94 del 29/3/2006 di approvazione del PP ha prescritto la realizzazione di un nuovo tracciato.

La definizione del nuovo tracciato è stata avviata nel corso del 2012 con uno Studio di Prefattibilità avente ad oggetto l'attraversamento del territorio della Città di Vicenza della linea AV/AC, su incarico della Camera di Commercio di Vicenza (capofila per l'attuazione di una convenzione stipulata tra Regione del Veneto, Provincia di Vicenza, Comune di Vicenza e la stessa Camera di Commercio).

A seguire, nello stesso anno, il tracciato è stato approfondito dal tavolo tecnico attivato dal MIT, in ordine alle esigenze di localizzazione per l'attraversamento del territorio vicentino e per analizzare le diverse alternative.

Nel 2014/2015 lo Studio di Fattibilità è stato aggiornato e approvato, dopo avere recepito le prescrizioni e le osservazioni contenute nel DDR 01 del 21/01/2015 della Regione Veneto, in cui sono stati fissati i seguenti capisaldi:

- l'eliminazione della galleria di Altavilla Vicentina (ad ovest di Vicenza) e della galleria di sotto attraversamento di Vicenza;
- la realizzazione della nuova stazione di "Vicenza Fiera", a servizio traffico AV/AC, regionale e merci;
- la dismissione dell'attuale stazione di Vicenza Centrale e conseguente interrimento della linea storica e della linea AV/AC in "zona Ferrovieri" quale intervento di ricucitura urbana;
- il mantenimento dell'attuale sede a 4 binari in corrispondenza della trincea di viale Risorgimento;
- la realizzazione della nuova stazione "Vicenza Tribunale" (stazione Borgo Berga) a servizio del traffico regionale e inter-regionale.

In conseguenza di questi presupposti, sono stati modificati il progetto della stazione di Montebello Vicentino e l'adeguamento del tracciato ferroviario in corrispondenza della stazione di Montecchio Maggiore, oltre che il progetto dell'incrocio con la A4 in posizione intermedia fra le due stazioni.

Il tracciato del 2° Sub-lotto Montebello Vicentino-Vicenza (della nuova linea AV/AC Verona – Padova) si sviluppa ad ovest dell'attuale Stazione di Montebello Vicentino dal km 32+525 fino al km 51+99, ad est della nuova stazione di Vicenza Borgo Berga (ex Tribunale), per una stesa complessiva di km 19,5 km circa, interessando complessivamente i Comuni, tutti in Provincia di Vicenza di: Comune di Montebello Vicentino, Brendola, Montecchio Maggiore e Altavilla Vicentina.

Inoltre, l'attrezzaggio tecnologico prevede per la Linea AV/AC: l'ERTMS (European Rail Traffic Management System/European Train Control System).

Ambiti di variante

Lungo il tracciato del 2° Sub-lotto, gli ambiti oggetto di valutazione ambientale sono:

- le parti variate rispetto a quanto già approvato dalla Delibera CIPE citata;
- le parti integrate, comprese 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 da Verona a Bivio Vicenza.

Il tracciato

Tra il km 32+525 e il km 44+250 (Montebello Vicentino – Bivio Vicenza), il tracciato è nuovo rispetto al

Progetto Preliminare 2003 e quindi anch'esso formalmente proposto nello Studio di Impatto Ambientale oggetto di procedura ex art. 167 c. 5 del D. Lgs 163/2006 e s.m.i..

Unitamente alla cantierizzazione ed alle opere connesse, si colloca all'interno del corridoio indicato dalla Delibera CIPE 94/2006. Nel tratto iniziale, la linea AV si sviluppa in affiancamento a Sud della linea ferroviaria storica Milano-Venezia, sovrappassa la sede deviata del Rio Acquetta, il Fiume Guà; prosegue in rilevato basso fino al sotto attraversamento autostradale di Montecchio. Dal km 38+515 fino alla stazione di Altavilla Vicentina, corre sempre in affiancamento a Sud alla linea esistente. Le interferenze con la viabilità locale sono risolte con opere di scavalco e di sottopasso.

Elettrodotti aerei e Cavidotti

Elettrodotto "Montebello" e cavidotto "Altavilla".

Le opere connesse

Oltre agli Interventi strettamente ferroviari e alla loro cantierizzazione, il Progetto Definitivo include altri interventi relativi alle opere connesse - interventi stradali, con la rivisitazione della viabilità che accentua i tratti di intermodalità:

- "adeguamento della viabilità afferente alla stazione di Montebello Vicentino",
- "nuova tangenziale est di Montecchio Maggiore",
- "viabilità di accesso alla futura stazione di Montecchio Maggiore",
- "adeguamento della SP34 del Melaro in Comune di Altavilla Vicentina".

La cantierizzazione

La cantierizzazione, in ottemperanza alle richieste e agli indirizzi contenuti nella Delibera CIPE n.94/2006, il progetto della cantierizzazione individuato nel Progetto Preliminare è stato rivisto al fine di definire in modo più compiuto il processo di cantierizzazione che da un lato tenesse conto delle esigenze di realizzazione della linea ferroviaria e dall'altro salvaguardasse i caratteri ambientali del contesto territoriale interessato dai lavori. Inoltre la "variante" plano-altimetrica del tracciato di cui al punto precedente, ha di fatto comportato una revisione dell'intero progetto di cantierizzazione in termini organizzativi, localizzativi e dimensionali.

I siti di produzione inerti e recupero ambientale

Sono stati individuati come aree per l'approvvigionamento di materiali inerti necessari alla realizzazione delle opere e successivo reimpiego del materiale idoneo proveniente dagli scavi, i siti:

- Cava Apri-Chiudi La Gualda,
- Cava Apri -Chiudi di Zevio loc. Via Sabbionara,
- Cava di prestito di Zevio Loc. Via Diga con sistemazione finale a Cassa di Espansione.

2. VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

Nel presente paragrafo si esamina sinteticamente lo Studio di Impatto Ambientale relativo alle varianti sostanziali introdotte con il Progetto Definitivo presentato dal Proponente in data 03/02/2016.

2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Nel Quadro di Riferimento Programmatico è stato esaminato il livello di coerenza delle opere modificate rispetto al Progetto Preliminare con gli strumenti di programmazione e pianificazione analizzandone il livello di coerenza, l'analisi dello stesso nel contesto delle modificazioni territoriali, economiche e sociali, partendo dalla pianificazione comunitaria (i corridoi europei), per poi giungere a quella nazionale, regionale e provinciale sino ad arrivare alla valutazione della compatibilità urbanistica del progetto con il sistema pianificatorio comunale.

Sono stati analizzati i seguenti Piani e/o Programmi:

- il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e lo SNIT;
- il Piano Generale della Mobilità;
- il Programma delle Infrastrutture Strategiche;
- la Legge 11 novembre 2014, n. 164 "Sblocca Italia";

- il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto;
- il Programma Regionale di Sviluppo;
- il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento della Regione Veneto;
- il Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico fiume Adige e fiumi Brenta-Bacchiglione;
- la Pianificazione Provinciale, relativamente alle province di Verona e di Vicenza;
- la Pianificazione Comunale.

È stato inoltre analizzato il Sistema dei vincoli e delle Tutele ambientali, partendo dal quadro vincolistico nazionale fino a giungere alle indicazioni dettate dalle Norme di Attuazione dei PRG dei comuni interessati dall'opera.

Sono, infine, stati riportati i Siti della Rete Natura 2000 presenti nel contesto territoriale e potenzialmente interferiti dagli interventi di progetto; per tali Siti il Proponente ha preso in considerazione quelli presenti entro un raggio di 10 km dall'opera, sia con riferimento alla Linea Ferroviaria sia ai siti di destinazione finale dei materiali da scavo.

2.1.1 LA PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO NAZIONALE

Il tratto ferroviario AV/AC Verona Padova è inserito nel Programma delle Infrastrutture Strategiche; è inoltre previsto nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto stipulato in data 24 ottobre 2003, e nel successivo 2° Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro (6 novembre 2009) sottoscritto per l'integrazione del 7° Programma delle Infrastrutture Strategiche, nel quale la tratta ferroviaria in esame rientra nel Corridoio TEN 5.

Il **Piano Generale dei Trasporti** ha lo scopo di coordinare l'esercizio delle funzioni e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome in materia di trasporti, attraverso l'individuazione delle azioni finalizzate alla costruzione e alla funzionalità dei corridoi plurimodali, dei sistemi strutturali (valichi, porti, aeroporti, interporti), dei sistemi organizzativi, fino a raggiungere l'ambito urbano.

Il PGT, approvato nel marzo 2001 dal Consiglio dei Ministri, individua l'Italia come la naturale piattaforma del Mediterraneo attraversata da tre grandi direttrici di collegamento mondiale: due direttrici est-ovest, la prima che va dai Balcani e dall'Europa orientale verso l'Europa occidentale, e la direttrice Nord-Sud che va dal nord Africa e dai Paesi del Vicino e Medio Oriente verso l'Europa meridionale e centrale.

Il PGT si propone lo sviluppo di un sistema infrastrutturale che superi le carenze di quello attuale, individuando in primo luogo gli elementi di criticità, quali:

- Un forte squilibrio verso il trasporto su gomma;
- La disomogeneità dei servizi nelle diverse aree del Paese;
- Il congestionamento di alcune direttrici e dei nodi attorno alle principali aree metropolitane, oltre al congestionamento ed inquinamento nelle aree urbane e metropolitane stesse;
- gli eccessivi carichi sull'ambiente;
- l'elevata incidentalità stradale.

Per analizzare le principali caratteristiche del sistema infrastrutturale di trasporto di rilevanza nazionale e individuarne le aree di crisi, viene definito un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, SNIT, rappresentato dall'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali si svolgono servizi di livello nazionale.

La rete SNIT è composta dai seguenti assi principali:

- direttrici longitudinali (dorsale, adriatica e tirrenica);
- trasversali che collegano le direttrici longitudinali;
- trasversale est-ovest, a servizio della pianura padana e interconnessa alle aree metropolitane delle regioni settentrionali;
- direttrici di accesso dai valichi alpini: direttrici di accesso Sud.

Relativamente agli interventi previsti nel settore ferroviario, che riguardano sia il completamento di opere già intraprese sia nuove realizzazioni, e con riferimento alla procedura in esame, il Proponente evidenzia la coerenza della tratta con le indicazioni e previsioni definite dal Sistema Integrato Nazionale dei Trasporti, riportandone la previsione tra le direttrici trasversali (interventi sulla Milano - Venezia - Trieste - Lubiana;

A G R F cl de A

quadruplicamento AC Milano –Venezia, quadruplicamento AC della tratta Ronchi dei Legionari-Trieste e Mestre-Venezia-Aeroporto).

2.1.2 LA PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO REGIONALE

Il Piano Regionale dei Trasporti

L'ultimo Piano dei Trasporti della Regione Veneto è stato adottato il 05/07/2005 con D.G.R n. 1671.

Relativamente alla modernizzazione della Rete Ferroviaria Veneta, tra le scelte di Piano il Proponente evidenzia il *“Potenziamento del servizio alla mobilità delle persone sia sulle lunghe tratte, attraverso la realizzazione dell'asse ad Alta Velocità da Milano, a Verona – Vicenza – Padova – Venezia – Portogruaro – Trieste, sia nelle aree metropolitane di Venezia, Padova e Treviso a Est, di Verona a Ovest, attraverso la realizzazione dei Sistemi Ferroviari Metropolitani Regionali che includerà significativamente gli aeroporti di Tessera e di Villafranca”*.

Pertanto il Proponente sottolinea la coerenza di entrambe le proposte progettuali con le previsioni del Piano Regionale dei Trasporti del Veneto.

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico

Il progetto in esame ricade nei territori normati dal Piano Stralcio per la tutela dal Rischio Idrogeologico del Bacino del fiume Adige e dal Piano Stralcio per la tutela dal Rischio Idrogeologico del Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione.

Piano Stralcio Bacino del Fiume Adige.

Dall'analisi effettuata dal Proponente emerge che all'inizio del suo corso in Comune di Verona, l'infrastruttura di progetto interessa marginalmente *“Aree a pericolosità moderata”*, lambendo altresì *“Aree a pericolosità media”*; in Comune di San Martino Buon Albergo, invece interessa *“aree a pericolosità media”* e per un breve tratto *“Aree a pericolosità elevata”*.

In Comune di San Bonifacio il tracciato lambisce *“Aree a pericolosità moderata”*.

In merito alla tavola *“Perimetrazione delle aree a diverso grado di rischio idraulico”*, emerge che l'intervento interessa marginalmente una *“Area a rischio 1”* in Comune di Verona; mentre interferisce un breve tratto con *“Aree a rischio 2”* e con una *“Area a rischio 3”* in Comune di San Martino Buon Albergo, correndo infine in prossimità di *“Area a rischio 1”*.

Con specifico riferimento alla Variante di Bonifacio, che si svolge dal km 12+725 al km 29+482, il Proponente dichiara che l'intervento in esame non interferisce con le aree individuate; lo stesso vale per i tracciati delle linee elettriche, che non ricadono in aree con problematiche di carattere idraulico, a meno dell'elettrodotto *“Locara”* che, nel tratto compreso tra i sostegni nn. 3 – 4 e 9 – 10, ricade nel perimetro delle aree allagate a seguito degli eventi di ottobre/novembre 2010.

Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico dei fiumi Brenta-Bacchiglione

Dall'analisi svolta dal Proponente, con riferimento alla suddetta Autorità di Bacino, emerge che l'infrastruttura di progetto non interferisce con aree di rilievo, se non per il tratto che va dal km 43+730 fino al km 44+250, dove attraversa aree *“P2 – pericolosità idraulica media”*.

Pertanto il Proponente sottolinea la coerenza di entrambe le proposte progettuali con le previsioni dei Piani di Bacino individuati.

La pianificazione territoriale e paesaggistica

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto vigente, approvato con DCR n. 250 del 13.12.91 ed in seguito con DCR n. 382 del 28.05.92, è stato ulteriormente modificato con DCR n. 461 e 462 del 18.11.92 e con DGR n. 1063 del 26.07.2011.

Il P.T.R.C. individua il sistema insediativo della Regione Veneto come un insieme di numerosi poli di varia complessità e livello gerarchico dispersi su di un territorio in gran parte costituito da aree agricole.

Nel caso del paesaggio della campagna, vale a dire lo spazio aperto che costituisce la riserva strategica della città/regione ed al tempo stesso il connettivo della sua integrazione con l'ambiente fisico, nel Piano è indi-

viduata la necessità di operare un riordino composito e funzionale, volto a permettere l'interruzione della progressiva costituzione di una promiscuità insediativa, attraverso la commistione di elementi disomogenei reciprocamente conflittuali. Il P.T.R.C delinea, inoltre, le azioni di valorizzazione dei principali corsi d'acqua, individua "corridoi naturali" di rilevante valenza storica ed ecologica di connessione tra mare e monti e segni storici testimoniali dell'identità veneta.

Il Proponente ha sovrapposto il tracciato dell'infrastruttura di progetto ai vari tematismi sviluppati nel P.T.R.C.; in particolare, il Proponente segnala quanto segue:

- **Tavola della "Difesa del suolo e degli insediamenti"**
 - Sottolotto 1 - la Variante di Bonifacio, dall'inizio del suo corso, in comune di Verona, sino alla progressiva 20+500 circa, rientra nella "fascia di ricarica degli acquiferi", mentre dal km 18+000 al 20+500 attraversa fascia di ricarica degli acquiferi". A seguire, dal km 24+500 al km 27+000 il progetto torna a interessare "aree esondate per alluvioni nel 1951-1957-1960-1966" e dal km 27+000 al km 29+482,31 "aree a scolo meccanico". I tracciati degli elettrodotti "S. Martino B.", "Belfiore", "Locara" e del cavidotto "Dugale" ricadono all'interno di una fascia di ricarica degli acquiferi, così come la cava e cassa di espansione "Zevio" e la cava "La Gualda".
 - Sottolotto 2 - l'intervento si colloca dalla progressiva km 32+525 alla km 37+000 all'interno della "fascia di ricarica degli acquiferi", mentre successivamente l'asse ferroviario si colloca in prossimità delle infrastrutture esistenti. Le opere connesse poste a sud del nuovo asse ferroviario interferiscono con "aree esondate per alluvioni nel 1951-1957-1960-1966".
- **Tavola degli "Ambiti naturalistico- ambientali e paesaggistici di livello regionale"**
 - Sottolotto 1 - l'infrastruttura interferisce con "area di tutela paesaggistica ai sensi della L. 1497/39 e della legge 431/85" dal km 0+000 al km 6+000, così come con il tracciato dell'elettrodotto "S. Martino B.". Inoltre, la cava e la cassa di espansione "Zevio" si colloca in "Ambiti naturalistici di livello regionale".
 - Sottolotto 2 - gli interventi proposti non interessano tale Sistema.
- **Tavola dell'"Integrità del territorio agricolo"**
 - Sottolotto 1 - il tratto di infrastruttura che va dal km 12+725 al km 27+500 e il tracciato dell'elettrodotto "S. Martino B." interessano "ambiti ad eterogenea integrità"; il tratto di infrastruttura che va dal km 27+500 al km 29+482,31 e i tracciati degli elettrodotti "Belfiore" e "Locara" si attestano in parte in "ambiti con buona integrità" ed in parte in "ambiti ad eterogenea integrità". Le aree di cava interessano "ambiti con buona integrità".
 - Sottolotto 2 - il tratto di infrastruttura dal km 32+525 al km 35+300 interessa "ambiti con buona integrità"; mentre in seguito si colloca interamente su "ambiti con eterogenea integrità", dove si localizzano anche le opere connesse. L'elettrodotto situato a Montebello Vicentino interessa "ambiti con buona integrità", mentre il cavidotto situato ad Altavilla Vicentina interessa "ambiti con eterogenea integrità".
- **Tavola del "Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico"**
 - Sottolotto 1 - gli interventi proposti non interessano tale Sistema;
 - Sottolotto 2 - il tracciato ferroviario proposto passa in prossimità di "Strade romane" e "Viabilità statale (lombardo-veneta) e afferente di II livello al 1832" per l'intero tratto in esame; mentre all'altezza del km 31+525 si colloca in prossimità di "Zona archeologica vincolata ai sensi della L. 1089/39 e L. 431/85".
- **Tavola degli "Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di tutela paesaggistica"**
 - Gli interventi proposti non interferiscono con elementi significativi;
- **Tavola dello "Schema di viabilità primaria- Itinerari regionali ed interregionali"**
 - l'infrastruttura si sviluppa all'interno di un "Corridoio plurimodale" e in prossimità del "Sistema di mobilità di livello interregionale" sia "esistente" che di "ammodernamento".
- **Tavola del "Sistema insediativo"**
 - Sottolotto 1 - dal km 12+725 al km 18+900 il tracciato proposto si colloca all'interno della "Area veronese: sistema caratterizzato da relazioni di tipo metropolitano a struttura monocentrica", con la quale si interrelaziona anche l'elettrodotto "S. Martino B.". In seguito il progetto interessa il polo urbano di San Bonifacio, interessando uno dei "Principali corridoi intermodali interre-

- gionali”.
- Sublotto 2 - il tracciato si colloca su “Principali corridoi intermodali regionali” e dalla progressiva km 41+500 fino alla km 44+250 circa interessa il “Polo regionale di primo rango” di Vicenza”, “Area metropolitana al 1981”, “Area di decentramento dei poli metropolitani” e “Area centroveneta: sistema caratterizzato da relazioni di tipo metropolitano a struttura policentrica”. Gli stessi ambiti sono interferiti dalle opere connesse.
- **Tavola relativa all’“Articolazione del Piano”**,
 - Sublotto 1 - il tracciato proposto non interessa tale Sistema, se non per l’ambito della cassa di espansione di Zevio, che interessa le “Principali aste fluviali”.
 - Sublotto 2 - il tracciato proposto non interessa tale Sistema

All’interno di questo quadro, il Proponente dichiara che il progetto in esame, per entrambi i sublotti, si colloca in coerenza con i principi base del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Vigente.

Intesa Generale Quadro Stato - Regione

In data 24 ottobre 2003 è stata sottoscritta l’Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione del Veneto, con la quale sono state individuate le infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio regionale.

Il 6 novembre 2009 è stato sottoscritto il 2° Atto aggiuntivo all’Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione del Veneto per l’integrazione del 7° Programma delle Infrastrutture Strategiche, nel quale la tratta veneta dell’asse ferroviario AV-AC Milano-Venezia-Trieste (Corridoio TEN 5) è stata confermata tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale.

In data 16 giugno 2011 è stata sottoscritta una nuova Intesa Generale Quadro per l’integrazione dell’8° Programma delle Infrastrutture Strategiche, all’interno della quale l’opera è riportata tra le priorità.

La Regione Veneto, con DGR n. 1241 del 22 luglio 2014, ha approvato il Protocollo di Intesa tra MIT, Regione del Veneto, RFI Spa, Comune di Vicenza e Camera di Commercio di Vicenza per l’attraversamento del territorio vicentino con la linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Verona-Padova. Tale Protocollo di intesa è stato sottoscritto in data 29 luglio 2014 e la soluzione concordata consente l’attraversamento del centro di Vicenza senza il ricorso a gallerie profonde.

Infine con D.G.R. n. 159 del 13 febbraio 2015 è stato approvato l’elenco aggiornato delle opere infrastrutturali ritenute strategiche ed indifferibili per la Regione del Veneto da proporre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per l’inserimento nel prossimo Documento di Economia e Finanza - XII° Allegato infrastrutture, in cui si conferma il tratto di AV/AC Verona – Padova risultando pertanto coerente con le previsioni della programmazione nazionale.

2.1.3 LA PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO PROVINCIALE

Le province interessate dal progetto in valutazione sono quelle di Verona e di Vicenza. Il tracciato inizia nel territorio comunale di Verona ed attraversa tutta la Provincia sino alla Km 27+300, momento in cui entra nella Provincia di Vicenza.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Verona è stato adottato con Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 52 del 27.06.2013 e successivamente approvato con D.G.R. 236 del 03.03.2015.

Si è proceduto a verificare la coerenza dei tracciati con le disposizioni di piano, analizzandoli attraverso le seguenti cartografie di progetto: si evidenzia che nel territorio della Provincia di Verona ricadono solo opere riferibili al primo sublotto, oltre al bacino irriguo in Comune di Zevio.

- **“Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale”** - L’intervento lambisce una “Strada romana” in Comune di Verona (Postumia), interessando al contempo aree vincolate ex artt. 136 e 142 D.Lgs. 42/2004. Nei territori dei comuni di San Martino Buon Albergo e di Zevio, l’infrastruttura interessa varie aree vincolate ex art. 142 D.Lgs. 42/2004 (fasce di rispetto dei corsi d’acqua), oltre un’area vincolata ai sensi dell’art. 136 dello stesso decreto.
- **“Carta delle fragilità”** - Il progetto si estende per buona parte su una “Fascia di ricarica degli acquiferi”. All’inizio del suo corso, per un breve tratto, interessa “area esondabile” e “orli di scarpata d’erosione o di terrazzo fluviale”; mentre successivamente vengono attraversati elementi quali “orli di

scarpata d'erosione o di terrazzo fluviale". L'intervento attraversa "area esondabile" in Comune di San Martino Buon Albergo, "area a periodico ristagno idrico" Caldiero e San Bonifacio. Il bacino irriguo in Comune di Zevio interferisce con "Area protetta di interesse locale", "Fiume, torrente e corso d'acqua parzialmente vincolato", "Vincolo dei corsi d'acqua" e lambisce "Sito di importanza comunitaria".

- **"Sistema Ambientale"** - Il progetto lambisce un "corridoio ecologico" sito nel Comune di Verona, attraversa una "isola ad elevata naturalità" a San Martino Buon Albergo e nuovamente un "corridoio ecologico" che si estende sui Comuni di Zevio e Caldiero per circa 1 km. In Comune di Caldiero viene attraversata una "Area di rinaturalizzazione" mentre nel Comune di Belfiore viene interessata una "cava da recuperare"; infine, in Comune di San Bonifacio viene nuovamente attraversato un "corridoio ecologico". Il bacino irriguo in Comune di Zevio si colloca su "Corridoio ecologico", interessando marginalmente "Sito di Importanza Comunitaria" e "Golena".
- **"Sistema del paesaggio"** - Il progetto in Comune di Verona passa in prossimità di manufatti di "archeologia industriale" e di un "edificio di pregio architettonico", per poi interessare un ambito a "frutteto"; viene poi lambito un "contesto figurativo" in cui sono presenti "Ville venete". In Comune di San Martino Buon Albergo interferisce nuovamente con ambiti a "Frutteto" e la "Strada del vino - Bardolino". Proseguendo in direzione est, la linea ferroviaria interessa una serie di aree a "Vigneto" ed aree a "Frutteto". Ulteriori elementi interferiti in Comune di San Bonifacio sono un "contesto figurativo", un "Itinerario ciclabile", la "strada del vino del bardolino" e, infine, il "Sistema ferrotranviario storico". Il bacino irriguo in Comune di Zevio si colloca su aree a "Frutteto".

Con riferimento al PTCP della Provincia di Verona il Proponente dichiara che non si presentano particolari differenze rispetto al precedente PP, e che la variante di San Bonifacio risulta coerente con le previsioni di Piano. Allo stesso tempo, dall'analisi del PTCP emerge che il bacino irriguo è situato in aree che presentano elementi sensibili, a cui bisogna quindi porre particolare attenzione.

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Vicenza è stato approvato D.G.R.V. n.708 del 02.05.2012.

Il Proponente ha analizzato le possibili ricadute o interferenze che il progetto può comportare in riferimento ai sistemi ed agli elementi principali che strutturano lo scenario di Piano, verificando nello specifico gli aspetti connessi al sistema ambientale, insediativo-infrastrutturale e paesaggistico.

Con specifico riferimento alla **Variante di San Bonifacio**, si rileva che il tracciato di progetto entra nel territorio provinciale di Vicenza al km 27+300 circa, collocandosi sulla rete ferroviaria esistente fino al km 32+525, dove termina. Infatti, il tracciato si colloca interamente su "Linea ferroviaria esistente" e "Assi di connessione - Linea Alta Velocità/Alta capacità". Il progetto attraversa due aree a "Rischio idraulico provinciale di emergenza - R1" dal km 28+700 al km 29+482.31.

Nella tavola relativa al "Sistema del paesaggio", la Variante di S. Bonifacio si colloca su "Aree agropolitane" tra la progressiva km 27+300 e la km 28+200 e tra il km 28+700 e il km 29+482.31; mentre dal km 28+200 e il km 28+700 interessa "aree ad elevata utilizzazione agricola". Il progetto in riferimento agli "ambiti strutturali di paesaggio da PTRC" si colloca dal km 27+300 al km al 29+482.31 su "24 - Alta pianura veronese".

Passando ad analizzare il Sublotto 2, che si sviluppa interamente nel territorio della Provincia di Vicenza, il proponente evidenzia le seguenti sovrapposizioni tra tracciato e tematismi del PTCP di Vicenza:

- **"Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale"** - l'intervento si sviluppa in adiacenza di "Rete Ferroviaria" e interessa "Vincolo corsi d'acqua" all'altezza del km 33+400 e km 34+000. Il tracciato all'altezza della progressiva km 34+200 passa in prossimità di "Centri storici di grande interesse"; mentre dal km 43+700 al km 44+250 vengono interessate "Aree Piani di Assetto Idrogeologico - PAI". Le opere connesse interferiscono con "Rete Ferroviaria", "idrografia primaria", "Vincolo corsi d'acqua" e "Piano di area o di settore vigenti o adottati". L'elettrodotto situato a Montebello Vicentino attraversa due "Vincoli corsi d'acqua".
- **"Carta delle fragilità"** - il tracciato dal km 32+525 al km 34+100 e dal km 36+800 al km 37+400 attraversa aree a "Rischio idraulico - R1", mentre dal km 37+400 al km 38+400 interferisce con "Rischio idraulico - R2"; inoltre in tale tratto interessa aree con "Acquiferi inquinati". Successivamente all'altezza del km 43+200 viene lambita una "Cava estinta" e al km 43+350 "Limite superiore della

A F G R h l m p

fascia delle risorgive". Le opere viarie connesse interessano aree a "Rischio idraulico - R1", "Rischio idraulico - R2" e "Linee elettriche". L'elettrodotto situato a Montebello Vicentino si colloca su aree a "Rischio idraulico - R1".

- **"Sistema Ambientale"** - l'asse di progetto si colloca su "Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa" dal km 32+525 al km 34+300 e dal km 35+400 al km 44+250; mentre dal km 34+300 al km 35+400 interessa "Aree ad elevata utilizzazione agricola". Il progetto interferisce, inoltre, con "Corridoi ecologici secondari" al km 34+100 e al km 40+300; lambendo un "Corridoio PTRC" dal km 43+100 al km 43+750 e attraversando "Aree carsiche" dalla progressiva km 42+800 alla km 43+700. Le opere viarie connesse si collocano su "Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa", "Aree carsiche", "Idrografia primaria". Entrambe le linee elettriche presenti nel Sublotto 2 si collocano su "Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa", ma l'elettrodotto di Montebello Vicentino interferisce anche con un "Corridoio ecologico secondario".
- **"Sistema insediativo infrastrutturale"** - il nuovo asse ferroviario si sviluppa su quello che il PTCP di Vicenza individua come "Assi di connessione - Linea Alta Velocità/Alta Capacità".
- **"Sistema del paesaggio"** - nonostante il tracciato si sviluppi in adiacenza alla linea ferroviaria esistente, il tratto compreso tra la progressiva km 32+525 e la km 44+250 interessa territori a carattere maggiormente agricolo. Le opere viabilistiche connesse all'asse principale sono si sviluppano prevalentemente su "Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa".

In sintesi, il Proponente dichiara che *"Il nuovo asse ferroviario si sviluppa su quello che il PTCP di Vicenza individua come "Assi di connessione - Linea Alta Velocità/Alta Capacità", quindi in totale coerenza con le disposizioni del Piano. Allo stesso tempo le opere viabilistiche connesse e le nuove linee elettriche non generano interferenze rilevanti. Il canale scolmatore del Fiume Retrone con il relativo bacino di laminazione ed il bacino di laminazione Intrigogna, intercettano aree a carattere maggiormente agricolo e con peculiarità paesaggistiche, presentando interferenze maggiori"*.

2.1.4 SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA E DEGLI STRUMENTI DI ATTUAZIONE

I Piani interessati dalle opere in esame sono:

- Comune di Verona: Piano di Assetto del Territorio; Piano degli Interventi; Piano Energetico Comunale Ambientale; Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile;
- Comune di S.Martino Buon Albergo: Piano di Assetto del Territorio; Piano degli Interventi;
- Comune di Zevio: Piano di Assetto del Territorio; Piano degli Interventi;
- Comune di Belfiore: Piano di Assetto del Territorio Intercomunale; Piano degli Interventi
- Comune di Caldiero: Piano di Assetto del Territorio Intercomunale; Piano degli Interventi;
- Comune di Colognola ai Colli: Piano di Assetto del Territorio Intercomunale;
- Comune di Lavagno: Piano di Assetto del Territorio Intercomunale;
- Comune di Monteforte d'Alpone: Piano di Assetto del Territorio Intercomunale; Piano degli Interventi;
- Comune di San Bonifacio: Piano Regolatore Generale;
- Comune di Arcole: Piano di Assetto del Territorio; Piano degli Interventi;
- Comune di Lonigo: Piano Regolatore Generale;
- Comune di Montebello Vicentino: Piano di Assetto Territoriale Intercomunale;
- Comune di Gambellara: Piano di Assetto Territoriale Intercomunale;
- Comune di Montorso Vicentino: Piano di Assetto Territoriale Intercomunale;
- Comune di Montebello Vicentino: Piano di Assetto Territoriale Intercomunale; Piano degli Interventi
- Comune di Brendola: Piano di Assetto del Territorio; Piano degli Interventi;
- Comune di Montecchio Maggiore: Piano di Assetto del Territorio; Piano Regolatore Generale;
- Comune di Altavilla Vicentina; Piano di Assetto del Territorio; Piano degli Interventi;
- Comune di Arcugnano Piano Regolatore Generale.

Dal punto di vista della pianificazione comunale si è evidenziato che nonostante il Progetto Preliminare del lotto: Verona - Montebello Vicentino fosse già stato approvato dal CIPE nel 2006, non tutti i comuni lo hanno recepito all'interno del proprio strumento urbanistico vigente.

Le principali criticità che le opere in progetto stabiliscono con le pianificazioni locali riguardano le interferenze con aree vincolate, quali:

- Comune di S. Martino Buon Albergo: vincoli paesaggistici;
- Comune di Zevio: ambiti di interesse paesaggistico e fasce di tutela paesaggistica corsi d'acqua e zone boscate;
- Comune di Belfiore: beni architettonici; vincoli paesaggistici;
- Comune di Caldiero: vincoli paesaggistici;
- Comune di San Bonifacio: aree urbane;
- Comune di Montebello Vicentino: Aree RIR;
- Comune di Gambellara: Piano di Assetto Territoriale Intercomunale;
- Comune di Montorso Vicentino: Piano di Assetto Territoriale Intercomunale.

2.1.5 IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE AMBIENTALI

I vincoli sono stati individuati attraverso l'analisi degli strumenti pianificatori più significativi a scala territoriale, la strumentazione urbanistica dei comuni interessati, l'analisi dei vincoli di interesse storico artistico individuati dal MIBACT, gli elementi naturalistici, paesaggistici e storico - culturali, i SIC e ZPS in un buffer di un chilometro, da ambo i lati dell'infrastruttura e di tutti gli elementi oggetto di compatibilità ambientale, entro il quale sono state predisposte e redatte tutte le analisi.

In particolare, con riferimento al sistema vincolistico, le carte tematiche redatte a cura del Proponente mettono in evidenza i seguenti vincoli areali e puntuali:

Sublotto 1

Variante di San Bonifacio (dal km. 12+725 al km. 29+482.31)

Il tracciato della Variante di San Bonifacio attraversa le seguenti aree vincolate:

1. corso del fiume Dugal Masera soggetto a Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua - D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c;
2. corso del Torrente Alpone e Valli Urle soggetto a Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua - D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c;
3. Stazione Ferroviaria di Lonigo, individuata ai sensi degli articoli 10 e 12 del D.Lgs. 42/2004.

Elettrodotti e cavidotti

L'intero tracciato dell'elettrodotto "S. Martino B." a meno dei sostegni nn. 5 - 6 e 7 - 8 ricade all'interno di un ambito di vincolo imposto dall'art. 136 del D. Lgs 42/2004. Il tratto di elettrodotto compreso tra i sostegni nn. 1 - 2 e 15 - 16 ricade all'interno della fascia di rispetto dei corsi d'acqua (art. 142, lett. c).

Il tratto di Elettrodotto "Locara" compreso tra i sostegni nn. 1 - 2, 3 - 4 e 9 - 10 ricade all'interno della fascia di rispetto dei corsi d'acqua (art. 142, lett. c).

Il bacino irriguo

L'area del bacino irriguo interessa il "Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'acqua" del fiume Adige e "Vincolo Paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Aree Boscate", lambendo inoltre il Sito di Interesse Comunitario della Rete Natura 2000 "IT3210042 - Fiume Adige tra Verona Est e Badia Polesine".

Sublotto 2

Tracciato ferroviario e opere connesse

Il tracciato in esame interferisce con le seguenti aree vincolate:

1. corso del Fiume Rio e Rio Acquetta soggetto a Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua - D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c;
2. corso del Fiume Frassine, Nuovo, Guà e Agno soggetto a Vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua - D. Lgs. 42/2004 art. 142 lettera c;
3. Adeguamento della viabilità afferente alla stazione di Montebello Vicentino - soggetto a "Vincolo Paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'Acqua" del Fiume Rio e Rio Acquetta.

Elettrodotti

L'elettrodotto previsto nel comune di Montebello Vicentino interferisce con il "Vincolo Paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'Acqua" generato dall'attraversamento prima del Fiume Rio e Rio Acquetta e successivamente del Fiume Frassine.

In merito al cavidotto previsto in comune di Altavilla Vicentina, non si segnalano interferenze.

2.1.6 RETE NATURA 2000

In merito ai Siti della Rete Natura 2000 presenti nel contesto territoriale, vengono riportati sinteticamente nella tabella seguente i Siti ricadenti entro un raggio di 10 km, le opere potenzialmente interferenti e la distanza tra opere e aree protette. Per tali siti il Proponente ha redatto specifiche Valutazioni di Incidenza, la cui valutazione rientra nel presente parere.

Elenco siti Rete Natura 2000 - Sublotto 1

SIC Fiume Adige tra Verona est e Badia Polesine Codice Sito: IT3210042 Superficie: 2090 ha	Bacino irriguo di Zevio	A contatto
SIC Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest IT3210043 Superficie: 475 ha	Linea ferroviaria	400 m
SIC Val Galina e Forno Borago Codice Natura 2000: IT3210012 Superficie: 989 ha	Linea ferroviaria	6,5 Km
SIC ZPS Squazzo di Rivalunga Codice Natura 2000: IT3210019 Superficie: 189 ha	Linea ferroviaria	4,5 Km
SIC ZPS Palude del Feniletto - Squazzo del Vallese Codice Natura 2000: IT3210014 Superficie: 167 ha	Linea ferroviaria	5 Km
SIC Torrente Valdiezza Codice Natura 2000: IT3220038 Superficie: 33 ha	Linea ferroviaria	8 Km
SIC Colli Berici Codice Natura 2000: IT3220037 Superficie: 12708 ha	Linea ferroviaria	8,5 Km
SIC Fiume Adige tra Verona est e Badia Polesine Codice Sito: IT3210042 Superficie: 2090 ha	Bacino ad uso irriguo	A contatto
SIC Torrente Valdiezza Codice Sito: IT3220038 Superficie: 33 ha	Tracciato ferroviario	2 Km
SIC Colli Berici Codice Sito: IT3220037 Superficie: 12768 ha	Tracciato ferroviario	650 m

2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

2.2.1 1° SUB LOTTO VERONA – MONTEBELLO VICENTINO: DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto della nuova linea AV/AC Verona - Padova nel tratto in questione 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. La linea attraversa due province, Verona e di Vicenza.

In uscita lato est dalla stazione di Verona Porta Vescovo la nuova linea, in stretto affiancamento a sud della linea storica MI-VE fino al km 3+800 circa, corre inizialmente in rilevato alto analogo all'esistente, per abbassarsi poi dal km 0+775 al km 2+220, rispetto alla linea storica, allo scopo di minimizzare gli impatti sul contesto territoriale. Dal km 1+873,81 al km 3+451,77, è previsto comunque uno spostamento della linea

storica verso nord in nuova sede (prima variante LS).

Tra il km 3+800 e il km 6+500 circa, nel territorio comunale di S. Martino Buon Albergo, la nuova linea si allontana dalla linea storica, per affiancarsi al raccordo autostradale con la SS.11. In particolare, dal km 4+941 fino al km 6+841 circa, 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, caratterizzato da una elevata percentuale di mezzi pesanti, garantendo le stesse corsie per senso di marcia della situazione esistente.

Successivamente, 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 aventi valenza agricola di rilievo, e la prosecuzione in rilevato, per circa 1.500 m, prima del superamento in viadotto del Torrente Illasi (L=213 m.) al km 11+535 e del Torrente Prognolo (al km 11+700 circa).

Dopo tale scavalco la livelletta del tracciato tende a riabbassarsi per riportarsi al piano campagna mantenendosi in orizzontale per circa 3 km (altezze di rilevato dai 2 ai 3 m.). In questo tratto sono previste 3 opere d'arte: il Ponte sul Canale Dugale (L=25m) al km 12+315 circa, e 2 cavalcaferrovie (km 12+594,43 e km 13+240) che garantiscono la continuità delle direttrici viarie in comune di Belfiore (Nuova Strada Provinciale "Porcilana" al km 13+240).

2.2.2 LE MODIFICHE AL PROGETTO PRELIMINARE

La Variante di San Bonifacio (Dal Km. 12+725 Al Km. 29+482,31)

Dal km 12+725, ad ovest della cittadina di San Bonifacio, il tracciato della linea AV/AC prosegue in nuova sede propria a sud del centro abitato, in affiancamento alla Strada SP "Porcilana", senza tuttavia poter sfruttare al massimo l'affiancamento a causa della presenza di varie rotatorie stradali, che impongono sempre un distanziamento minimo tra la infrastruttura ferroviaria e quella stradale. Dal km 16+000 in poi l'asse risulta completamente esterno al corridoio del PP. Un nuovo sottovia è ubicato al km 16+194 circa, mentre un secondo attraversamento del fosso Dugale ha richiesto l'inserimento di un ponte di 22 m di luce al km 16+500 circa.

Una seconda deviazione della Porcilana nasce all'altezza del km 18+600 c.a. della linea AC/AV all'inizio di un'opera connessa allo scavalco della SP 38. In corrispondenza dell'intersezione fra la attuale Porcilana e la SP38, in adiacenza al corridoio ferroviario, le rampe d'innesto a sud dell'attuale rotatoria sono integrate con un sistema di svincolo di tipo indiretto che permette tutte i movimenti di scambio fra le direzioni interessate. È inserito un cavalcaferrovia lungo la SP38, di scavalco sia della Porcilana che della nuova linea AV/AC.

Al km 20+219,51 inizia il viadotto Alpone della lunghezza totale di 1.772 m che supera, oltre al torrente Alpone, anche una strada comunale ed una serie di attraversamenti idraulici minori. In adiacenza al viadotto, dal km 19+950 circa, inizia anche la terza variante della Porcilana, che termina al km 21+641 in corrispondenza dell'esistente rotatoria ubicata subito a Nord del nuovo tracciato ferroviario. Le luci del viadotto sono debitamente dimensionate per ospitare, in sicurezza, il sottopassaggio dei rami stradali di raccordo previsti.

Terminato il viadotto Alpone al km 21+991,51, il tracciato prosegue in rilevato fino alla spalla lato ovest del viadotto denominato S. Bonifacio alla progressiva km 24+874,84, che termina alla progressiva km 25+314,84. Nel tratto che precede il viadotto S. Bonifacio sono previsti 3 sottovia atti a garantire la necessaria continuità della viabilità esistente e il ponte sul dev. Dugaletto (L=22,00 m).

Nel passaggio dal Comune di S. Bonifacio al Comune di Lonigo, il tracciato della nuova linea AC curva verso nord-est, verso la Nuova Stazione di Lonigo (km 27+770) con il riassetto delle viabilità di collegamento fra stazione e rete locale sia veicolari che pedonali; Il riassetto funzionale del nodo di Lonigo prevede anche l'inserimento di aree di parcheggio per auto, moto e biciclette oltre ad una fermata per i bus navetta per lo scambio modale. Da Lonigo fino a fine sub lotto al km 32+525, il tracciato AV/AC corre di nuovo in affiancamento ed in maniera complanare a sud della Linea Storica.

Si riporta una sintesi delle Opere d'arte maggiori previste nel progetto:

- Galleria Artificiale (San Martino Buon Albergo) L=1900 m
- Viadotto Fibbio L=2360 m
- Viadotto Illasi L=213 m
- Ponte sul canale Dugale L=25 m
- Ponte sul dev. del Dugale L=22 m
- Viadotto Alpone L=1772 m
- Ponte sul dev. del Dugaletto L=22 m
- Viadotto San Bonifacio L=440 m
- N° 5 Cavalcaferrovia

Il Progetto degli Elettrodotti

Tra le modifiche al Progetto Preliminare è prevista la realizzazione delle nuove sottostazioni di conversione:

- SSE 3kV di San Martino Buon Albergo che sarà alimentata in "entra - esce" dalla linea RFI 132 kV esistente (Verona S.L.- Caldiero VR031)
- SSE 3kV di Belfiore che sarà alimentata in "entra - esce" dalla linea RFI 132 kV esistente (Caldiero - Montebello VR032)
- SSE 3kV di Locara che sarà alimentata in "entra - esce" dalla linea RFI 132 kV esistente (Caldiero - Montebello VR032) oltre che collegata alla sottostazione TERNA di Dugale con un cavidotto doppia terna.

La cantierizzazione

I cantieri previsti per i lavori della Tratta LFI Verona - Montebello Vicentino sono stati variati rispetto a quanto definito nel progetto Preliminare del 2003, con le seguenti modifiche:

- spostamento e nuove configurazioni di layout cantieri nei tratti in cui il tracciato PP coincide col PD;
- realizzazione nuovi cantieri per il tratto Variante San Bonifacio.

Allo scopo di ridurre l'impatto della circolazione di mezzi sulla viabilità esistente e di utilizzare risorse in modo omogeneo per l'intero periodo di costruzione, si è considerato di programmare i lavori in tre distinte serie, con la suddivisione del tracciato in 3 lotti costruttivi, aventi un carattere sostanzialmente indipendente per tutto ciò che riguarda le operazioni di costruzione e organizzazione di cantiere, aventi estensione:

- Lotto 1 da km 0+000 a km 10+045;
- Lotto 2 da km 10+045 a km 19+159;
- Lotto 3 da km 19+159 a Km 32+525.

In totale quindi, per la realizzazione del Sub-Lotto LFI, si prevede complessivamente l'impianto di n°13 cantieri, così suddivisi:

Lotto	Cantiere	Località	Superficie (m ²)
1	Campo Base Verona Est	Verona Est	41.039
	Cantiere Armamento S. Martino	S. Martino	160.340
	Cantiere Tecnologico S. Martino	S. Martino	26.820
	Cantiere Operativo S. Martino	S. Martino	37.439
	Cantiere Industriale S. Martino + Cantiere Operativo	S. Martino	39.758
	Cantiere Operativo Fibbio	Fibbio	25.580
2	Cantiere industriale Belfiore + Cantiere Operativo	Belfiore	33.670
	Campo Base Belfiore	Belfiore	41.229
	Cantiere Operativo Belfiore	Belfiore	43.260
3	Cantiere Operativo Alpone	Alpone	51.524
	Cantiere Industriale Bonifacio	Bonifacio	36.210
	Cantiere Operativo Bonifacio	Bonifacio	43.680
	Campo Base Lonigo	Lonigo	45.130

Per ciascuno dei quali, suddivisa per lotti, sono individuati i seguenti elementi caratteristici:

- Denominazione area;
- Progressiva;
- Superficie;
- Presenza di aree per lo stoccaggio di reflui e fanghi;
- Presenza di aree per lo stoccaggio dei terreni;
- Presenza di impianti di betonaggio e/o prefabbricazione;
- Eventuale area operativa annessa al cantiere industriale.

2.2.3 2° SUB LOTTO MONTEBELLO VICENTINO – BIVIO VICENZA: DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il Quadro di Riferimento Progettuale, in questa specifica sezione dello Studio di Impatto Ambientale ha la finalità di illustrare le caratteristiche funzionali, geometriche, tecniche e strutturali del progetto definitivo del sub-lotto 2 Montebello Vicentino – Bivio Vicenza della linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova, nonché le azioni prodotte durante le relative fasi di costruzione e di esercizio.

Sono, inoltre, esplicitate le motivazioni assunte nella definizione del progetto; le motivazioni tecniche delle scelte progettuali, nonché le misure, i provvedimenti e gli interventi che si ritiene opportuno adottare ai fini del migliore inserimento dell'opera nell'ambiente.

Per completezza di esposizione si riporta la descrizione dell'intera tratta del sub lotto FL02, per un esaustivo inquadramento degli elementi progettuali relativi alla nuova linea ferroviaria, alle opere a essa connesse, al nuovo sito di produzione (bacino a uso irriguo di Zevio) e alle nuove reti elettriche previste.

Il 2° Sublotto Montebello Vicentino – Bivio Vicenza si sviluppa dal km 32+525 fino alla progressiva km 44+250 circa, per una estesa complessiva di km 11.725 circa.

Il tracciato della nuova linea ferroviaria AV/AC e le opere ad esso connesse attraversano la provincia di Vicenza, interferendo con i seguenti territori comunali:

- Comune di Montebello Vicentino;
- Comune di Montecchio Maggiore;
- Comune di Brendola,
- Comune di Altavilla Vicentina;

Per quanto riguarda il sito di produzione (bacino a uso irriguo), questo è localizzato in:

- Comune di Zevio (VR).

Il progetto del Sublotto della nuova linea AV/AC è la continuazione della tratta afferente al precedente tratto che va da Verona Porta Vescovo fino a Montebello Vicentino.

Si riporta una sintesi delle Opere d'arte maggiori previste nel progetto:

- | | |
|----------------------------------|----------|
| • Viadotto Montebello Linea A.V. | L=300 m |
| • Viadotto Montebello L.S. | L=225 m |
| • Galleria SITAVE L.S. | L= 335 m |
| • Viadotto Guà L.S. | L= 775 m |
| • Viadotto Guà A.V. | L=1078 m |
| • Ponte sul Rio Guà L.S. | L=78 m |
| • Ponte sul Rio Guà A.V. | L=78 m |
| • N° 3 Cavalcaferrovia | |

2.2.4 GLI AMBITI ALL'INTERNO DEL CORRIDOIO APPROVATO NEL PROGETTO PRELIMINARE

Il tracciato

Il 2° sublotto Montebello Vicentino – Bivio Vicenza si sviluppa dal km 32+525 fino alla progressiva km 44+250 circa, per una estesa complessiva di km 11.725 circa. Il tracciato interessa la Regione Veneto e attraversa 4 territori comunali della Provincia di Vicenza, in particolare i comuni di Montebello Vicentino, Montecchio Maggiore, Brendola e Altavilla Vicentina.

Nel tratto iniziale, la nuova linea AV corre in affiancamento a sud della linea storica MI-VE, la quale è comunque in variante con spostamento ed adeguamento della fermata di Montebello Vicentino, adeguata-

A F G R M A P

mente integrata con il nuovo viadotto Montebello al km 33+300 circa. La variante della linea storica ha inizio poco prima della stazione di Montebello Vicentino e termina in corrispondenza dell'esistente sotto-attraffersamento dell'autostrada A4 Milano - Venezia. Dal km 35+800 al km 39+100 la linea AV/AC va ad occupare il sedime della linea ferroviaria esistente, comportando, quindi, lo spostamento in variante di quest'ultima.

Subito dopo la fermata di Montebello Vicentino le due linee, opportunamente distanziate, sovrappassano, sempre in viadotto, il Rio Acquetta e, subito a valle, anche la predisposizione per il nuovo SI.TA.VE. (Sistema di tangenziali Venete). Successivamente attraversano in viadotto il Fiume Guà, ognuna su propria opera, in corrispondenza del km 34+100, per poi proseguire entrambe in rilevato fino al sotto-attraffersamento autostradale, posto al km 36+500 circa.

Nel tratto compreso tra il km 36+300 circa e il km 38+400 circa, il corridoio ferroviario, costituito dalla attuale linea MI-VE e dalla nuova linea AV in affiancamento a sud, è interessato dai seguenti due nuovi interventi infrastrutturali:

- Nuovo svincolo di Montecchio dell'autostrada A4 Milano-Venezia, con la relativa autostazione (intervento a carico della Società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. (già appaltato);
- Sistema delle Tangenziali Venete- SI.TA.VE (Prog.Prelim. presentato all'approvazione CIPE nel 2007).

Al km 36+500 circa si ha la prima interferenza tra la sede ferroviaria e la sede autostradale, quest'ultima modificata a seguito dell'intervento per la realizzazione del nuovo svincolo. La sede della linea AV/AC che si trova a Sud occuperà lo scatolare, ampliato rispetto a quello esistente (sulla linea storica), predisposto e realizzato da ente terzo nell'ambito delle opere di adeguamento ed ampliamento del tratto autostradale della A4 e del casello di Montecchio. La nuova sede della linea storica, a nord della AC/AV, necessiterà, invece, della costruzione di un nuovo manufatto di sotto-attraffersamento autostradale.

In corrispondenza del km 37+200 è presente un'altra interferenza tra la sede ferroviaria e le rampe del nuovo svincolo di Montecchio, risolta nell'ambito del progetto di Autostrade, mediante la realizzazione di due scatolari: uno a sud per il passaggio della linea storica ed uno a nord per alloggiare i binari di manovra per l'accesso al previsto centro intermodale CIS.

Nell'ambito del Progetto Definitivo, quindi, per le fasi di costruzione degli scatolari, si continua a prevedere la demolizione degli stessi nell'ipotesi che, al momento della costruzione della linea AV/AC, siano stati già realizzati, nell'ambito del progetto della Stazione e Svincolo di Montecchio della A4, senza gli accorgimenti che potrebbero permetterne la riconversione nei modi sopra indicati.

Questo tratto sarà interessato anche dall'altro intervento di viabilità costituito dal Sistema delle Tangenziali Venete. Tale viabilità scavalcherà il nuovo svincolo di Montecchio in viadotto. Pertanto non si avrà di fatto una interferenza diretta tra il SITAVE stesso e la linea ferroviaria AV/AC in progetto (km 38+300 circa).

La terza interferenza tra sede ferroviaria e gli interventi previsti da Autostrade si ha tra la ferrovia e la nuova viabilità di accesso allo svincolo di Montecchio. L'attuale tracciamento della linea ha permesso di garantire il passaggio sia della linea esistente in variante sia della AV/AC, sotto al cavalcaferrovia in costruzione.

Dal km 38+600 fino alla stazione di Altavilla Vicentina, la linea AV/AC prosegue in affiancamento a sud alla linea esistente alla stessa quota di quest'ultima. In corrispondenza della stazione di Altavilla Vicentina per evitare interferenze importanti con l'edificio esistente, l'ampliamento della sede è stato studiato con un tracciato che permette una velocità massima di 150 km/h.

Dall'uscita dalla stazione di Altavilla Vicentina fino a fine sublotto, la linea AV/AC continua in affiancamento a sud della linea esistente con un interasse maggiore di 7.00 m (fino ad un massimo di 11.00 m).

Le opere connesse

Le opere connesse alla realizzazione del 2° Sublotto Montebello Vicentino – Bivio Vicenza sono le seguenti.

- Adeguamento della viabilità afferente alla stazione di Montebello Vicentino
- Nuova tangenziale est di Montecchio Maggiore
- Adeguamento della SP34 del Melaro in Comune di Altavilla Vicentina
- Viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore

Adeguamento della viabilità di Via Fara; accesso alla stazione di Montebello VI

In Comune di Montebello Vicentino, Via Fara collega la SR11 a nord dell'autostrada, con la stazione e l'area a sud della ferrovia. Il quadruplicamento dei binari per la costruzione della linea AV/AC ed il conseguente spostamento della stazione ferroviaria oltre alla deviazione del Rio Acquetta ne rendono inutilizzabile l'attuale tracciato per cui si è prevista la realizzazione in nuova sede del tratto interferito con un nuovo attraversamento della linea ferroviaria storica, ubicato circa 450m ad Ovest dell'esistente, il collegamento con la nuova stazione ferroviaria e la sottostazione elettrica, un nuovo ponticello sull'Acquetta lungo il tratto in cui quest'ultima è stata deviata, prima della confluenza sull'esistente Via Fara, a Sud della linea ferroviaria.

L'intervento di progetto comporta anche l'adeguamento del percorso ciclo pedonale esistente di collegamento tra l'abitato posto a Nord dell'autostrada e la stazione esistente e futura che, invece, si trovano sul versante opposto. Trattasi del sovrappasso pedonale che oggi si attesta sul piazzale esistente antistante l'edificio della stazione. Lo spostamento della stazione in nuova sede comporta l'adeguamento della rampa di approccio alla spalla sud della passerella.

Nuova tangenziale est di Montecchio Maggiore

L'intervento denominato "Tangenziale Est di Montecchio" (cat. C2) prevede il collegamento diretto della strada Regionale II con la strada Provinciale 34, attraverso un cavalcaferrovia sulla linea ferroviaria esistente, quadruplicata a seguito della costruzione della linea AV/AC. L'attraversamento a livelli sfasati è ubicato alla progr. ferroviaria Km 40 + 361 della tratta Verona - Padova.

L'opera ha origine a Nord con la costruzione di una rotonda sulla strada Regionale, di tipo convenzionale, avente diametro esterno 50m. Essa è leggermente disassata verso Sud, rispetto all'asse della strada Regionale, per non interferire con i parcheggi di attività commerciali esistenti ed è a tre braccia, due delle quali costituite dai rami della strada Regionale mentre il terzo ramo è la viabilità di progetto proveniente da Sud. Una volta staccatosi dalla rotonda il tracciato procede verso Sud-Ovest, dapprima in rettilineo e poi con una curva; lo scavalco ferroviario, è previsto per mezzo di un viadotto.

Superata la ferrovia il tracciato rimane ancora in quota per scavalcare anche la strada Provinciale con un raccordo terminale di collegamento previsto a forma di cappio e che, una volta raggiunta quota campagna, si innesta sulla strada Provinciale del Melaro con una rotonda a raso a tre braccia.

A completamento dell'intervento è prevista una pista ciclo pedonale, in affiancamento alla carreggiata stradale ma su sede propria e separata dalla prima da adeguata barriera di sicurezza. Pertanto, la pista collegherà anch'essa le aree a Nord ed a Sud della ferrovia, con un attraversamento di quest'ultima a livelli sfasati ed in sicurezza.

Adeguamento della SP34 del Melaro

In Comune di Altavilla la Strada Provinciale è interferita dal quadruplicamento dei binari e dall'aumento di raggio in corrispondenza della stazione di Altavilla. Il raggio planimetrico della curva ferroviaria è stato ottimizzato in modo da minimizzare l'intrusione nelle proprietà private della strada provinciale nella nuova posizione. La Strada Provinciale sarà ricostruita per un tratto di 550m con, in corrispondenza dei terminali, due rotonde: quella ad est, ottenuta riposizionando l'esistente, e quella ad ovest, nuova, che raccoglie la viabilità comunale diretta al nuovo parcheggio, al quartiere residenziale ed alla futura area produttiva.

L'intervento, quindi, comporterà l'adeguamento della SP.34 del Melaro con le componenti progettuali

- L'Adeguamento della Strada Provinciale n. 34;
- Il Nuovo collegamento SP 34 - Via Cavour a seguito della chiusura dell'accesso esistente;
- La Nuova viabilità di accesso al parcheggio.

Viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore

La nuova Stazione, nata per permettere il collegamento del centro abitato della frazione di Alte Ceccato, in prossimità del nuovo Casello Autostradale sull'A4 di Montecchio Maggiore, si attesterà in prossimità del previsto parcheggio a servizio del casello autostradale, destinato ad assumere, quindi, la funzione di "parcheggio di scambio" per gli utenti autostradali (lunga percorrenza) tra la viabilità autostradale e quella ferroviaria. La nuova stazione non prevede, quindi, un collegamento diretto, in ambito urbano, con il vicino cen-

tro abitato di Alte Ceccato. L'intervento di progetto si propone di risolvere questa carenza con la costruzione di una nuova viabilità a raso, dello sviluppo di circa 600m che colleghi il parcheggio con via Callesella, strada comunale che delimita ad Ovest il quartiere residenziale della frazione.

La nuova viabilità sarà inoltre utilizzata durante la fase di cantiere per la demolizione/ricostruzione del cavalcaviaferrovia di SR500-via Battaglia. È previsto inoltre il prolungamento di via Callesella fino alla nuova bretella per mitigare, in tale periodo, la penalizzazione di lunghi percorsi alternativi per gli abitanti di Alte.

L'elettrodotto e cavidotto

L'alimentazione della linea ferroviaria AV deve avvenire in punti distribuiti lungo il tracciato. Questi punti di alimentazione della linea ferroviaria denominati Sottostazioni A.V. (SSE AV) sono a loro volta connessi ai sistemi di trasmissione di energia elettrica ad alta tensione gestiti da RFI/TERNA.

Nella tratta in oggetto è prevista la realizzazione dell'elettrodotto "entra ed esce" "Montebello" di connessione alla nuova SSE di Montebello e del cavidotto "Altavilla" di connessione alla futura SSE di Altavilla, i cui dati tecnici sono sintetizzati nella tabella:

ITEMS	Elettrodotto Montebello	Cavidotto Altavilla
Lunghezza totale dell'opera:	1,8 km circa	1,1 km circa
Comune attraversato:	Montebello Vicentino	Altavilla
Provincia interessata:	Vicenza	Vicenza
Tensione di esercizio:	132.000 Volt	132.000 Volt
Tipo di linea	Doppia Tema, predisposizione alla Fibra Ottica di comunicazione tra le due SSE.	

Per entrambe le linee elettriche è stata effettuata la verifica dei campi magnetici come indicato dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'8 luglio 2003. Sono state definite conseguentemente le fasce di asservimento e le fasce di rispetto,

È stato, inoltre, studiato il sistema di cantierizzazione basato sulla predisposizione di micro cantieri per la realizzazione dei sostegni nel caso dell'elettrodotto e lo scavo delle trincee e la posa dei conduttori nel caso del cavidotto. Per l'accesso ai cantieri si impiegherà prevalentemente la viabilità esistente o, in alternativa, la pista di cantiere prevista per la realizzazione della linea ferroviaria.

La cantierizzazione

In relazione alla fase costruttiva dell'opera, il tracciato è stato ricompreso nel Tratto di Linea 4, dal km 32+525 e km 40+287, tra i Comuni di Montebello Vicentino, Brendola e Montecchio Maggiore, con le seguenti attività principali previste:

- Gallerie artificiali
- Scavi per sbancamenti;
- Rilevati;
- Viadotti;

Per la realizzazione della Tratta LF2 Montebello - Bivio Vicenza, si prevede complessivamente l'impianto di n°6 cantieri, così suddivisi:

Cantiere	Località	Superficie (m ²)
Campo Base Montebello	Montebello	41.370
Cantiere Industriale Guà + Cantiere Operativo	Guà	49.495
Cantiere Armamento Guà	Guà	92.470
Cantiere Tecnologico Guà	Guà	49.320
Cantiere Operativo Montecchio	Montecchio	37.925

Per ciascuno dei quali, suddivisa per lotti, sono individuati i seguenti elementi caratteristici:

- Denominazione area;
- Progressiva;
- Superficie;
- Presenza di aree per lo stoccaggio di reffui e fanghi;
- Presenza di aree per lo stoccaggio dei terreni;
- Presenza di impianti di betonaggio e/o prefabbricazione;

- Eventuale area operativa annessa al cantiere industriale.

2.2.5 SITO DI PRODUZIONE INERTE: BACINO IRRIGUO

Il bacino di compensazione è costituito da un invaso, che utilizzerà la quasi totalità dell'area disponibile (circa 65 ha su 72 disponibili).

Il bacino è realizzato con uno scavo a profondità media di circa 4.20 m dal piano campagna, in modo tale da permettere l'invaso di circa 1.800.000 m³ d'acqua. Per realizzare l'intervento si rende necessaria la movimentazione, con successivo allontanamento, del materiale inerte proveniente dagli scavi, il cui volume si stima pari a circa 3.0 Mm³.

In continuità al pendio in scavo, sarà realizzato un arginello di modesta altezza con il quale si intende raggiungere un franco di sicurezza idraulica di almeno 1.0 m rispetto alla prefissata quota di massimo invaso. L'arginello verrà realizzato con materiale proveniente dagli scavi.

Il profilo arginale risulterà ribassato per un tratto di circa 30 m in corrispondenza della sponda sinistra della sezione di deflusso del fiume Adige, per consentire lo sfioro preferenziale delle portate all'interno del bacino qualora dovessero occorrere eventi di piena del corso d'acqua. Un ribasso arginale è altresì previsto per un tratto di circa 200 m a valle dell'opera di restituzione. Tale tratto sarà caratterizzato da una quota minima pari a 29.80 m s.m.m. ed è stato previsto quale "sfioro di emergenza" delle acque accumulate nel bacino.

Lungo il pendio di scavo e sul fondo del bacino è previsto il riporto di terreno di caratteristiche (terreno coesivo) e spessore tali da consentire un'impermeabilizzazione dell'area di intervento sufficiente a garantire l'invaso d'acqua per i tempi di gestione previsti.

Superficie occupata	65.0	ha
Volume di scavo	3.0	Mm ³
Volume di invaso	1.8	Mm ³
Quota di massimo invaso	29.40	m slm.
Quota media del fondo	25.20	m slm.

Caratteristiche principali del bacino di compensazione in progetto.

Il manufatto di derivazione delle portate dal Canale Ex S.A.V.A. è costituito da due condotte disposte a cavaliere d'argine, in modo da garantire il superamento delle arginature del canale e del fiume Adige (via Diga) senza creare discontinuità nei rilevati.

Nella porzione più a valle del bacino è posto il manufatto di restituzione, costituito da due scolarari in c.a. regolabili per mezzo di paratoie piane a scorrimento verticale.

2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Lo Studio di Impatto Ambientale allegato al Progetto Definitivo delle parti in variante dell'infrastruttura, suddiviso nei sopra descritti Sub-Lotti, dopo una prima parte di analisi del contesto territoriale di riferimento e d'individuazione delle caratteristiche ambientali d'insieme, analizza le seguenti componenti ambientali:

- atmosfera;
- ambiente idrico (superficiale e sotterraneo);
- suolo e sottosuolo;
- vegetazione, flora e fauna;
- ecosistemi;
- paesaggio;
- rumore;
- vibrazioni;
- radiazioni non ionizzanti;
- salute pubblica;
- archeologia.

Nella trattazione di ogni componente, in prima fase, il Proponente ne descrive l'inquadramento normativo, le caratteristiche specifiche del contesto territoriale di riferimento relative all'ambito in analisi, per poi esporre le metodologie di valutazione adottate e gli esiti delle analisi effettuate, nonché gli impatti e le eventuali

misure di mitigazione previste.

2.3.1 ATMOSFERA

Con riferimento alla *componente atmosfera*, dopo aver caratterizzato il territorio dal punto di vista climatico, il Proponente riporta i potenziali impatti in base alla tipologia dell'opera in progetto generati esclusivamente durante la fase di costruzione.

Sono quindi stati analizzati dal Proponente gli impatti associati alle lavorazioni previste lungo la linea, sul fronte di avanzamento dei lavori e nei cantieri previsti dall'opera. L'inquinante preso in considerazione per definire lo stato di qualità dell'aria è il particolato sospeso, reputato in grado di determinare impatti negativi significativi; relativamente a tale inquinante, sono state analizzate quelle attività progettuali che ne determinano i fattori di emissione, la dispersione e le concentrazioni presso i ricettori sensibili.

Il Proponente descrive lo stato recente della qualità dell'aria nell'area interessata dal progetto, analizzando i livelli del particolato (PM10) tramite l'analisi dei dati provenienti dalle stazioni della rete di monitoraggio gestita da ARPA Veneto. Le stazioni identificate sono quelle che appartengono al comune di Vicenza (Q.Italia, Ferrovieri, S. Felice).

Per quanto concerne le *attività relative al fronte di avanzamento lavori*, caratterizzate dall'essere mobili, ossia si spostano con continuità lungo la linea ferroviaria man mano che questa viene realizzata, le analisi sono state condotte prendendo in esame separatamente le tipologie costruttive dell'opera e precisamente:

- attività relative alla tipologia rilevato/trincea;
- attività relative alla tipologia viadotto;
- attività relative alla tipologia galleria artificiale.

Per ciascuna attività è stata condotta l'analisi e la determinazione delle emissioni di PM₁₀.

Per le *analisi delle attività nelle aree di cantiere*, il Proponente ha previsto tre tipologie di cantiere:

- cantiere base,
- cantiere operativo/area tecnica,
- cantieri armamento - aree di stoccaggio – tecnologie.

Le potenziali emissioni relative alle aree di cantiere poste lungo il tracciato sono funzione delle attività in esse previste. Per tutte le tipologie di cantiere sono previste due fasi comuni:

- la fase di preparazione;
- la fase di smantellamento.

Metodologia di analisi e valutazione

Il Proponente ha adottato come metodologia di analisi e valutazione la stima delle concentrazioni di particolato e a tal fine ha proceduto al calcolo:

- delle concentrazioni medie su base annua;
- delle concentrazioni medie massime sulle 24 ore per ogni ricettore;
- numero di superamenti annui del limite giornaliero per ogni ricettore analizzato.

Il calcolo delle concentrazioni medie di PM10 su base oraria è stato condotto con la catena di modelli CALMET-CALPUFF, che costituiscono lo stato dell'arte per la modellazione della dispersione degli inquinanti in atmosfera.

Le simulazioni delle ricadute relative alle *attività sul fronte di avanzamento* sono state condotte prendendo in esame separatamente le tipologie costruttive dell'opera e precisamente:

- le attività relative ai rilevati/trincee;
- le attività relative ai viadotti;
- le attività relative alle gallerie artificiali.

Il Proponente dichiara che le lavorazioni maggiormente impattanti sono quelle relative alle attività di costruzione dei rilevati. Infatti, **queste fanno registrare nelle simulazioni dei superamenti dei limiti previsti dal D. Lgs. 155/2010 per il PM10.**

Le simulazioni delle ricadute relative alle *attività nei cantieri* sono state condotte assumendo la concomi-

tante emissione di due sorgenti, rispettivamente una lineare e una volumetrica. La sorgente lineare è collegata al risollevarimento delle polveri in seguito al transito dei mezzi pesanti sulle piste di cantiere, mentre la sorgente volumetrica tiene conto del particolato emesso dalle attività di movimentazione del materiale e dal particolato emesso dai motori dei mezzi d'opera (betonaggio ecc.).

Con specifico riferimento alle aree di cantiere, il Proponente dichiara che dalle simulazioni effettuate non si prevedono superamenti dei limiti di PM10.

Misure di contenimento degli impatti in fase di costruzione

Il Proponente distingue i possibili interventi volti a limitare le emissioni di polveri in:

- interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nelle aree di attività e dai motori dei mezzi di cantiere,
- interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nel trasporto degli inerti e per limitare il risollevarimento di polveri.

Le misure di contenimento delle emissioni di polveri previste dal Proponente sono sinteticamente riferibili alle seguenti azioni:

- Allo scopo di ridurre il valore delle emissioni inquinanti, si ipotizza l'uso di motori a ridotto volume di emissioni inquinanti (ecologici) ed una puntuale ed accorta manutenzione.
- Al fine di contenere la produzione di polveri generata dal passaggio dei mezzi di cantiere, si ipotizza la bagnatura periodica (wet suppression) della superficie di cantiere.
- Per gli impatti associati al transito su strade non asfaltate, si interviene sulla regolazione del limite di velocità dei mezzi all'interno delle aree in cui sono previste le lavorazioni.
- Per il contenimento delle emissioni di polveri nel trasporto degli inerti, si prevede l'adozione di opportuna copertura dei mezzi adibiti al trasporto; inoltre i mezzi di cantiere dovranno essere lavati giornalmente nell'apposita platea di lavaggio.
- Relativamente alla viabilità al contorno dell'area di cantiere, si manterranno puliti i tratti viari interessati dal passaggio dei mezzi. A tale fine agli ingressi del cantiere si prevede l'installazione di impianti di lavaggio ruote.

2.3.2 AMBIENTE IDRICO SUPERFICIALE

Il Proponente ha sviluppato lo studio del tematismo "Ambiente Idrico superficiale" su una raccolta preliminare di dati bibliografici, sulla rilettura di quanto esposto nello Studio di Impatto Ambientale per la valutazione del Progetto Preliminare già presentato ed approvato (fatte salve le prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n.94 del 29 marzo 2006), nonché sulla raccolta di nuovi elementi di valutazione, conseguenti e derivanti dalle varianti apportate al Progetto Definitivo e dagli aggiornamenti normativi intercorsi dalla data di presentazione del Progetto Preliminare ad oggi.

Primo Sub lotto Verona-Montebello Vicentino

L'opera in Progetto ricade in un'area di pianura pedemontana situata al margine meridionale del massiccio sud-alpino, all'interno del Bacino Idrografico del **Fiume Adige** che rappresenta il corso d'acqua principale nonché il livello di base locale.

Gli affluenti principali in sinistra idrografica sono: Rio Carlino, Puni, Senales, Passirio, Isarco, Avisio, Fersina, Leno, Rio di Terragnola, Valpantena, Illasi, Alpone, Chiampo.

Gli affluenti principali in destra idrografica sono: Rio Ram, Solda, Plima, Valsura, Noce, Tasso.

La porzione bassa del bacino idrografico (in cui ricade il Progetto in esame) comprende la piana pedemontana fino alla località di Albaredo, a valle di Verona, dove il fiume chiude il suo bacino tributario.

Qui il tracciato è più incerto e volubile e numerosi sono stati gli spostamenti dell'alveo, testimoniati dalle diverse forme del territorio riconducibili a "paleo-alvei". In particolare a valle del loro sbocco montano, il Fiume Adige ed i suoi affluenti hanno ripetutamente cambiato percorso interessando aree molto ampie. Si sono così formati sistemi sedimentari che in pianta si presentano con una morfologia a ventaglio, cioè ampi e piatti conoidi alluvionali.

Quest'area è interessata infatti dall'affluenza, in sinistra idrografica del F. Adige, di aste fluviali che si originano nell'area montana dei Lessini. Tali corsi d'acqua hanno caratteristiche fisiche e idrologiche simili, con

regime delle portate irregolari in quanto scorrono, soprattutto nei tratti inferiori, su robusti materassi alluvionali, per cui le portate significative si hanno solo con eventi meteorici di forte intensità. Sono corsi d'acqua che hanno uno sviluppo planimetrico generalmente rettilineo e parallelo tra gli stessi e che, talvolta, confluiscono in un unico collettore prima di gettarsi nell'Adige.

A partire da ovest, citando i corsi d'acqua principali, si trova il Progno (termine indicante in zona un torrente) di Fumane che si origina nella parte più occidentale dei Lessini, attraversa il centro abitato omonimo e confluisce nell'Adige circa all'altezza di Settimo. Dopo il Progno di Fumane, si nota il Torrente Valpantena che si origina nella parte più elevata dei Lessini e che dopo avere riunito tre rami principali scorre con direzione nord-sud fino a confluire nell'Adige verso la periferia orientale di Verona.

Più ad est è presente un complesso sistema idrografico dove si ritrovano diversi corsi d'acqua con regime idrologico differente. In particolare, dalla parte centrale dei Lessini scende il Vaio di Squaranto, tipicamente torrentizio e con portate molto irregolari, che, a valle di Montorio, si unisce con il Fiume Fibbio che ha origine all'interno dell'abitato di Montorio, in corrispondenza di varie polle di risorgiva, con portate perenni variabili a seconda dell'andamento dell'acquifero sotterraneo; il bacino complessivo dei due collettori è di 365 km².

Immediatamente più a est scendono due corsi d'acqua importanti come l'Illasi, lungo circa 40 km, con un bacino di 245 km², ed il Mezzane; entrambi sono a carattere torrentizio con portate molto irregolari e si uniscono nei pressi di Vago.

Infine nel sistema Fibbio-Squaranto e Illasi-Mezzane confluiscono le acque del Fiume Antanello, provenienti dalle colline veronesi; il collettore formatosi da questo complesso sistema idrografico, dopo aver superato lo scarico del canale Sava e l'inizio del canale LEB, entra nel Fiume Adige nei pressi di Zevio.

L'ultimo complesso idrografico, a cavallo delle province di Verona e di Vicenza, è costituito dall'Alpone e dal Chiampo. Il primo parte dal territorio veronese, ha una lunghezza di 38 km ed un bacino di 228 km², mentre il secondo percorre l'omonima valle vicentina, è lungo 43 km, e, prima di confluire nell'Alpone nei pressi di Monteforte, riceve le acque dell'Aldegà. A valle della confluenza del Chiampo, nei pressi di S. Bonifacio, nell'Alpone confluisce il Tramigna; a valle di quest'ultima confluenza l'Alpone percorre alcuni chilometri fino ad Albaredo dove confluisce nell'Adige.

A valle di questa confluenza (Albaredo) si chiude il bacino montano dell'Adige.

Secondo Sub lotto Montebello Vicentino-Bivio Vicenza

L'area d'intervento ricade all'interno del Bacino Idrografico dei Fiumi Brenta-Bacchiglione, che può essere suddiviso in cinque sottobacini principali: il Brenta, il Cismon, il Bacchiglione, l'Astico-Tesina e l'Agno-Guà-Fratta-Gorzone.

In particolare il progetto ricade all'interno dei bacini idrografici dei seguenti corsi d'acqua:

- Rio Acquetta;
- Sistema dell'Agno-Guà;
- Fiume Retrone

Lungo il tracciato ferroviario in progetto, nella tratta "Montebello Vicentino – Bivio Vicenza", si attraversano diversi corsi d'acqua che in funzione della loro importanza e/o della superficie del bacino sotteso possono essere suddivisi in due categorie:

- corsi d'acqua "principali" di notevole importanza;
- corsi d'acqua "secondari" di minore valenza locale.

Procedendo dalla stazione di Montebello Vicentino verso est, la linea intercetta i seguenti corsi d'acqua principali (con superficie del bacino sotteso superiore a 10 km²):

- Rio Acquetta;
- Fiume Agno-Guà.

Sono, inoltre, presenti alcune interferenze con la rete idrica secondaria di superficie con funzione sia irrigua sia di drenaggio.

Tutto il territorio interessato dal tracciato risulta di competenza di un solo consorzio di bonifica: Consorzio

di Bonifica Alta Pianura Veneta (nato dalla fusione di 3 consorzi: Medio Astico Bacchiglione, Riviera Berica e Zerpano Adige Guà).

La risoluzione delle interferenze tra il tracciato della linea AV e la rete di drenaggio superficiale sia di competenza pubblica (Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta, Comuni, Demanio) sia di competenza privata è stata oggetto di confronto con il Consorzio APV che ha fornito indicazioni sullo stato di fatto e formulato ipotesi sugli interventi di progetto da prevedere.

Le interferenze della linea AV/AC con la rete idrica secondaria sono:

- Roggio Signoletto interferito alla KM 36+779;
- Roggia Signolo interferito alla KM 37+157;
- Canale Cavazza interferito alla KM 38+588;
- Scolo Altavilla interferito interferito alla KM 42+025.

Identificazione delle opere di interferenza con i corsi d'acqua

Primo Sub Lotto Verona - Montebello Vicentino

Il tracciato ferroviario si sviluppa, in direzione Ovest-Est, da Verona a Montebello Vicentino, interessando una fascia di territorio che, dal punto di vista morfologico ed idrografico, può essere ricondotta alla pianura pedemontana dei depositi fluvio-glaciali e/o alluvionali antichi e recenti. La linea ferroviaria in progetto non interseca il Fiume Adige, ma, come evidenziato dal Proponente, gli elementi morfologici (paleo-alvei, terrazzamenti, ecc) influenzano gran parte della pianura veronese, compresa una parte interessata dal tracciato ferroviario.

Sono invece intercettati dal tracciato i tributari in sinistra idrografica del F. Adige che hanno origine dai Monti Lessini. Si riportano di seguito le tipologie di opere previste dal Proponente che interessano i corsi d'acqua principali:

- **Progno di Valpatena:** L'attraversamento del T. Valpantena, da parte della linea in progetto, avviene ad est di Verona in corrispondenza di San Michele Extra alla progr. 0+767. Il Valpantena attraversa già la linea storica in questo punto tramite un manufatto tombinato che, da Via Capitel prosegue fino allo sbocco a sud della linea ferroviaria esistente. La soluzione progettuale prevede l'attraversamento mediante un ponte.
- **Torrente Fibbio:** Le piene del Fibbio sono impetuose e di breve durata, tali quindi da provocare esondazioni e danni al territorio. Il T. Fibbio interferisce con l'opera in progetto all'incirca alla km.ca 10+000 della tratta in oggetto, ed il suo attraversamento è previsto mediante un viadotto (con inizio alla km.ca 7+661) e con scavalco dell'alveo inciso per mezzo di un ponte metallico, a singola campata di luce, senza elementi in alveo. Per il torrente Fibbio il progetto prevede, in corrispondenza del viadotto, il rivestimento delle sponde con cls e pietrame al fine di proteggere l'argine da fenomeni erosivi dovuti al decadimento delle caratteristiche di tenuta del terreno vegetale posto in ombra dall'impalcato e facilitare le operazioni di manutenzione.
- **Torrenti Illasi-Prognolo:** L'attraversamento del Torrente Illasi, da parte della linea in progetto, avviene con un viadotto che inizia alla Km.ca 11+502 e attraversa l'alveo inciso tramite un ponte ad una campata metallica da 63 m, senza porre elementi in alveo. Procedendo verso est, sotto l'ultima campata del viadotto, risulta ubicato l'alveo del torrente Prognolo per il quale non si prevedono deviazioni di tracciato ma solo il rivestimento dell'alveo nel tratto posizionato sotto l'impalcato del nuovo ponte. Anche per il torrente Illasi il progetto prevede il rivestimento delle sponde con cls e pietrame, con le stesse modalità del torrente Fibbio.
- **Sistema Chiampo-Alpone:** Il Torrente Alpone rappresenta il corso d'acqua principale di tutta la rete idrografica del sistema Chiampo-Alpone, in quanto recettore del torrente Tramigna, del Torrente Chiampo e del Torrente Aldegà Il suo attraversamento avverrà a sud di San Bonifacio, alla Km.ca 20+219, attraverso un ponte con scavalco dell'alveo sotto un'unica campata metallica da 78 m, pertanto non sono previste pile in alveo.

Procedendo verso est, in prossimità del tratto finale del tracciato ferroviario in oggetto, in località "La Gualda" dei comuni di Montebello Vicentino e Montecchio Maggiore, il Proponente dichiara che verrà realizzata una cava di prestito denominata "La Gualda". In prossimità di tale sito scorre il Fiume Guà e poco più

ad ovest il Torrente Rio Acquetta.

Sono inoltre previsti interventi di riprofilatura e spostamenti dell'alveo per i corsi d'acqua secondari:

- Scolo Orti – Km.ca 1+150
- Torrente Rosella – Km.ca 5+316
- Fosso privato – Km.ca 5+350
- Fossa Nuova (deviazione per la realizzazione galleria di San Martino Buon Albergo) – Km.ca 5,9
- Fossa Roselletta (deviazione per la realizzazione galleria di San Martino Buon Albergo) – Km 5,9
- Fossa Sorgente – Km.ca 7+660
- Fossa Pila – Km.ca 7+700
- Fossa Mariona – Km.ca 8+965
- Fossa Lendinara – Km.ca 8+975
- Fosso privato – Km.ca 9+294
- Fosso privato – Km.ca 9+447
- Fosso privato – Km.ca 20+866
- Fosso pubblico – Km.ca 22+354
- Scolo Dugaletto – Km.ca 23+533
- Fosso lato sud della ferrovia esistente – Km.ca 28+175

Nel complesso le opere previste consistono sostanzialmente in deviazione dell'andamento dei fossi, scoli e canali e la realizzazione di strutture trapezie rivestite in cls. Per alcuni corsi d'acqua secondari le deviazioni d'alveo sono a carattere temporaneo, necessarie per la realizzazione delle opere infrastrutturali, dopo il completamento delle opere è previsto il completo ripristino dell'assetto idraulico *ante operam*.

In corrispondenza di alcuni tratti in rilevato della linea ferroviaria AC/AV taluni corsi d'acqua secondari verranno attraversati da ponti.

Altre interferenze idrauliche (fossi e canali con funzione sia irrigua sia di drenaggio) con il tracciato ferroviario verranno risolte tramite attraversamenti a pelo libero (tombini) e in pressione (sifoni).

In corrispondenza dei tratti in trincea, previsti a ovest ed a est della galleria artificiale di San Martino Buon Albergo, ed in alcuni tratti di rilevato, sono previsti attraversamenti in pressione tramite sifoni a diversa tipologia in base alle caratteristiche del canale (a funzione irrigua, di drenaggio, irriguo pensile).

Ai margini dell'area di progetto, il Proponente dichiara che verrà realizzata una **cassa di espansione** del Fiume Adige, al fine di mitigare il rischio idraulico presente nei territori lungo l'asta del Fiume, a valle dell'abitato di Zevio. Essa ricade in sinistra idraulica del Fiume Adige ad una quota di circa 28-30 mt slm ed è situata all'interno del territorio comunale di Zevio (VR), nel tratto compreso tra la presa del canale Ex S.A.V.A. fino alla confluenza con il torrente Alpone ad Albaredo.

La finalità dell'intervento è quella di realizzare un'area di espansione delle piene del fiume Adige, al fine di diminuire il grado di criticità idraulica che lo caratterizza nel tratto vallivo. In particolare, l'intervento interessa una porzione di golena, con una superficie complessiva di 72 ha, attualmente adibita ad uso agricolo e rientrante totalmente all'interno di una proprietà privata.

L'attivazione della **cassa di espansione di Zevio** comporta la realizzazione di alcuni manufatti per la regolazione idraulica: l'opera di presa sul fiume Adige e l'opera di restituzione. Tali manufatti, consentono di ottenere un'opportuna ripartizione delle portate in particolari punti significativi, in modo da consentire il funzionamento complessivo del sistema secondo uno schema idraulico prefissato. In particolare, in termini di efficienza idraulica, la cassa di espansione limita le portate del fiume Adige defluite a valle al valore massimo di 1490 m³/s a fronte dell'arrivo dell'idrogramma di progetto, valutato per una frequenza di accadimento di 200 anni e avente portata al colmo pari a 1520 m³/s.

Secondo Sub lotto Montebello Vicentino-Bivio Vicenza

In corrispondenza dell'intersezione tra la nuova linea ferroviaria e la rete idrica secondaria di superficie, il Proponente prevede interventi diversi a seconda delle opere di progetto e delle caratteristiche delle linee idriche interferite.

- **Fiume Brendola:** La linea ferroviaria attraversa il Fiumicello Brendola subito a valle dell'autostrada alla progressiva 36+870, nella parte alta del bacino dove gli apporti sono dovuti solo a rogge e scoli-

ne di campo.

- **Roggio Signolo:** risulta interferito alla progressiva 37+250 circa;
- **Canale Cavazza:** risulta interferito alla progressiva 38+600 circa.

Nel complesso le opere previste consistono sostanzialmente in deviazione dell'andamento dei fossi, scoli e canali, nella realizzazione di strutture trapezie rivestite in cls e di tombini circolari o scatoari.

Le risoluzioni delle interferenze idrauliche sono state suddivise in due tipologie:

- attraversamenti a pelo libero – tombini;
- deviazioni.

Di seguito si riporta una tabella di sintesi delle Interferenze e deviazioni. Per ogni singola interferenza, è riportata una descrizione dello stato di fatto e dello stato di progetto.

WBS	nome corso d'acqua	Pk	L _{tot} (m)	intervento	tratto n°	tipologia
IN63A-B	roggia Signoletto	36829.78	132.00	deviaz.	1	canale a sez. trapezia
IN63				attraversam.	2	scatolare
	scolo Cavazza	da 37157	1585.00	attraversam.	1	scatolare doppia canna
IN64				deviaz.	2	scatolare
				deviaz.	3	canale a sez. trapezia
				deviaz.	4	scatolare
				deviaz.	5	canale a sez. trapezia
				deviaz.	6	scatolare
				deviaz.	7	canale
IN65		a 38589.75		attraversam.	8	scatolare
IN68	scolo Altavilla	da 42025	2250.00	deviaz.	1	canale ad U

2.3.3 AMBIENTE IDRICO SOTTERRANEO

Primo Sublotto Verona – Montebello Vicentino

Il Proponente ha analizzato l'area tramite una raccolta bibliografica che ha riguardato gli studi precedentemente condotti nell'area per la redazione del progetto preliminare, gli archivi dati raccolti presso le Amministrazioni Pubbliche, Regionali, Provinciali e di Enti di Gestione, con particolare riferimento a censimenti di punti d'acqua, ricostruzione degli andamenti piezometrici regionali e dati litostratigrafici e i lavori di ricerca su pubblicazioni scientifiche condotti dal CNR. Oltre a un inquadramento di area vasta è stata effettuata un'analisi di dettaglio delle principali caratteristiche lungo il tracciato di progetto.

A supporto dell'analisi di dettaglio sono state raccolte e sistematizzate le informazioni di tipo stratigrafico e idrogeologico derivanti dalle campagne di indagini effettuate in fase di progettazione definitiva. I risultati degli studi e dei rilievi di caratterizzazione idrogeologica condotti a supporto del progetto definitivo sono stati quindi riassunti e schematizzati nel S.I.A. in una apposita cartografia, tramite la realizzazione di una carta idrogeologica. Il deflusso idrico sotterraneo è alimentato dalle aliquote idriche meteoriche che, infiltrandosi nel sottosuolo, defluiscono con modalità e tempi di scorrimento che dipendono, in gran parte, dalla geologia, dall'assetto stratigrafico e tettonico dell'area. Nell'area in esame lo schema di circolazione idrica sotterranea è principalmente condizionato dall'intensa storia morfo-tettonica, che ha condotto, nel corso dei millenni, all'attuale conformazione del territorio, determinando un assetto geologico-strutturale piuttosto complesso. Dal punto di vista idrogeologico si è volti particolare attenzione al settore di pianura, che risulta direttamente interessato dal tracciato ferroviario in progetto, le cui opere si svilupperanno esclusivamente al di sopra e all'interno dei depositi alluvionali e fluvioglaciali della pianura veneta.

Dividendo l'intero sviluppo ferroviario in tre Tratti, diversi per caratteristiche geologiche ed idrogeologiche, avremo:

Tratto I - Tratta compresa tra Verona e Zevio per una lunghezza complessiva di circa 10 km. Il tracciato

A F G R S

si sviluppa nel bacino idrogeologico dell'alta pianura e interessa per la maggior parte l'unità formata dai sedimenti fluvio-glaciali antichi e, solo nella porzione terminale, il terrazzo più recente del T. Fibbio. Queste unità sono costituite principalmente da ciottoli, ghiaie e sabbie debolmente limose. In questo tratto le opere che interferiscono direttamente con i corpi idrici sotterranei sono dati dalla galleria artificiale San Martino Buon Albergo e dai tratti in trincea in entrata ed uscita dalla galleria stessa. In merito a tale interferenza è stato sviluppato un apposito approfondimento dello studio idrogeologico. La falda libera che interferirà con la suddetta galleria artificiale presenta una soggiacenza attuale del livello freatico di circa 6-8 m da p.c. (corrispondente a quote piezometriche variabili tra circa 40 m s.l.m. presso l'imbocco Nord e 37 m s.l.m. presso l'imbocco Sud); al fine di meglio interpretare il modello idrogeologico dell'area in esame, il Proponente sta effettuando periodiche misurazioni dei livelli di falda, rilevati nei piezometri realizzati lungo il tracciato della linea ferroviaria. Il Proponente ritiene che le altre opere da realizzarsi in questo tratto (rilevato, viadotto) non interferiscono direttamente sui corpi idrici sotterranei.

Tratto 2 - Nella sua parte centrale, della lunghezza di circa 10 km, compresa tra Zevio ed il Torrente Alpone, il tracciato interessa un settore convenzionalmente compreso nel bacino idrogeologico della media pianura e si sviluppa quasi esclusivamente al di sopra del terrazzo morfologico del Diluvium recente, altimetricamente ribassato di circa 10 m, rispetto al terrazzo rissiano. Il sottosuolo risulta costituito da una coltre di copertura di natura limo argillosa che, con uno spessore mediamente di circa 5 metri, è sovrapposto alle sabbie e ghiaie debolmente limose, con spessori complessivi che possono superare il centinaio di metri. Il complesso ghiaioso sabbioso e sabbioso è localmente intercalato da livelli limoso-argillosi contraddistinti da modesto spessore ed estensione areale. Un'ulteriore peculiarità idrogeologica che interessa il tratto in esame ed il tratto 1 è dato dalla presenza di acque sotterranee contraddistinte da anomalie termiche connesse alla presenza della Zona termale di Caldiero. Le opere previste dal progetto in tale tratto consistono in rilevati ferroviari, ponti, viadotti e tombinature che non interferiscono direttamente sui corpi idrici sotterranei. A sud del tracciato, in sinistra idrografica del Torrente d'Ilasi, nel comune di Zevio, il Proponente prevede la realizzazione di una cava "Apri e Chiudi" (denominata Zevio), necessaria per reperire parte dei materiali utili alla costruzione dell'opera ferroviaria. Al termine della coltivazione, essa verrà sottoposta a recupero ambientale. Inoltre sempre nel Comune di Zevio, lungo il corso del Fiume Adige, verrà realizzata la "Cassa di Espansione Zevio" dalla quale si prevede la produzione di materiali da scavo con caratteristiche prestazionali tali da essere utilizzati per inerti pregiati.

Tratto 3 - Procedendo verso Est, nell'ultimo tratto, di lunghezza di poco superiore a 10 km, compreso tra il T. Alpone e Montebello Vicentino, il tracciato si sviluppa nel bacino idrogeologico ACA (Alpone, Chiampo e Agno-Guà), in corrispondenza del quale si manifesta una marcata variazione nei caratteri litologici del sottosuolo, poiché ai depositi fluvio-glaciali si sovrappongono depositi alluvionali più recenti a granulometria più variabile, legati ai cicli deposizionali dei corsi d'acqua Chiampo e Agno-Guà. In tali depositi si ha una sostanziale predominanza di terreni limoso-argillosi a cui si alternano sedimenti a granulometria grossolana costituiti da ghiaie sabbioso limose. Nella porzione iniziale di questo tratto si hanno caratteristiche sostanzialmente analoghe a quelle del precedente Tratto 2, vale a dire contraddistinte da una netta prevalenza di litologie sabbiose, con intercalati livelli di ghiaie sabbiose e corpi lenticolari limoso-argillosi di scarso spessore ed estensione areale. A partire dalle aree di affioramento della conoide formata dalle alluvioni depositate dai corsi d'acqua Chiampo e Agno-Guà si hanno importanti modifiche nella composizione litologica del sottosuolo, che diviene in larga prevalenza costituita da sedimenti limoso-argillosi ai quali sono intercalati livelli granulari perlopiù formati da sabbie, da medie a fini, e in minor misura da ghiaie. Solo nella parte terminale della tratta, all'altezza dell'abitato di Montebello Vicentino, tornano a comparire livelli ghiaioso-sabbiosi di spessore significativo. Procedendo verso Est, laddove il tracciato si sviluppa al di sopra del bacino idrogeologico Alpone-Chiampo-Agno, la predominanza di materiali limoso-argillosi determina la presenza di un sistema di falde semi-confinata e confinata contenute all'interno dei livelli sabbiosi, sabbioso-ghiaiosi e ghiaioso-sabbiosi, contraddistinti da spessori medi variabili tra 2 e 10 m. In questa tratta le opere in progetto consistono in rilevati, viadotti, e tombinature che non interferiscono direttamente sui corpi idrici sotterranei. In prossimità del tratto finale, in località La Gualda, nei comuni di Montebello Vicentino e Montecchio Maggiore, il Proponente prevede la realizzazione di una cava "Apri e Chiudi" (denominata La Gualda), necessaria per reperire parte dei materiali utili alla costruzione dell'opera ferroviaria. Al termine della coltivazione, essa verrà sottoposta a recupero ambientale.

Secondo Sub lotto Montebello Vicentino-Bivio Vicenza

I bacini idrogeologici in cui ricade l'area di progetto sono l'Alpone-Chiampo-Agno (ACA) e la Media Pia-

nura tra Retrone e Tesina (MPRT). Per meglio analizzare le caratteristiche idrogeologiche lungo lo sviluppo ferroviario il Proponente ha diviso l'intero tracciato in due Tratti, divisi dalla presenza della linea di spartiacque sotterraneo che separa i deflussi idrici sotterranei afferenti al Sistema Chiampo-Alpone-Guà (ad ovest) da quelli afferenti il Sistema Bacchiglione-Brenta (ad est).

Tratto 1 – Tratto compreso tra Montebello Vicentino e gli attraversamenti degli abitati di Brendola (a sud) e Montecchio Maggiore (a nord), dalla km.ca 32.500 circa alla km.ca 38.500 circa, per una lunghezza complessiva di circa 6 km. Il tracciato si sviluppa nel bacino idrogeologico dell'Alpone-Chiampo-Agno (ACA) e interessa per la maggior parte depositi alluvionali recenti a granulometria più variabile, legati ai cicli deposizionali dei corsi d'acqua Chiampo e Agno-Guà. In questo tratto la linea ferroviaria si sviluppa al di sopra dell'unità idrogeologica ACA in un complesso idrogeologico indifferenziato ghiaioso (Ag), così definito per la presenza di depositi prevalentemente grossolani, ghiaioso-sabbiosi, entro i primi 50 m di profondità, che determinano la presenza di un acquifero monostrato nel quale le lenti limoso-argillose risultano di spessore ed estensione areale insufficiente per causare una sua compartimentazione. Per quanto attiene la morfologia della superficie piezometrica e la direzione del flusso idrico sotterraneo, che rappresenta un importante elemento per definire la potenziale interferenza tra opera e falda idrica, il Proponente considera i dati relativi al progetto "Stato dell'inquinamento da sostanze perfluoroalchiliche in provincia di Vicenza" (2013), utilizzati per la predisposizione delle carte idrogeologiche di progetto.

Tratto 2 – Tratto compreso tra gli attraversamenti degli abitati di Brendola (a sud) e Montecchio Maggiore (a nord), dalla km.ca 38.500 circa fino a fine progetto, per una lunghezza complessiva di circa 6 km. Il tracciato si sviluppa nel bacino idrogeologico della Media Pianura tra Retrone e Tesina (MPRT). Tale tratto interessa per la maggior parte depositi alluvionali recenti a granulometria più variabile, legati ai cicli deposizionali dei corsi d'acqua Retrone e Bacchiglione. L'intero tratto in esame è caratterizzato dalla presenza di una copertura di materiali fini (limi e limi-argillosi) che tende ad inspessirsi procedendo verso est. Al di sotto dei terreni fini di copertura si rinvengono i depositi grossolani, sede di falda acquifera, confinate sia superiormente sia talvolta lateralmente dagli intercalari meno permeabili. Sono presenti diverse risorgive originatesi da condizioni di sub-affioramento della superficie piezometrica. In particolare si cita il gruppo di sorgenti presenti in destra idrografica del Fiume Retrone, poco più a monte del tracciato ferroviario e la sorgente (S33) situata in vicinanza allo Scolo Riello, poco più a valle del tracciato. Per quanto attiene la morfologia della superficie piezometrica e la direzione del flusso idrico sotterraneo, si sono considerati i dati relativi al progetto "Stato dell'inquinamento da sostanze perfluoroalchiliche in provincia di Vicenza" (2013) e quelli del PAT del Comune di Vicenza, come già detto per il Tratto 1.

(Impatti, Mitigazioni e Compensazioni)

La realizzazione del 1° sub lotto Verona – Montebello Vicentino relativo alla linea ferroviaria AV/AC Verona – Padova, comporterà una serie di azioni di progetto che verranno applicate al territorio in esame.

Tali azioni, durante le due fasi di "cantiere" e di "esercizio", indurranno distinti impatti ambientali sulle componenti rappresentate sia dal descrivendo ambiente idrico, sia dalle successive componenti suolo e sottosuolo. In base agli impatti prodotti sarà opportuno intervenire con adeguate opere di mitigazione. Si riportano di seguito, in maniera sintetica, l'elenco delle le attività riconducibili alla attuazione del progetto; le azioni di progetto, gli impatti potenziali sulle diverse componenti ambientali e le relative opere di mitigazione.

Attività

- Realizzazione linea ferroviaria in rilevato
- Realizzazione linea ferroviaria in galleria artificiale (e in parte trincea)
- Realizzazione linea ferroviaria in viadotto e ponti
- Tombinatura linee di deflusso minori (canali)
- Varianti viabilità stradale esistente: sottopassi, sovrappassi, rotonde, etc..
- Linea elettrica di alimentazione ferroviaria 3Kv
- Opere elettriche accessorie n.3 cavidotti aerei
- Opere elettriche accessorie n.3 sottostazioni di trasformazione 132Kv/3Kv
- n. 13 Aree di cantiere (n.3 Campo Base, n.1 Cantiere Armamento, n.1 Cantiere Tecnologico, n.5 Cantiere Operativo, n.3 Cantiere Industriale)
- Viabilità di cantiere
- Cave e Discariche (n. 5 cinque siti estrattivi di cui due di nuova apertura Zevio e La Gualda)

- "Cassa di Espansione Zevio"

Per la realizzazione delle attività sopra elencate il Proponente riassume le seguenti Azioni di progetto:

- Aree logistiche ed opere minori (cantiere base, uffici provvisori etc.);
- Viabilità di cantiere (strade già esistenti o di nuova realizzazione);
- Depositi di materiali (Cantieri operativi, industriali, armamento e tecnologico);
- Posa tralicci e linea 132 kv (posizionamento tralicci e stesa del cavo);
- Scavi: scotico superficiale, realizzazione trincee, scavo per posa in opera di fondazioni, per realizzazione del tracciato, etc;
- Galleria artificiale;
- Rilevati ferroviari;
- Viadotti e ponti;
- Opere in cls gettata in opera di cls per gallerie, viadotti, ponti, fondazioni, sottostazione elettrica, tombinature, muri di contenimento, palificate, diaframmi etc.;
- Azioni accidentali dovuti a sversamenti di sostanze inquinanti o qualsiasi altro evento imprevisto;
- Riprofilature e spostamenti dell'alveo.

Il Proponente indica i seguenti Impatti previsti sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio

- interferenze idrauliche con le aree alluvionali
- interferenze con il livello di falda precisando che verrà interessata solo la falda superficiale (compreso le interferenze con i circuiti idrici di alimentazione delle vicine sorgenti)
- variazione dei deflussi idrici sotterranei dovuti alla realizzazione di alcune specifiche opere come ad esempio la galleria artificiale San Martino Buon Albergo
- alterazione chimica dei corpi idrici sotterranei e/o superficiali, a causa di diffusione di sostanze inquinanti.

Opere di mitigazione e compensazione

- opere difese idrauliche (scogliere, gabbioni, materassi reno etc.).
- opere anti-erosione (muri in cls, gabbioni e materassi reno)
- fornici di trasparenza
- la realizzazione di sistemi di continuità della falda.
- apertura di finestre nei diaframmi laterali della galleria aventi profondità minima
- simulare sistemi di drenaggio da posizionare sotto il piano del ferro per mezzo di tubazioni con funzionamento a sifone
- tecniche di congelamento della falda
- realizzazione di un materasso di materiale grossolano confinato da geotessuto e drenato da tubazioni forate
- rivestire in cls lo scolo per un tratto di 5.0 m a monte e a valle e di creare un allargament
- approvvigionamento effettuato mediante l'utilizzazione di impianti di captazione idrica sotterranea.
- impermeabilizzazione dei terreni.
- sistemi di canalizzazioni separati all'interno della galleria artificiale
- vasche di decantazione, sistemi di pozzi aspiranti e sistemi di trattamento delle acque nere in corrispondenza delle aree di cantieri (per la produzione di reflui civili.)
- viadotti e ponti per l'attraversamento dei maggiori corsi d'acqua e dalle realizzazioni di opere di sistemazione idraulica per i rilevati (fornici di trasparenza), per l'attraversamento dei corsi d'acqua minori (tombinatura e sifoni) e per la protezione di piloni (scogliere, gabbioni, materassi reno etc.).
- campagna di indagine per verificare l'estensione del fenomeno di inquinamento;
- opere di drenaggio della piattaforma ferroviaria (canalette di drenaggio della piattaforma, fossi di guardia e di vaso ai lati della linea, bacini di laminazione, manufatti di regolazione della portata scaricata nei recettori finali) per lo smaltimento delle acque meteoriche.
- l'obliterazione di pozzi privati collocati sul percorso o nelle sue immediate vicinanze in fase di costruzione dell'opera e la sostituzione del pozzo con un altro di analoga potenzialità
- restituzione a valle delle acque intercettate dalle opere (essenzialmente a scopi irrigui), o l'eventuale adduzione, mediante sistemi di pompaggio, alle quote originarie, nei casi in cui la risorsa costituisca elemento fondamentale di particolarità eco-ambientali (paludi e zone umide).

2.3.4 SUOLO E SOTTOSUOLO

Per la *componente suolo e sottosuolo*, il Proponente analizza l'area di progetto inquadrandola dal punto di vista geologico (stratigrafico), sismico, tettonico, geomorfologico, geognostico e pedologico basandosi su una raccolta preliminare di dati bibliografici, e sulla rilettura di quanto esposto nello Studio di Impatto Ambientale redatto per la valutazione del Progetto Preliminare già presentato ed approvato (fatte salve le prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n.94 del 29 marzo 2006), nonché dalla raccolta di nuovi elementi di valutazione, doverosi in conseguenza delle varianti apportate al Progetto Definitivo e degli aggiornamenti normativi intercorsi dalla data di presentazione del Progetto Preliminare ad oggi.

L'intero tracciato della linea ferroviaria si sviluppa per un lungo tratto al piede dei Monti Lessini (alta pianura veronese) e, procedendo verso nord-est, attraversa i colli Berici, a sud di Vicenza, per poi proseguire verso sud nella bassa pianura veneta sino a Padova. Osservando un congruo intorno dell'area di studio, i terreni affioranti sono riferibili a:

- unità tettoniche alpine si composte da rocce carbonatiche o vulcaniche;
- formazioni sedimentarie continentali quaternarie regressive sui termini precedenti.

Lo sviluppo del progetto interesserà complessivamente (lotti 1 e 2) una superficie di circa 430,13 ettari, di cui una parte sarà interessata da ripristini ambientali. In particolare verranno ripristinate le superfici utilizzate in fase di realizzazione dell'opera consistenti in: aree di cantiere (Cantieri Operativi, Cantieri Industriali, Cantieri di Armamento, Campo Base, etc), parte della viabilità di cantiere, l'area di realizzazione della Galleria San Martino Buonalbergo ed il Bacino ad uso Irriguo in Località Diga del Comune di Zevio.

Il Proponente riassume in forma tabellare i dati relativi sia al Sublotto 1 sia al Sublotto 2 nella tabella nella quale si rappresenta il progetto con le seguenti Macroaree:

1. **Tutte le aree per la realizzazione del tracciato ferroviario comprese le varianti stradali, le stazioni, le sottostazioni elettriche.** I ripristini interesseranno diverse superfici anche esterne all'area direttamente interessata dai lavori, ciò servirà a garantire maggiore continuità agli interventi di naturalizzazione per esempio lungo le zone ripariali e nelle aree riservate ai passaggi della fauna.
2. **Tutte le piste di cantiere (piste lungo linea) di nuova realizzazione.** Le nuove piste avranno larghezza complessiva di 10mt (di cui solo 7mt in asfalto); al termine dei lavori verranno completamente dismesse le piste temporanee, e la larghezza della pista lungo linea verrà ridotta a circa 6mt (di cui solo 3mt in asfalto).
3. **Aree occupate dall'impronta dei tralicci.**
4. **Cantieri per servizi logistici, tecnologici, officine etc** (Cantiere Operativo, Industriale, Base, Armamento, etc). Si tratta di superfici che a fine lavori verranno ripristinate allo stato quo ante.
5. **Bacino ad uso Irriguo in Località Diga del Comune di Zevio.** Si tratta dell'area posta a margine del fiume Adige che al termine dei lavori costituirà, grazie al ripristino ambientale, un invaso a servizio delle aree agricole.

	MACROAREE	SUPERFICI IMPIEGATE				RIPRISTINI		
		L1 mq	L1 (ha)	L2 mq	L2 (ha)	somma L1+L2 (ha)	L1 (ha)	L2 (ha)
1	Superficie totale	1592670,0	159,3	576000,0	57,6	216,89	125,1	32,7
2	Piste cantiere	371340,0	37,1	141650,0	14,2	51,30	21,1	9,9
3	Elettrodotti	1014,3	0,1	282,4	0,0	0,13	no	no
4	Cantieri (CO, CB, etc)	627428,7	62,7	270623,3	27,1	89,81	62,7	27,1
5	Bacino Irriguo Zevio	720000,0	72,0	720000,0	72,0	72,00	72,0	72,0
						TOT 430,13	280,94	141,66
*	Sub Totale Lotti (ha)	331,25		170,86				

* Il Bacino Irriguo di Zevio viene riportato in tutti e due i lotti anche se si tratta della stessa area di lavorazione a servizio di L1 ed L2

Le ultime due colonne evidenziano, per ogni lotto, le superfici che verranno ripristinate nelle diverse Macroaree, si tratta quindi di aree che vanno sottratte a quelle impiegate durante la realizzazione delle opere

(colonne precedenti). Bisogna inoltre considerare che vi sono ulteriori superfici su cui verranno effettuati ricomposizioni ambientali. Queste, esterne alle aree di intervento, vengono denominate "Aree intercluse" ed ammontano a 7,7 ettari per il Lotto 1 e 14,5 ettari per il Lotto 2.

Per quanto riguarda le Macroaree 1) e 2), il Proponente specifica che, sebbene ve ne saranno porzioni occupate permanentemente, parte delle superfici considerate manterranno caratteristiche di naturalità per via dei ripristini che saranno effettuati (ricostituzione di suolo e sistemazione a verde). Lo schema tabellare riportato di seguito (ricavato da misure con software CAD oppure da informazioni progettuali), evidenzia come le aree rientranti nelle superfici permanentemente occupate dallo sviluppo del progetto, nonostante vengano modificate la destinazione d'uso iniziale, potranno assolvere ad alcune funzioni ecologiche minimizzando gli impatti prodotti.

1a	Super tot su aree a verde	100,25 ha
1b	Super tot su aree già occupate	116,64 ha
1a-1	Parte 1a con opere a verde e suolo (fianchi rilevati, etc.)	32,54 ha
1a-2	Parte 1a con strutture (rilevati, strade, etc.)	67,71 ha
1a-2*	Parte 1a-2 non filtrante	35,77 ha
2a	Area effettiva pista di cantiere	51,30 ha
2b	Piste temporanee (ripristino)	30,51 ha
2c	Piste lungo linea occupazione permanente	20,79 ha

Analizzando il progetto, sovrapponendolo sull'ortofotocarta del territorio, è possibile notare come esso si sviluppi in parte su aree (1a) attualmente allo stato naturale (copertura a verde, prato-pascolo, agricolo, etc.) oppure (1b) già occupate da opere (rilevato ferroviario, strade, fabbricati, piazzali, etc.). Conteggiando tali aree possiamo notare come le superfici attualmente a verde che verranno impegnate da occupazione permanente (cioè occupate stabilmente da opere che produrranno la rimozione di suolo) ammontano a 100,25 ettari (1a). Di questa superficie una parte verrà nuovamente ricoperta da suolo ed inerbata (fianchi dei rilevati ferroviari e stradali) per un totale di 32,54 ettari (1a-1), mentre la rimanente area di 67,71 ettari (1a-2) sarà da considerarsi come l'area effettivamente occupata da strutture (porzione della superficie 1a). All'interno della superficie 1a-2, la porzione costituita da rilevati in terra (rilevati ferroviari e stradali) costituirà una parte di territorio ancora soggetta a fenomeni di filtrazione mentre la rimanente sarà da considerarsi area non filtrante (1a-2*), pari a 35,77 ettari.

In riferimento alle piste di cantiere, il Proponente precisa che verranno impiegate fasce di larghezza 10 mt (2a - 51,3 ha) all'interno della quale la porzione occupata dalla strada ha larghezza effettiva di 7 mt circa. Alcune piste avranno un impiego solo temporaneo ed a fine lavori verranno ripristinate per totali ettari 16,65. Le rimanenti piste verranno portate ad una larghezza totale di circa 6 metri (pista ad uso manutenzione linea ferroviaria) portando le aree ripristinate a 30,51 ha (2b) e l'occupazione finale di suolo a tot. 20,79 ha (2c).

Durante la realizzazione del progetto ferroviario in esame, verranno prodotti diversi metri cubi di terre derivanti dagli scavi. Seguendo il principio del massimo riutilizzo, parte di tali materiali potranno essere reimpiantati negli stessi lavori, quando rispondenti alle necessarie caratteristiche merceologiche ed ambientali, la rimanente parte verrà conferita in discarica se da considerarsi un rifiuto in base alla caratterizzazione ambientale, così come descritto nel Piano di Utilizzo delle Terre allegato al presente progetto, ovvero la si riutilizzerà al fine di ripristini ambientali nell'ambito degli stessi cantieri.

I materiali da scavo provenienti dai lavori di realizzazione dell'opera si possono suddividere nelle seguenti categorie:

- terreno vegetale;
- materiali provenienti da scavi "all'aperto" per gli approfondimenti necessari alla bonifica geotecnica del piano di posa dei rilevati e realizzazione di trincee, rilevati, gallerie artificiali ed opere connesse;
- materiali provenienti da scavi con pali e diaframmi.

Analogamente è stata eseguita una valutazione delle esigenze di inerti nell'ambito dei lavori di costruzione distinti nelle seguenti categorie:

- terreno vegetale di copertura delle scarpate;
- inerti pregiati per calcestruzzi;

- inerti pregiati per drenanti, stabilizzati, supercompattati e misti cementati, pali in ghiaia;
- inerti per rilevati.

Nel caso di scavi all'aperto ove sono stati eseguiti pali o diaframmi, il Proponente dichiara che i terreni verranno accumulati in aree specifiche poiché l'esecuzione delle suddette opere prevede l'uso di bentonite e/o additivi polimerici. Nello specifico la bentonite è una sostanza argillosa ad alto contenuto di montmorillonite che viene utilizzata per impermeabilizzare le pareti di perforazione e quindi diminuire sino ad annullare la perdita di fluidi. I polimeri sono sostanze atossiche e biodegradabili che servono a migliorare la stabilità delle pareti del foro di perforazione, attraverso la loro azione viscosizzante, e che consente anche un minore miscelazione con i fluidi di perforazione favorendo un loro continuo riutilizzo.

Caso a parte costituiscono i **reflui** prodotti dall'uso di bentonite e polimeri o da jet grouting, che saranno gestiti come rifiuti. Durante gli scavi dei tratti in trincea o della galleria artificiale, i terreni attraversati dalle perforazioni a vuoto per iniezione di jet grouting, potrebbero essere interessati dalla presenza di tracce di miscela cementizia venuta a contatto con il terreno durante la movimentazione delle aste, tali terreni verranno gestiti come rifiuti separatamente da quelli precedenti.

Ulteriori apporti di terre saranno necessari per compensare la richiesta di materiali con caratteristiche tecnologiche rispondenti alle necessità dei cantieri e delle specifiche tipologie di opere. A tal fine sono previsti siti di approvvigionamento terre costituiti da cave di mercato esistenti ed il siti di Produzione di Inerti - Baccino di Compensazione Irrigua (Zevio). I prelievi da cave di mercato esistenti sono costituiti da:

- Cava C25 - Ca² Nova Tacconi Di Inerti S. Valentino S.r.l- Bussolengo (VR);
- Cava C34 - Cava Casetta Di Petra S.r.l. - Sommacampagna (VR);
- Cava C37 - Cava Corte Betlemme di S.E.I. Soc. Escavazione inerti Srl - Sommacampagna (VR).

Il Proponente rimanda al su menzionato PUT le considerazioni relative alla gestione delle terre e rocce da scavo prodotto per l'intero progetto in valutazione.

Impatti indotti ed opere di mitigazione

La realizzazione del 1° sub lotto Verona - Montebello Vicentino relativo alla linea ferroviaria AV/AC Verona - Padova, comporterà, come già descritto per la componente ambiente idrico, una serie di azioni di progetto che verranno applicate al territorio in esame, alle quali corrisponderanno adeguate opere mitigative.

Le attività e le azioni di progetto sono state già elencate nella precedente componente; con specifico riferimento alla componente suolo e sottosuolo, gli Impatti indotti dalle opere e le necessarie opere di mitigazione sono state riassunte nella seguente tabella.

Impatti	Mitigazione
Suolo in fase di cantiere e di esercizio	
Perdita di suolo	Limitata solo alle aree su cui insistono le opere di progetto, fatte eccezione per le aree dei fronti delle trincee e dei rilevati ferroviari, che verranno sottoposte a ricomposizione ambientale
Modificazione della destinazione d'uso	Resterà per le aree definitivamente occupate dalle opere di progetto e nelle aree di cantiere il ripristino dei luoghi permetterà il ritorno alle condizioni quo ante.
Alterazione chimica del suolo	Le aree critiche sono situate in prossimità dell'intero tracciato. La vulnerabilità di tali aree dipenderà dai meccanismi di diffusione dell'inquinante stesso. In tali casi sarà opportuno asportare il suolo inquinato, che andrà gestito come un rifiuto e le aree interessate dalla contaminazione dovranno essere bonificate. A tal fine bisognerà attuare una campagna di indagine per verificare l'estensione del fenomeno di inquinamento.
Sottosuolo in fase di cantiere e di esercizio	
Modifiche morfologiche	Mitigate durante la fase di cantiere con la realizzazione di tutte le opere necessarie ad evitare il verificarsi di eventi ad alto impatto negativo quali ad esempio: frane, dilavamenti, erosioni, etc.. e successivamente (fase di esercizio) mediante monitoraggio delle aree.
Materiale di risulta	I materiali di risulta prodotti dagli scavi in base al Piano di Utilizzo, entro

A F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

	la fine dei lavori verranno impiegati all'interno dei cantieri stessi. Gli esuberanti riconducibili a materiale di rifiuto verranno conferiti in opportune discariche.
Cedimento dei terreni	Mitigato ed annullato da opportuni interventi geotecnici previsti in progetto: drenaggi, pali in ghiaia, palificate, compattazioni ed inclusioni rigide e poi saranno garantiti gli opportuni controlli attraverso il PMA.

2.3.5 VEGETAZIONE FLORA E FAUNA

Vegetazione e Flora

Per quanto riguarda le componenti vegetazione e flora, le informazioni inerenti gli aspetti floristici e vegetazionali sono state ottenute sia direttamente, attraverso le osservazioni effettuate durante i sopralluoghi, sia indirettamente attraverso indagini documentali relative al territorio in esame. Il Proponente rileva un'elevata antropizzazione dell'area di studio e dal punto di vista delle formazioni forestali la fisionomia prevalente in ambito pianiziale è un aspetto di degrado con dominanza dell'esotica *Robinia pseudoacacia* e presenza di qualche esemplare di *Acer campestre*, *Ulmus minor* e, più di rado, *Quercus robur*. Nello strato arbustivo compaiono soprattutto *Sambucus nigra* accompagnato da *Cornus mas* e *Crataegus monogyna*. Lo strato erbaceo, molto impoverito e discontinuo, è di frequente dominato da *Brachypodium sylvaticum* e *Salvia glutinosa*.

Il Proponente descrive i seguenti principali tipi di vegetazione:

- Vegetazione erbacea igrofila (vegetazione annuale di greto; v. perenne erbacea di greto; Canneti e bordure palustri; Cariceti; v. dei canali);
- Boschi e boscaglie ripariali (b. con Salice bianco; b. con Ontano);
- Altre formazioni forestali a Rovereti e Castagneti;
- Filari arborei;
- Inculti;
- Verde pertinenziale intercluso;
- Vegetazione delle aree agricole (prati stabili; vegetazione infestante le colture annuali autunno-vernine; vegetazione infestante le colture annuali primaverili; vegetazione infestante i pioppeti; Vegetazione infestante i vigneti e i frutteti);
- Vegetazione delle aree urbanizzate.

Il Proponente rileva che non è presente nessuna specie inserita nella Lista Rossa delle piante d'Italia (Conti et al., 1992; Conti et al., 1997) o nell'Allegato II e IV della Direttiva "Habitat". Non si prevedono quindi disturbi all'indirizzo di singole specie vegetali di interesse naturalistico.

Gli impatti dovuti all'opera riguardano più che le singole specie vegetali, che non hanno particolare rilevanza conservazionistica, gli aspetti vegetazionali considerati a più larga scala, che potrebbero subire delle alterazioni nella struttura e nella complessità.

Impatti

L'analisi integrata degli interventi progettuali ha interessato 12 aree critiche lungo l'intero sviluppo del tracciato del 1° SUBLOTTO, che sono state oggetto di rilievo in campo, riassunte a seguire:

- Verona sud
- Fiume Antanello
- Bacino di cava San Michele
- Viadotto Fibbio
- Torrente Fibbio e scolo Lisca
- Torrente Fibbio 2
- Torrente Illasi
- Area umida Belfiore
- Fiume Alpone
- Scolo Palù
- Bacino irriguo
- Elettrodotta Locara

Le aree soggette a valutazione d'impatto sono quelle inerenti le opere in variante oggetto dello Studio di Impatto Ambientale. Il Proponente rileva che la costruzione e l'esercizio dell'infrastruttura producono degli impatti notevoli sulla flora e la vegetazione locali. In particolare essi determinano:

- sottrazione di vegetazione;
- frammentazione della continuità ecologica del territorio;
- riduzione della naturalità del luogo;
- alterazione della copertura vegetale del suolo, con conseguenti danni al grado di stabilità del suolo stesso;
- alterazione della composizione floristica e della struttura delle fitocenosi;
- introduzione di specie vegetali estranee alla flora locale;
- perdita di habitat;
- riduzione della biodiversità, sia a livello di habitat che di specie.

Misure di contenimento degli impatti per la fase di cantiere

Le misure di contenimento degli impatti per le fasi di cantiere e consisteranno nell'adozione delle seguenti modalità operative:

- le installazioni di cantiere saranno situate sulle aree interessate da formazioni vegetali di minore qualità ambientale (minore naturalità, minore sensibilità, ecc.), evitando in ogni caso interventi sul terreno e sulla vegetazione non previsti nel progetto esecutivo;
- saranno particolarmente curati l'allontanamento dei residui e sfridi di lavorazione, imballaggi dei materiali, contenitori, etc.;
- saranno adottati accorgimenti per evitare lo sversamento sul terreno di oli, combustibili, vernici, prodotti chimici in genere;
- ove utile, dovrà essere prevista la conservazione del primo strato di terreno rimosso nei lavori di sbancamento e movimento terra, particolarmente ricco di semi, radici, rizomi, microrganismi decompositori, larve, invertebrati, nonché il successivo riutilizzo nei lavori di mitigazione e ripristino ambientale;
- dovrà essere elaborata un'opportuna programmazione temporale degli interventi di realizzazione dell'opera, in considerazione della fenologia delle diverse specie interessate; in particolare, nei limiti della fattibilità tecnico-economica, gli interventi di messa a dimora delle piante saranno realizzati preferibilmente nel periodo più favorevole all'attecchimento delle specie e di minore disturbo sulla fauna, facendo uso di ecotipi locali di tutte le specie impiegate. A tal fine, sarà preferita la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, etc.) e la produzione di materiale vivaistico presso vivaai specializzati, così da assicurare il rispetto della diversità biologica locale e l'idoneità delle piante impiegate all'uso nelle condizioni ambientali in essere.

Opere di Mitigazione

Di seguito si riportano sinteticamente le opere di mitigazione proponibili;

- Ripristino della fertilità e recupero;
- Interventi d'incremento della vegetazione autoctona;
- Interventi di mascheramento e arredo verde;
- Interventi in ambiti fluviali;
- Ricoprimento gallerie artificiali;
- Realizzazione di dune di rimodellamento;
- Innaffiamento controllato dei cumuli di terra e delle strade di servizio;
- Limitazioni d'uso di prodotti chimici per manutenzione.

Fauna

Per la *componente fauna*, i dati sono stati ricavati sia direttamente, attraverso osservazione effettuate durante i sopralluoghi, che indirettamente attraverso la bibliografia disponibile.

L'analisi della componente faunistica è stata incentrata in primo luogo sull'individuazione delle specie di vertebrati presenti o potenzialmente presenti nell'area indagata. Di ognuna di esse è stata individuata la cate-

goria di minaccia in termini globali, europei, nazionali e, qualora possibile, a scala regionale. Per tale categorizzazione sono state utilizzate rispettivamente i criteri di valutazione della IUCN (International Union of Conservation of Nature), l'inserimento all'interno di direttive europee (Habitat e Uccelli), la valutazione di IUCN Italia.

Ai fini della valutazione degli impatti dell'infrastruttura sulla fauna si è resa necessaria prima di tutto l'elaborazione della check-list dei vertebrati presenti, e, successivamente, per ogni check-list, sono state evidenziate le specie inserite nella Lista Rossa dei Vertebrati Italiani (Bulgarini et al., 1998) riportandone la corrispondente categoria di minaccia.

Il Proponente ha stimato il livello di sensibilità sia delle singole specie che delle unità faunistico-territoriali omogenee. Queste ultime sono intese come aree omogenee dal punto di vista del popolamento animale in funzione delle unità vegetazionali ed ecosistemiche presenti. Inoltre, sono stati individuati dei contesti faunistici sensibili intesi come aree geografiche di estensione relativamente ridotta ma che presentano caratteristiche particolarmente idonee alla strutturazione di comunità faunistiche di relativo pregio. La differenza principale tra le unità faunistico-territoriale e i contesti faunistici sensibili, consiste nel fatto che questi ultimi sono generalmente costituiti da aree geografiche che presentano una buona variabilità ambientale che consente il mantenimento di comunità faunistiche ben strutturate, mentre le unità faunistico-territoriali omogenee sono intese come categorie ambientali che si ripetono sul territorio, indipendentemente dal contesto geografico in cui sono immerse.

Al fine di condurre l'analisi della componente faunistica, il Proponente ha raccolto quante più informazioni possibili, utili a definirne la presenza, lo status, nonché la potenzialità, a partire da quanto già presente in bibliografia e precedenti lavori, approfondendo dove necessario le informazioni note. Per far questo, oltre ad utilizzare dati pubblicati o relazioni consultabili, sono stati effettuati sopralluoghi onde verificare i risultati e le considerazioni desunte. In tal senso è stata posta particolare attenzione alle situazioni ritenute più critiche ed alle aree che rappresentano siti peculiari per la fauna. Durante i sopralluoghi sono state raccolte, per quanto possibile anche informazioni mediante osservazioni dirette e/o rinvenimento di tracce e segni di presenza. Dato il carattere delle informazioni e delle osservazioni disponibili, la fauna dell'area in esame è stata descritta in funzione degli ambienti, in termini di potenzialità di presenza e frequentazione, o di presenza effettiva, laddove possibile, senza fornire dati di tipo quantitativo, poiché non disponibili.

Sono stati identificate e analizzate le seguenti categorie:

- anfibi e rettili;
- uccelli;
- mammiferi
- pesci.

In funzione delle caratteristiche ecologiche delle specie animali sono state individuate quattro tipologie ambientali principali, utili all'analisi dei possibili impatti che si possono ripercuotere sui popolamenti animali. Esse sono:

- a) Unità delle aree boscate;
- b) Unità delle zone umide e ripariali;
- c) Unità delle aree agricole;
- d) Unità delle aree urbanizzate.

Anfibi e rettili

Il Proponente riporta un elenco sistematico relativo alla Erpetofauna, in cui sono indicate le specie presenti o potenzialmente presenti nell'area indagata.

Per le specie inserite nella Lista Rossa dei Vertebrati Italiani vengono riportati i relativi codici, contrassegnate le specie presenti nell'Allegato II e nell'Allegato IV della Direttiva "Habitat" (92/43/CEE) contenente successive modifiche fino alla 97/62/CE, e recepita dall'Italia dal DPR n° 357 del 1997.

Uccelli

Per quanto riguarda la fauna ornitica, l'elenco sistematico è corredato dalla fenologia delle specie. Tale fenologia è espressa secondo una terminologia standardizzata in campo ornitologico e, nel caso particolare, si è fatto riferimento alla Check list degli uccelli nidificanti in Lombardia aggiornata al 1988 (Brichetti 1989).

Mammiferi

Per la teriofauna è stato corredato un elenco sistematico che tiene conto anche delle potenzialità di alcune specie (evidenziate con asterisco) rispetto alle quali oggi non si hanno dati di presenza certa.

Pesci

Per l'elenco delle specie ittiche il Proponente fa riferimento principalmente alle indagini effettuate per la realizzazione della carta ittica della Provincia di Verona, che consentono di avere un quadro abbastanza preciso delle specie ittiche e della loro distribuzione nei numerosi corsi d'acqua che l'infrastruttura in esame intercetta. Di essi i principali sono la Fossa Rosella, il Torrente Fibbio, la Fossa Zenobria, lo Scolo Lisca, il Fiume Illasi, il Torrente Alpone, lo scolo Palù.

In funzione delle caratteristiche ecologiche delle specie animali, sono state individuate quattro tipologie ambientali principali, di cui il Proponente ne dà anche una breve descrizione, utili all'analisi dei possibili impatti che si possono ripercuotere sui popolamenti animali. Essi sono:

- A. Unità delle aree boscate
- B. Unità delle zone umide e ripariali
- C. Unità delle aree agricole
- D. Unità delle aree urbanizzate

Per valutare il livello di protezione e di minaccia delle specie realmente e potenzialmente presenti nell'area indagata il Proponente prende in considerazione le direttive europee "Habitat" e "Uccelli", e l'inserimento nelle liste IUCN internazionale e nazionale con valore di minaccia superiore a LC. Con l'asterisco vengono indicate le specie la cui presenza non è certa nell'area di indagine.

Erpetofauna

Specie	H	Uccelli	IUCN int	IUCN ita
<i>Triturus carnifex</i>	II			NT
<i>Lissotriton vulgaris</i>				NT
<i>Bufo bufo</i>				IU
<i>Bufo balearicus</i>	I			
<i>Hyla intermedia</i>	I			
<i>Rana dalmatina</i>	I			
<i>Rana latastei*</i>	II		IU	IU
<i>Lacerta bilineata</i>	I			
<i>Podarcis muralis</i>	I			
<i>Coluber viridiflavus</i>	I			
<i>Coronella austriaca</i>	I			
<i>Natrix tessellata</i>	I			

Avifauna

Specie	Habitat	Uccelli	IUCN int	IUCN ita
<i>Altilus migrans</i>		I		NT
<i>Coturnix coturnix</i>		II		DD
<i>Vanellus vanellus</i>		II		
<i>Columba palumbus</i>		III		
<i>Sireptopelia turtus</i>		II		
<i>Alauda arvensis</i>		II		IU
<i>Sturnus vulgaris</i>		II		

Teriofauna

Specie	Habitat	Uccelli	IUCN int	IUCN ita
<i>Myotis bechsteini*</i>	II/IV		NT	EN
<i>Myotis daubentonii*</i>	IV			
<i>Pipistrellus kuhli</i>	IV			
<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	IV			
<i>Hypsugo savii</i>	IV			
<i>Eptesicus serotinus</i>	IV			NT
<i>Plecotus auritus*</i>	IV			NT

N F L R d

<i>Plecotus austriacus*</i>	IV			NT
<i>Tadarida teniotis*</i>	IV			
<i>Muscardinus avellanarius</i>	IV			

Ittiofauna

Specie	Habitat	Uccelli	IUCN int	IUCN ita
<i>Cobitis taenia</i>	II			
<i>Sabanejewia larvata</i>	II			NT
<i>Cottus gobio</i>	II			
<i>Lethenteron zanandreai*</i>	II			VU

Impatti

In merito agli impatti sulla componente, il Proponente individua schematicamente una serie di possibili impatti a breve e lungo termine generati dalla realizzazione dell'infrastruttura in analisi:

- Sottrazione e/o alterazione di habitat faunistici (SH);
- Frammentazione degli habitat (FH);
- Effetto "barriera" (EB);
- Mortalità diretta (Rischio collisione RC);
- Disturbo (Disturbo sonoro (DS));
- Inquinamento (Inquinamento luminoso IL).

Per far fronte ai possibili impatti individuati, il Proponente sia per la componente Flora e Vegetazione sia per la Fauna individua una serie di "Misure di contenimento e di mitigazione degli impatti per la fase di cantiere".

2.3.6 ECOSISTEMI E AREE PROTETTE

In merito alla *componente ecosistemi*, il Proponente rileva che nelle prossimità del tracciato e delle opere connesse sono presenti le seguenti aree sottoposte a protezione ambientale:

- SIC IT3210042 "Fiume Adige tra Verona est e Badia Polesine" che rientra all'interno del buffer di 1 km dall'asse dell'infrastruttura di progetto;
- SIC IT3220037 "Colli Berici" e il SIC IT3210012 "Val Galina e Progno Borago" che rientrano all'interno del buffer di 5 km dall'asse dell'infrastruttura di progetto;
- SIC IT3210043 "Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest", SIC-ZPS IT3210014 "Palude del Feniletto - Sguazzo del Vallese" e IT3210019 "Sguazzo di Rivalunga" che rientrano all'interno del buffer di 10 km dall'asse dell'infrastruttura di progetto.
- Parco dell'Adige sud (Comune di Verona)

Il tracciato interferisce in maniera significativa con talune formazioni arboree ripariali in coincidenza con l'area di raddoppio della linea ferroviaria esistente.

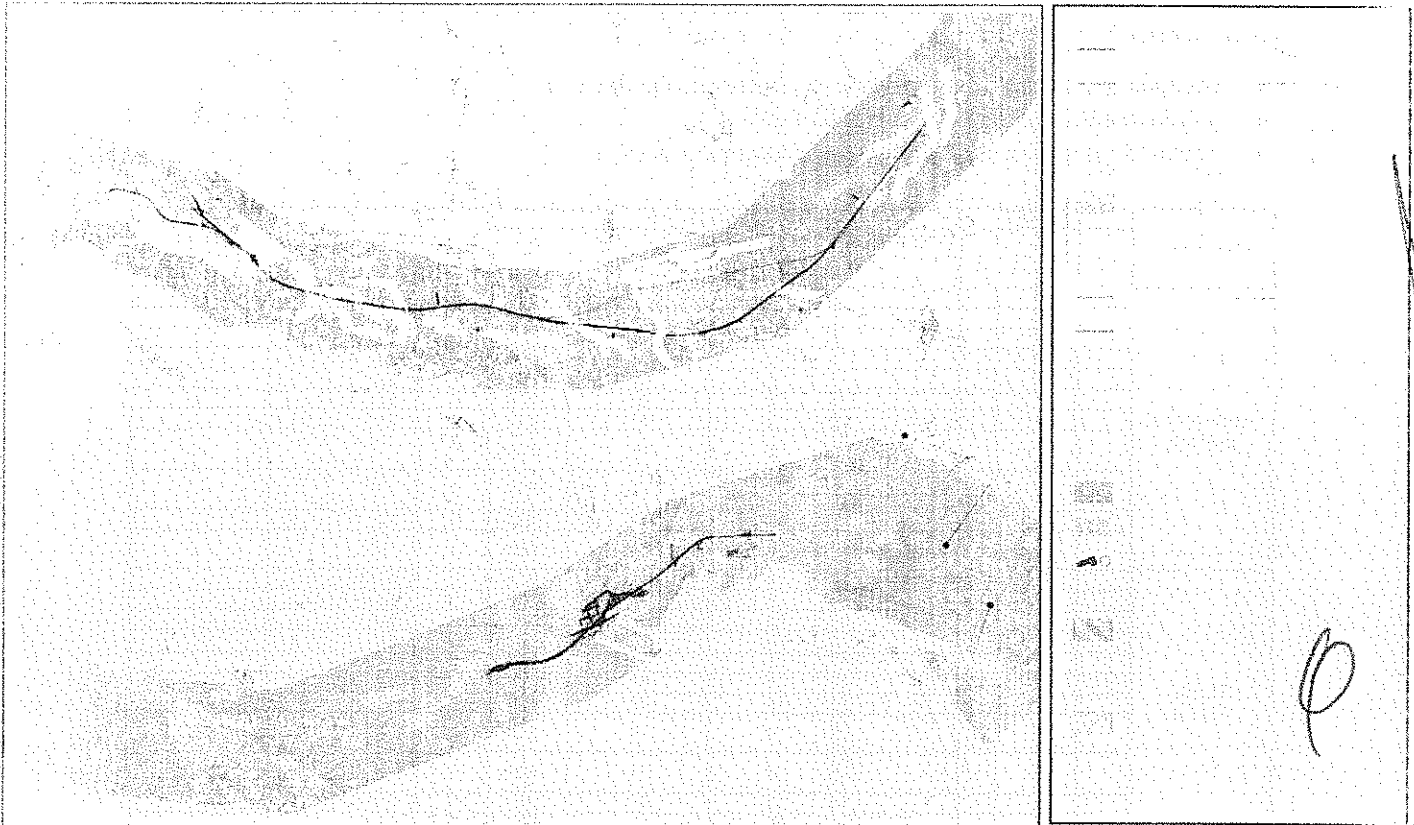
Il Proponente individua le seguenti quattro unità ecosistemiche:

- ecosistema forestale: ambito con elementi di elevato interesse naturalistico
- ecosistema umido e ripariale: ambito con elementi di elevato interesse naturalistico
- ecosistema acquatico: ambito con elementi di moderato interesse naturalistico
- agroecosistema: ambito ad esclusiva caratterizzazione agricola con elementi di scarso interesse naturalistico

di cui caratterizza la struttura nelle sue componenti biotiche e abiotiche e nelle relazioni che tra esse intercorrono.

1

Linea AV AC Verona-Padova. Sottotratta Verona-Vicenza. 1° foto finale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante). Progetto definitivo - Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 16/12.



A F S' R l

47
K
W
Su
W
B

Impatti

Il Proponente individua, in relazione alla natura dell'opera in progetto, i fattori causali di potenziali impatti, per la componente Ecosistemi (sovrapponibile in buona parte con quanto descritto per Flora, Vegetazione e Fauna) suddivisi in fase di cantiere (C) e fase di esercizio (E):

Linea Ferroviaria Av/Ac

- occupazione di suolo e sottrazione di copertura vegetale (C-E);
- interferenze con vegetazione di pregio (C-E);
- frammentazione di aree a vegetazione naturale (C-E);
- fotoinquinamento e inquinamento acustico a carico della fauna (C);
- formazione di barriere agli spostamenti faunistici (C-E);
- rischio di mortalità dell'avifauna per collisioni (E);
- interruzione di percorsi ecosistemici (C-E);
- riduzione del potenziale ecosistemico delle aree interferite (C-E).

Linea Elettrica di alimentazione

- occupazione di suolo e sottrazione di copertura vegetale (C);
- inquinamento acustico a carico della fauna (C);
- rischio di mortalità dell'avifauna per folgorazioni (E).

Area Impatto	Sensibilità				Fattore d'pressione				Fase	Mitigazione	Livello d'Impatto
	MA	A	M	E	Magnitudo II, III, IV	Prodotti (C, A, M, E)	Reversibili (ET, MT, LT, IR)	Tipo			
Area unica Belfiore			x			C	IR	VE01	C	Ben mitigabile	NO
			x			M	MT	VE02	C	Ben mitigabile	NO
			x			M	IR	VE03	C	Ben mitigabile	NO
			x			M	MT	VE04	C	Ben mitigabile	NO
			x			m	LT	VE05	C	Ben mitigabile	NO
			x			m/m	ET	VE06	C	Ben mitigabile	NO
			x			m/m	ET	VE07	C	Ben mitigabile	NO
			x			m	IR	VE08	C	Decisamente mitigabile	NO
			x			M	IR	VEE1	E	Decisamente mitigabile	NO
			x			m	ET	VEE2	E	Ben mitigabile	NO
Fiume Alpone			x			m/m	ET	VE01	C	Ben mitigabile	NO
			x			m/m	ET	VE02	C	Ben mitigabile	NO
			x			m/m	MT	VE03	C	Ben mitigabile	NO
			x			m/m	ET	VE04	C	Ben mitigabile	NO
			x			m/m	MT	VE05	C	Ben mitigabile	NO
			x			M	ET	VE06	C	Ben mitigabile	NO
			x			m	ET	VE07	C	Ben mitigabile	NO
			x			m	IR	VE08	C	Decisamente mitigabile	NO
			x			m	IR	VEE1	E	Decisamente mitigabile	NO
			x			m/m	ET	VEE2	E	Ben mitigabile	NO
Scalo Pa...			x			m/m	ET	VE01	C	Ben mitigabile	NO
			x			m/m	ET	VE02	C	Ben mitigabile	NO
			x			m/m	MT	VE03	C	Ben mitigabile	NO
			x			m/m	ET	VE04	C	Ben mitigabile	NO
			x			m/m	ET	VE05	C	Ben mitigabile	NO
			x			M	ET	VE06	C	Ben mitigabile	NO
			x			m/m	ET	VE07	C	Ben mitigabile	NO
			x			m	IR	VE08	C	Decisamente mitigabile	NO

Area	Tipo Impatto	Sensibilità	Fattore di pressione			Fase	Mittigazione	Livello Impatto
			MAG.	PRCB.	REV.			
Bacino Mitigato	X		V	IR	VEE1	E	Decomente mitigabile	N.C.
	X		B	ET	VEE2	E	Ben mitigabile	N.C.
	X		B	IR	VEE3	E	Ben mitigabile	N.C.
	X		V	LT	VEE4	C	Parzialmente mitigabile	N.C.
	X		V	MT	VEE5	C	Parzialmente mitigabile	N.C.
	X		V	MT	VEE6	C	Parzialmente mitigabile	N.C.
	X		V	LT	VEE7	C	Parzialmente mitigabile	N.C.
	X		B	IR	VEE8	C	Parzialmente mitigabile	N.C.
	X		B	IR	VEE9	E	Decomente mitigabile	N.C.
	X		B	ET	VEE10	E	Ben mitigabile	N.C.
	X		B	MT	VEE11	E	Ben mitigabile	N.C.
	Elettrocavi Locati	X	X	B	ET	VEE12	C	Ben mitigabile
X		X	B	ET	VEE13	C	Ben mitigabile	N.C.
X		X	V	MT	VEE14	C	Ben mitigabile	N.C.
X		X	B	ET	VEE15	C	Ben mitigabile	N.C.
X		X	B	ET	VEE16	C	Ben mitigabile	N.C.
X		X	V	ET	VEE17	C	Ben mitigabile	N.C.
X		X	B	ET	VEE18	C	Ben mitigabile	N.C.
X		X	B	IR	VEE19	C	Decomente mitigabile	N.C.
X		X	V	IR	VEE20	E	Decomente mitigabile	N.C.
X		X	B	ET	VEE21	E	Ben mitigabile	N.C.
X		X	B	IR	VEE22	E	Ben mitigabile	N.C.

Fig. 8-15: Tabella Giudizi d'impatto Vegetazione e Flora

Area	Tipo Impatto	Sensibilità	Fattore di pressione			Fase	Mittigazione	Livello Impatto
			MAG.	PRCB.	REV.			
Area umos Befora	SH	III	I	C	MT	C	Ben mitigabile	Trascurabile
	SH	III	I	C	IR	E	Ben mitigabile	Trascurabile
	DS	III	I	M	BT	C	Parz. mitig.	Trascurabile
	DS	III	I	C	IR	E	Parz. mitig.	Minore
	L	III	I	M	BT	C	Parz. mitig.	Trascurabile
	L	III	I	C	IR	E	Parz. mitig.	Minore
	FC	III	I	B	BT	C	Ben mitigabile	Trascurabile
Fiume Alpina	SH	III	I	C	MT	C	Parz. mitig.	Trascurabile
	SH	III	I	C	MT	E	Parz. mitig.	Trascurabile
	DS	III	I	C	BT	C	Parz. mitig.	Trascurabile
	DS	III	I	C	IR	E	Ben mitigabile	Trascurabile
	L	III	I	C	BT	C	Parz. mitig.	Trascurabile
	L	III	I	C	IR	E	Ben mitigabile	Trascurabile
	FC	III	I	B	BT	C	Parz. mitig.	Trascurabile
Sotto Faldo	SH	III	I	C	MT	C	Parz. mitig.	Trascurabile
	SH	III	I	C	IR	E	Ben mitigabile	Trascurabile
	DS	III	I	M	BT	C	Parz. mitig.	Trascurabile
	DS	III	I	C	IR	E	Parz. mitig.	Minore
	L	III	I	M	BT	C	Parz. mitig.	Trascurabile

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature at the bottom right and various initials and marks.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several initials on the left.

	FC	B	I	B	ET	C	Ben mitigat e	Trascurabile
	FC	B	I	V	MT	E	Parz mitg	Trascurabile
Elettroteleco Locara	EH	B	I	B	MT	C	Ben mitigat e	Trascurabile
	EH	B	I	B	MT	E	Ben mitigat e	Trascurabile
	EG	B	I	B	ET	C	Ben mitigat e	Trascurabile
	EG	B	I	B	ET	E	Ben mitigat e	Trascurabile
	L	B	I	B	ET	C	Ben mitigat e	Trascurabile
	L	B	I	B	ET	E	Ben mitigat e	Trascurabile
	FC	B	I	B	ET	C	Ben mitigat e	Trascurabile
Esercio a uso navigio Zevio	FC	B	I	B	ET	E	Ben mitigat e	Trascurabile
	GF	MA	I	C	MT	C	Parz mitg	Trascurabile
	GF	MA	I	V	MT	E	Ben mitigat e	Trascurabile
	GS	MA	II	C	ET	C	Parz mitg	Importante
	GS	MA	I	V	ET	E	Ben mitigat e	Trascurabile
	L	MA	I	A	ET	C	Parz mitg	Importante
	L	MA	I	E	ET	E	Ben mitigat e	Trascurabile
FC	MA	I	V	ET	C	Parz mitg	Trascurabile	
FC	MA	I	E	ET	E	Ben mitigat e	Trascurabile	

Tabella Giudizi d'impatto Fiuma

Area	Tipo impatto	Sensibilità	Fattore di pressione			Fase	Mitigazione	Livello impatto
			MAG.	PROB	REV.			
Area Litta Belfiore	FH	E	I	B	MT	C	Ben mitigat e	Trascurabile
	FH	E	I	B	MT	E	Ben mitigat e	Trascurabile
	GA	E	I	V	MT	C	Parz mitg	Trascurabile
	GA	E	I	V	MT	E	Parz mitg	Trascurabile
	EB	E	I	V	ET	C	Parz mitg	Trascurabile
Fiume Alpone	EH	B	II	V	IR	E	Parz mitg	Minore
	FH	E	I	V	MT	C	Parz mitg	Trascurabile
	FH	B	II	V	MT	E	Parz mitg	Trascurabile
	GA	B	I	V	MT	C	Parz mitg	Minore
	EB	B	I	B	ET	C	Parz mitg	Trascurabile
Scopio Pava	EH	B	I	B	ET	E	Parz mitg	Trascurabile
	FH	B	I	V	MT	C	Parz mitg	Trascurabile
	GA	B	I	V	MT	E	Parz mitg	Trascurabile
	GA	E	I	V	MT	E	Parz mitg	Trascurabile
	EB	B	I	B	ET	C	Parz mitg	Trascurabile
Bancortico Locara	EH	B	I	B	ET	E	Parz mitg	Trascurabile
	FH	B	I	B	ET	C	Ben mitg	Trascurabile
	GA	B	I	B	ET	C	Ben mitg	Trascurabile
	GA	B	I	B	ET	E	Ben mitg	Trascurabile
	EB	B	I	B	ET	C	Ben mitg	Trascurabile
Esercio a uso navigio Zevio	FH	MA	II	M	MT	C	Parz mitg	Medio
	FH	MA	I	B	MT	E	Parz mitg	Trascurabile
	GA	MA	II	V	MT	C	Parz mitg	Medio
	GA	MA	I	B	MT	E	Ben mitg	Trascurabile
	EB	MA	II	M	MT	C	Parz mitg	Medio
	EB	MA	I	B	MT	E	Ben mitg	Trascurabile

Tabella giudizi impatti ecosistemi

2.3.7 PAESAGGIO

Il Proponente analizza la componente partendo dalla caratterizzazione dello stato di fatto. Nell'area vasta di riferimento, definisce la struttura storico-ambientale del territorio e la caratterizzazione degli ambiti di paesaggio, le emergenze paesaggistiche, gli elementi morfologici e percettivi (antropici e naturali).

Viene dedicata una sezione all'ecosistema antropico, prevalentemente connotato nell'area dall'agricoltura.

L'ambito territoriale interessato dal progetto del Sublotto 1 afferisce all'area metropolitana della città di Verona e ai territori dell'alta pianura veneta, mentre quello interessato dal Sublotto 2 comprende una fascia di territorio pedemontano che si estende tra il territorio di Montebello Vicentino e l'area afferente alla città di Vicenza. Nello Studio di Impatto ambientale, così come per tutte le componenti ambientali, il paesaggio viene descritto ed analizzato in maniera disgiunta per i due Sublotti; pertanto si adotta lo stesso criterio per annotare le rilevanzze essenziali svolte dal Proponente in merito a tale Componente.

SUBLOTTO 1 - VERONA - MONTEBELLO VICENTINO

La struttura e il sistema paesaggistico dell'ambito territoriale interessato è segnato dalla presenza del fiume Adige e del reticolo idrografico afferente allo stesso e alla fascia delle risorgive più a sud. Tale area è interessata da frequenti allagamenti, a cuasa delle acque scendenti dai monti e di quelle dell'Adige: le aree maggiormente colpite sono quelle verso monte - da San Michele Extra a Caldiero, Lonigo e Baldaria - e quella verso Est - da Vallese a Palù a Tombazosana e Roverchiara.

L'infrastruttura nasce in un ambito prevalentemente antropizzato e a seguire attraversa aree con uso del suolo prevalentemente agricolo, caratterizzato da ampie superfici a seminativo, interrotte dalla presenza di vigneti e frutteti e colture orticole; a protezione di tali aree, il Comune di Verona ha istituito il Parco dell'Adige, quale area naturale protetta d'interesse locale ai sensi dell'art. 27 della LR. 40/1984; con riferimento a tale area a Parco, il tracciato si attesta sul suo confine Sud, nelle aree rurali poste a sud della città e connesse al fiume Adige. I luoghi che mostrano una certa rilevanza naturalistica ed ecosistemica sono principalmente quelli legati al sistema delle acque, al fiume Adige e ai corsi d'acqua minori (tra i quali rivestono particolare importanza l'Antanello, il Fibbio, l'Alpone), ma anche alle risorgive, alle sorgenti, ai canali artificiali; di particolare importanza paesaggistica ed ecosistemica si richiamano inoltre alcune zone umide (ex cave) lungo il tracciato in oggetto, che diventano importanti aree para-naturali d'interesse ecologico. Il tratto finale del 1 Sublotto si localizza in prossimità di Montebello Vicentino, rientrando all'interno dell'ambito territoriale delle Prealpi Vicentine.

Da quanto appena detto, ne consegue che gli ambienti naturali in questo contesto, fortemente antropizzato, sono piuttosto ridotti, ma ne rappresentano comunque in modo significativo l'identità. L'ambito territoriale presenta in generale un basso grado di naturalità.

Con riferimento alla **componente agricola-naturalistica**, il Proponente dichiara che essa rappresenta la componente più caratterizzante il paesaggio interessato dal tracciato della nuova infrastruttura ferroviaria. Sebbene siano ancora presenti nel territorio, filari o situazioni vegetali di tipo naturale e di interesse in corrispondenza dei canali irrigui di maggior rilievo o di alcuni elementi isolati, quali tracce di vecchie barriere frangivento o filari arborati di accesso a insediamenti rurali di particolare importanza, la necessità di meccanizzazione delle operazioni culturali ha cancellato questi importanti elementi di caratterizzazione del paesaggio agrario locale, prevedendo appezzamenti ampi e regolari. In particolare, le aree afferenti alla pianura agricola presente dal torrente Illasi al primo tratto in variante a sud del centro urbano di San Bonifacio, si caratterizza per un sistema agrario e rurale consolidato d'interesse. La struttura del paesaggio è in quest'area particolarmente interessante; infatti, ai seminativi si susseguono ampie aree coltivate a vigneto e a frutteto, che vanno a caratterizzare il paesaggio agrario dell'alta pianura veronese interessato delle opere in progetto.

Il Proponente analizza i dati in merito alla struttura delle aziende presenti sul territorio di riferimento (provincia di Verona). Dai dati si evince che la struttura dimensionale delle aziende agricole nella provincia di Verona, sia interessata da una dinamica di espansione delle realtà imprenditoriali più rilevanti e produttive, collegate alle aziende di maggiori dimensioni e dalla marginalizzazione delle aziende minori, comprovata dalla forte diminuzione del loro numero.

Di grande rilievo risulta essere il tema della sottrazione di suolo a vigneto, dovuta alla realizzazione dell'opera, sottrazione **permanente** per le aree da assoggettare ad esproprio e **temporanea** per le aree da occupare temporaneamente. In merito alla fase di costruzione, il Proponente dichiara che le opportune azioni di mitigazione garantiranno un impatto minimo a carico delle colture limitrofe; la sottrazione di suolo è da considerarsi solo temporanea, e lo stoccaggio del materiale di scotico e le procedure di ripristino ambientale previste consentiranno, a lavorazioni ultimate, di restituire le aree agricole alle condizioni precedentemente esistenti.

Dal punto di vista **idrogeologico**, si segnala la presenza di ampie aree di golena connesse al fiume Adige e del sistema dei paleovalci del sistema dell'Adige che caratterizzano la struttura morfologica della zona. In ta-

le zone insistono diversi vincoli di tipo paesaggistico, che concorrono a evidenziarne la rilevanza paesaggistica – ambientale. Le aree di maggiore interesse paesaggistico ricadono nel territorio del Parco dell'Adige, con particolare riferimento ai territori della località di San Pancrazio e a tutte le aree afferenti al sistema dei paleovalvei dell'Adige.

Dal punto di vista **morfologico** il territorio è di tipo pianeggiante e non presenta particolari salti di quota. Le aperture visuali sull'opera sono pertanto ampie, considerando inoltre che l'infrastruttura corre per molti tratti in rilevato e in viadotto e che nelle aree di campagna non sono presenti aree boscate e sono poco numerose le quinte arboree e i filari. Il tracciato si sviluppa per lunghi tratti in affiancamento alla linea ferroviaria storica, soprattutto nella parte iniziale e finale del tracciato, andando quindi a duplicare il corridoio infrastrutturale esistente, confermando l'uso e la presenza infrastrutturale attuale, anche da un punto di vista percettivo.

Interferenze tracciato-paesaggio.

Il tracciato rappresenta un elemento inevitabilmente “visibile” e naturalmente le caratteristiche degli elementi che organizzano gli spazi al contorno, determinano le maggiori o minori condizioni d'intervisibilità. All'inizio del tratto in variante, relativo alla variante plano-altimetrica di San Bonifacio, l'infrastruttura ferroviaria si sviluppa in viadotto per due tratti consistenti (Viadotto Alpone e Viadotto San Bonifacio) per mantenere il più possibile la continuità della struttura agricola esistente e la funzionalità dei fondi agricoli. Per l'attraversamento del Viadotto Alpone sono state progettate adeguate sistemazioni spondali ed arginali, in ottemperanza a quanto richiesto dal Genio Civile, dalla Autorità di Bacino e dai Consorzi di Bonifica competenti.

Il passaggio del nuovo tracciato ferroviario determina diversi tratti in variante della SP Porcilana, comportandone la deviazione e, nei primi tratti, la dismissione, al fine di garantire la necessaria direzionalità e caratteristiche geometriche idonee al tracciato AV/AC.

L'effetto principale dell'inserimento dell'infrastruttura comporterà la riduzione del bacino visivo che si estende a Sud di San Bonifacio, destra Alpone, verso l'aperta campagna che arriva sino all'Adige. Le opere di mitigazione previste in questo punto riguardano essenzialmente la rinaturalizzazione o la creazione di macchie arbustive nelle zone intercluse tra la viabilità e tracciato ferroviario e nell'inserimento a Nord di filari arborei. L'obiettivo è il rinforzo figurativo delle componenti paesaggistiche, attualmente degradate, sia in relazione all'ambito ripariale che ai margini urbani.

In corrispondenza del Viadotto San Bonifacio, di sviluppo totale pari a 440 m il Proponente riscontra l'interferenza con un nucleo edificato rurale, tutelato dal Piano comunale di Intervento (PI) del Comune di San Bonifacio (area critica n. 8). Per tale area il progetto delle mitigazioni ambientali prevede la mitigazione del viadotto attraverso la formazione di un nuovo filare arboreo di tipo misto che segue l'intero sviluppo del viadotto stesso.

Proseguendo, al km 27+325 è posizionato lo scavalco in cavalca-ferrovia sia della linea ferroviaria di progetto che di quella storica posta a monte. La nuova stazione di Lonigo è prevista al km 27+560. In corrispondenza dell'area in oggetto il progetto interferisce con un'area di scarica posta a sud della nuova stazione e del parcheggio previsto ed in adiacenza al nuovo svincolo stradale che sovrappassa la linea ferroviaria AV/AC. Dal punto di vista percettivo il nodo infrastrutturale e l'area interessata dalla nuova stazione ferroviaria, per la quale è prevista la demolizione di quella esistente, risultano modificazioni piuttosto consistenti nell'ambito agricolo esistente. Inoltre, la presenza dell'area a scarica definisce l'area come particolarmente critica dal punto di vista paesaggistico ed ecologico. Il progetto prevede quindi l'introduzione di un nuovo manufatto, senza sostanziale modifica dell'assetto percettivo attuale, a meno dell'introduzione del cavalca-ferrovia di collegamento con Locara. Le opere a verde previste riguardano la naturalizzazione delle opere viarie (cavalcaferrovia) complementari all'intervento di demolizione-ricostruzione, per rinforzo figurativo delle componenti paesaggistiche.

L'ultimo tratto corre prevalentemente in affiancamento alla linea ferroviaria storica, in particolare dal km 29+000 le due linee ferroviarie proseguono in parallelo e con uguale andamento altimetrico, caratterizzato da alti rilevati, fino a poco prima della Stazione di Montebello Vicentino, punto di fine intervento di questa prima tratta Verona – Montebello della AV/AC Verona - Padova. L'impatto visivo-percettivo sia di tipo moderato. Il progetto delle opere a verde di mitigazione della nuova linea di progetto prevede, per questo tratto, la formazione di ampie fasce arbustive che concorrono a mascherare il rilevato, ma che permettono inoltre la

definizione di un nuovo paesaggio infrastrutturale di riferimento.

Con riferimento agli **Elettrodotti**, il Proponente dichiara che la loro realizzazione comporta un minimo consumo di suolo e non costituisce dal punto di vista percettivo una barriera fisica, soprattutto considerando che la rete di elettrodotti presente in questa porzione di territorio, particolarmente antropizzato, è già parte integrante del contesto percettivo esistente. Pertanto il Proponente valuta che gli impatti indotti dalla realizzazione e dall'installazione dei nuovi elettrodotti sulla componente Paesaggio e relativamente all'impatto percettivo siano da considerarsi non significativi. La valutazione è supportata dall'analisi paesaggistica percettiva effettuata attraverso fotosimulazioni e fotoinserimenti di raffronto ante operam e post operam in corrispondenza di ogni elettrodotto.

In località Zevio (VR) il progetto definitivo dell'opera, prevede la realizzazione del "Sito produzione inerti e recupero ambientale: bacino a uso irriguo di Zevio" inquadrata come sito di produzione inerti sia per il sub lotto 1 "Verona-Montebello Vicentino" che per il sub lotto 2 "Montebello Vicentino-Vicenza". Tale intervento modificherebbe in modo sostanziale l'area in oggetto, attualmente a destinazione agricola, tramutandola in una nuova area umida.

SUBLOTTO 2 – MONTEBELLO VICENTINO-VICENZA

L'ambito territoriale interessato dal SubLotto 2 comprende un territorio ricco di risorse; l'estrazione di minerali nella fascia prealpina, sfruttata fino in età recente e teatro di insediamenti da parte di popolazioni germaniche, le cave di pietra nei Berici, l'utilizzo dei boschi - un tempo abbondantemente presenti sulle pendici dei monti come in pianura - e la coltura della vite nelle zone collinari. La ricchezza d'acqua, data dai fiumi e dalle numerose risorgive, ha permesso che la pianura si ricoprisse di campagne coltivate e di pascoli, favorendo la produzione di cereali e, da un certo momento in poi, anche l'industria tessile, una delle principali vocazioni del territorio.

Il Proponente ha evidenziato due macro-ambiti territoriali:

- la fascia della conurbazione pedemontana tra Verona e Vicenza, i cui elementi insediativi derivano direttamente dalle strutture viciniche di origine romana o addirittura preromana, distribuite lungo l'antica strada Postumia, che in questo tratto coincide con la strada regionale SR 11;
- la piana vicentino-veronese solcata dai fiumi Bacchiglione e Ceresone, sede di antiche proprietà terriere caratterizzate da importanti insediamenti rurali, talvolta evoluti in dimore patrizie.

La vegetazione di pregio presente nell'ambito è scarsa e costituita da formazioni di ostriro-querzeti, di saliceti e altre formazioni riparie lungo fiumi o aree di risorgiva e da castagneti dei suoli mesici e dei substrati magmatici. L'ambito inoltre è caratterizzato da uno sviluppo massiccio di seminativi policolturali.

Pertanto, si può desumere che il valore naturalistico-ambientale dell'ambito non è molto rilevante; questo è dovuto anche al fatto che le aree che mostrano una certa valenza ambientale sono isolate e in molti casi di piccole dimensioni: il paesaggio si presenta frammentato da opere di edilizia, infrastrutture ed ampi campi coltivati a seminativo.

In merito alla **struttura insediativa** dell'ambito paesaggistico l'area si contraddistingue per la presenza di una fitta trama di insediamenti, disposti secondo una logica gerarchica che vede le città maggiori poste all'intersezione con i varchi aperti dai fiumi, allo sbocco di valli importanti, mentre sulla linea di contatto tra le colline e la pianura sono localizzati i centri intermedi. All'originaria struttura insediativa, di matrice agricola, è andata affiancandosi e integrandosi quella di natura industriale-artigianale che ha contribuito alla notevole crescita dei centri. I centri maggiori - posti a destra e sinistra dell'autostrada A31 (Schio, Thiene, Marano Vicentino e Dueville) - hanno generato un tessuto urbano articolato e complesso, integrato funzionalmente al sistema insediativo pedemontano.

Con riferimento alla **componente agricola** e produttiva, che caratterizza parte del paesaggio interessato dal tracciato della nuova infrastruttura ferroviaria, il Proponente evidenzia come il paesaggio agricolo conservi ancora le tracce dell'originaria organizzazione feudale dalla quale derivano le strutture di latifondo che hanno contribuito a definire il paesaggio secondo la fisionomia attuale. Si tratta delle numerosissime proprietà terriere riferibili al patriziato veneto che si manifestano come corti rurali o ville. Il paesaggio agrario contemporaneo si è venuto sempre più frammentando in numerosi singoli elementi non più integrati tra loro da un disegno unitario come avveniva in passato, eliminando sempre più le tracce della struttura storica e del si-

stema dei caratteri costitutivi del paesaggio rurale. Come descritto per il Sublotto 1, la necessità di meccanizzazione delle operazioni culturali ha cancellato gli elementi di caratterizzazione del paesaggio agrario locale, prevedendo appezzamenti ampi e regolari. Tra le colture agricole di pregio, connesse a produzione di particolare qualità e tipicità, presenti nell'area d'intervento si segnalano le seguenti (colture agrarie legnose di pregio): Oliveti; Frutteti (in particolare, pescheti); Vigneti.

L'opera, per quasi tutto il suo sviluppo e in particolare nelle situazioni in cui non è in stretto affiancamento con la linea ferroviaria storica esistente, interferisce direttamente con diverse aree coltivate a vigneto, per le quali si sono sviluppati ulteriori approfondimenti. Come già detto, la sottrazione di suolo a vigneto dovuta alla realizzazione dell'opera risulta permanente per le aree da assoggettare ad esproprio e temporanea per le aree da occupare temporaneamente.

Dal punto di vista **morfologico**, in questa porzione di territorio il carattere principale strutturante il paesaggio è la presenza del rilievo dei colli Berici che denota la formazione dell'intero contesto paesaggistico afferente l'alta pianura vicentina e il contesto del gruppo collinare dei Berici. La struttura del paesaggio agrario e rurale che si sviluppa a ovest della città di Vicenza è parte integrante del sistema dell'alta pianura, ovvero della pianura posta a nord della fascia delle risorgive. Tale ambiente di pianura è però particolarmente antropizzato, caratterizzato da una fitta rete insediativa e a carattere produttivo e industriale, individuando, lungo il corridoio infrastrutturale dove si addensano la strada statale, la linea ferroviaria storica e l'autostrada A4, una conurbazione quasi senza soluzione di continuità tra il centro urbano di Montebelluno Maggiore e la città di Vicenza. A sud del nuovo tracciato si segnala la presenza dell'area Rete Natura 2000 SIC dei Colli Berici (IT3220037) e, all'interno del perimetro della stessa, anche un'area di notevole interesse pubblico (tutelata ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004). Il tracciato non interferisce con le aree tutelate sopra richiamate.

Interferenze tracciato-paesaggio.

Nel tratto iniziale, la linea di progetto corre in affiancamento a sud della linea storica MI-VE in variante, in rilevato fino al km 33+163 circa in cui il tracciato passa in viadotto (Viadotto Montebello). Il viadotto sovrappassa il Rio Acquetta, che viene in questo punto deviato, e il futuro tracciato in progetto SI.TA.VE. (Sistema di tangenziali Venete), che correrà pressoché in parallelo alla nuova infrastruttura ferroviaria.

Dal punto di vista percettivo il tracciato, passando in corrispondenza della linea storica esistente (ora in rilevato) non presenta particolari criticità, confermando la presenza del corridoio ferroviario esistente. Dal punto di vista paesaggistico l'area viene interferita dalle opere previste per lo spostamento della nuova stazione di Montebello Vicentino e per la deviazione del torrente Acquetta.

Dopo l'attraversamento del fiume Guà, il tracciato e le aree di cantiere ad esso connesse interferiscono con l'ambito insediativo rurale di contrada Ronchi localizzato tra il km 34+100 e il km 34+400, sobborgo rurale tutelato dagli strumenti urbanistici come zona A, attualmente chiuso a Nord e a Sud rispettivamente da A4 e ferrovia, e ad Ovest dagli alti argini del Guà. La linea proviene da ovest verso est in viadotto, con il piano del ferro che oscilla tra i 7 e i 12m sul piano campagna. Il Proponente riporta le fotosimulazioni effettuate per il tratto che interessa l'area di attraversamento del fiume Guà a confronto con lo stato di fatto.

Dal km 34+400 al km 35+450 circa, il tracciato passa in viadotto e rilevato, in affiancamento al tracciato della SI.TA.VE. in progetto, discostandosi dalla linea storica dismessa e andando a creare un nuovo corridoio infrastrutturale e una nuova area interclusa, oggetto di mitigazione e riqualificazione ambientale.

Subito dopo il rilevato ferroviario e il tracciato della SI.TA.VE. in progetto, posto a sud passano in adiacenza ad un ambito tutelato a livello paesaggistico, quale ambito a vincolo monumentale, in corrispondenza del complesso di villa Schroeder da Porto.

In ragione dell'inserimento del nuovo tracciato e della sua analogia con l'attuale, si ritiene che nel nodo in questione non vi sarà alcuna modifica sostanziale né per quanto riguarda l'assetto percettivo, né per i caratteri strutturanti e neppure per l'assetto fondiario. L'inserimento delle barriere acustiche alzerà il livello di schermatura visiva verso Nord, tuttavia l'impatto visivo sarà attenuato dalle mitigazioni previste che prevedono la messa a dimora di una siepe arborea arbustiva lungo tutto il tracciato in oggetto, su entrambi i versanti Nord e Sud.

A seguire, fino al km 42, il tracciato passa in corrispondenza del sedime della linea storica esistente, attraversando una zona caratterizzata da una forte antropizzazione, in cui l'ambiente interessato dalle opere è prevalentemente costruito, quasi senza soluzione di continuità e contraddistinto dalla presenza di numerose

ed estese aree produttive e industriali. In corrispondenza del nuovo corridoio infrastrutturale e delle importanti opere ad esso connesse, il carattere naturale e rurale del territorio della pianura vicentina viene completamente a mancare. Pertanto, considerando l'elevata antropizzazione dell'area in oggetto, per tale tratto non si rilevano particolari criticità dal punto di vista paesaggistico e percettivo. Gli effetti dell'inserimento dell'opera non comportano variazioni di alcun tipo nel contesto, ad eccezione della presenza delle barriere fonoassorbenti.

Negli ultimi due chilometri, la linea AV/AC passa in affiancamento a sud della linea ferroviaria storica. In questo tratto si prevede inoltre la realizzazione del nuovo elettrodotto di Altavilla, posto a nord del tracciato ferroviario, in area agricola. A sud del tracciato ferroviario, in corrispondenza del km 43+300 circa è presente un'area umida riqualificata dall'amministrazione comunale e destinata a parco pubblico, posta alle pendici di un lieve rilievo collinare che ospita un'area boscata vincolata a livello paesaggistico. L'area umida e l'ambito boscato soprastante non saranno direttamente interferiti dalla nuova linea ferroviaria che passa in affiancamento alla linea storica, ma potrebbero risentire delle attività di lavorazione previste dal cantiere operativo limitrofo e dal fronte avanzamento lavori. Dal punto di vista percettivo non si segnalano impatti significativi in quanto le aree di cantiere verranno ripristinate allo stato ante operam (aree a seminativo) alla chiusura dei lavori e poiché il passaggio della linea ferroviaria AV/AC passa, in questo punto, a piano campagna.

Con riferimento all'**elettrodotto di Montebello**, il Proponente dichiara che la sua realizzazione comporta un minimo consumo di suolo e non costituisce dal punto di vista percettivo una barriera fisica, soprattutto considerando che la rete di elettrodotti presente in questa porzione di territorio, particolarmente antropizzato, è già parte integrante del contesto percettivo esistente; pertanto valuta che gli impatti indotti dalla realizzazione e dall'installazione del nuovo elettrodotto "Montebello" sulla componente Paesaggio ed il relativo impatto percettivo siano da considerarsi non significativi.

2.3.8 COMPONENTE RUMORE

Per lo studio della componente rumore, condotto al fine di determinare e valutare i potenziali impatti indotti dalla costruzione e dall'esercizio dell'infrastruttura in progetto e conseguentemente per la definizione delle opere di mitigazione, il Proponente fa riferimento agli elaborati dello studio acustico redatto a corredo del Progetto Definitivo.

Per lo studio gli elaborati grafici prodotti in scala 1:5.000 sono i seguenti:

- Mappe Ante Operam
- Mappe in corso d'opera
- Mappe Post Operam:
- Mappe Post Mitigazione

Le Mappe Post Operam e Post Mitigazione comprendono, oltre alle planimetrie con isofoniche, anche quelle di individuazione dei conflitti.

Al fine di individuare puntualmente, la consistenza dei fabbricati potenzialmente impattati, nel presente Progetto Definitivo, è stato previsto un dettagliato censimento dei ricettori.

Relativamente al Sublotto 1, la densità edilizia è maggiore nel tratto iniziale in uscita da Verona, diminuendo a partire dal km 4 circa di progetto. In questo tratto, i fabbricati sono costituiti per lo più da palazzine dai 3 ai 5 piani residenziali inframezzati da uffici e da qualche stabilimento produttivo. Al di fuori della città di Verona, l'edificato si presenta rado fino a San Bonifacio, dove le propaggini del tessuto insediativo si estendono fino al tracciato di progetto, concentrandosi lungo le direttrici viarie. Nell'ultimo tratto, il tracciato interessa aree produttive.

Relativamente al Sublotto 2, nel tratto iniziale, il territorio si presenta a vocazione prevalentemente agricola e quindi caratterizzato da una bassa densità edilizia. A partire da km 37+400, inizia una forte antropizzazione costituita da un coacervo di infrastrutture esistenti e di progetto e da un edificato consolidato fatto di un'alternanza di zone produttive ed aree residenziali che si susseguono fino a fine progetto.

Per quanto riguarda l'edificato residenziale, si evidenzia tra il km 38+800 e 40+300 l'interferenza con la frazione Alte Ceccato di Montecchio Maggiore e tra il km 41+600 e il km 41+500 l'attraversamento di Altavilla Vicentina. I fabbricati fronteggianti la sede ferroviaria sono prevalentemente costituiti villini mono o bi

– familiari mediamente di altezza dai 2 ai 3 piani, anche non mancano fabbricati di maggiore altezza (anche > 6 piani). Diverse sono anche le aree produttive che si susseguono in questa tratta.

In conformità con quanto previsto dal DPR 459/98 l'attività di censimento ha riguardato una porzione di territorio pari ad almeno 250 m dal binario esterno della linea A.C. di progetto ovvero dai rami pari e dispari delle sue interconnessioni estendendosi fino a 500 m per i ricettori particolarmente sensibili quali ospedali, case di cura e fabbricati scolastici. La fascia di indagine è stata calcolata a partire dall'infrastruttura esterna (linea A.V./ A.C. su un lato e linea esistente sull'altro).

All'interno del corridoio è stata attribuita una codifica a tutti i ricettori ricadenti nella fascia di indagine e per ciascuno di essi sono state archiviate le informazioni necessarie alla redazione del progetto acustico.

Al fine di stimare il clima acustico presente all'attualità nelle aree interessate dal progetto è stata predisposta un'apposita campagna di monitoraggio acustico. Nello specifico sono stata indagate n. 28 postazioni scelte sul territorio in base a criteri di significatività.

Rumore in fase di esercizio

Nell'area di progetto, le sorgenti infrastrutturali che possono essere ritenute concorsuali sono le seguenti:

- Autostrada A4 - tipo A DPR 142/04
- Raccordo Autostradale Verona est - tipo A DPR 142/04
- Tangenziale di Verona – tipo B DPR 142/04
- SR 11 – tipo Cb DPR 142/04
- S.P. 20 - tipo Cb DPR 142/04
- S.P. 38b – tipo Cb DPR 142/04
- S.P. 38 – tipo Cb DPR 142/04
- S.P. 39 – tipo Cb DPR 142/04
- S.P. 7 – tipo Cb DPR 142/04
- S.P. 22 – tipo Cb DPR 142/04

Sono stati distinti due casi:

- il caso di affiancamento alla linea storica (Caso 1)
- il caso in variante (Caso 2).

Per il Caso 1, come indicato dall'Allegato 4 del DM 29/11/2000 "Criterio di valutazione dell'attività di risanamento da ascrivere a più sorgenti sonore che immettono rumore in un punto", la metodica seguita ha previsto una prima fase di identificazione degli ambiti interessati dalle fasce di pertinenza dell'infrastruttura principale e dalle infrastrutture secondarie presenti. Per il tratto di linea AV/AVC in variante (Caso 2), la metodologia seguita ricalca in parte quella descritta per il Caso 1, discostandosene in relazione ai limiti da adottare. In tali situazioni, la nuova infrastruttura si inserirà quindi nel territorio con un proprio livello sonoro che, sommandosi al livello sonoro presente nell'area, non superi complessivamente il valore limite dell'area definito dalle infrastrutture già esistenti.

Per la previsione dell'impatto acustico della linea in analisi e per il dimensionamento degli interventi di abbattimento del rumore è stato utilizzato il modello di simulazione SoundPLAN. La valutazione dell'impatto è stata eseguita considerando il transito contemporaneo di convogli. Nel modello di simulazione è stato infatti considerato l'esercizio contemporaneo della linea AV/AC e della Linea Storica per l'intera estensione del tracciato della linea AV/AC non in variante. L'applicazione del modello previsionale ha richiesto l'inserimento dei dati sulle caratteristiche dell'esercizio ferroviario. Il programma di esercizio è quello dello Studio di Fattibilità 2014 trasmesso con nota Italferr prot AND.VP.0023830.15.U del 19/03/2015. Detto modello di esercizio prevede due scenari distinti: Medio e Lungo Periodo.

La tipologia di convogli in transito, in entrambi i casi, è costituita dalle seguenti categorie:

.La tipologia di convogli in transito, in entrambi i casi, è costituita dalle seguenti categorie:

Linea A.V.

- Treni Alta Velocità (A.V.) – ETR
- Treni Lunga Percorrenza (IC/ICN)

A

2

... ..
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

V

vs

L

Y
u
g

M
u
g

A F C' R d

Au B

- Treni Merci (M)

Linea Lenta

- Treni SFR
- Regionali e Interregionali (R/IR)
- Merci

Nella seguente tabella si riportano nel dettaglio i convogli previsti nei due periodi di riferimento.

LINEA A.V.

CATEGORIA	TRANSITI MEDIO PERIODO		TRANSITI LUNGO PERIODO		LUNGHEZZA [m]
	Periodo Diurno	Periodo Nott.	Periodo Diurno	Periodo Nott.	
	Pax AV	77	9	81	
Treni Merci	18	18	57	57	450

LINEA STORICA

CATEGORIA	TRANSITI		TRANSITI		LUNGHEZZA [m]
	Periodo Diurno	Periodo Nott.	Periodo Diurno	Periodo Nott.	
	SFR e Interregionali	65	7	77	
Treni Merci	41	40	21	21	450

In sintesi, con la realizzazione della linea saranno realizzate le barriere necessarie allo scenario di medio periodo, prevedendo però già le fondazioni necessarie a quando entrerà in vigore l'esercizio di lungo periodo, così da evitare successivi interventi sul corpo ferroviario.

In sintesi, si riporta quanto segue:

- **Per il Sublotto 1** - su un totale di 552 edifici che risultavano impattati nella situazione post operam relativa allo scenario di medio periodo, con le barriere proposte sono risultati in facciata livelli superiori ai limiti di norma in corrispondenza di 258 ricettori per complessivi 558 piani (di cui 122 piani nel periodo diurno e 553 piani in quello notturno). Di questi 24 presentano un impatto decisamente trascurabile in quanto inferiore a 0,2 dB(A). Più nel dettaglio, del totale dei ricettori per cui si è stimato un impatto in facciata:
 - o n. 2 sono costituiti da scuole a Verona
 - o n. 2 sono costituiti servizi sanitari localizzati a Verona
 - o n. 1 cimitero a San Bonifacio
 - o n. 253 sono costituiti da edifici residenziali di cui n. 118 con limiti ridotti per la presenza di una o più sorgenti concorsuali.
- **Per il Sublotto 2** - su un totale di 749 edifici che risultavano impattati nella situazione post operam relativa allo scenario di medio, con le barriere proposte sono riscontrati in facciata livelli superiori ai limiti di norma in corrispondenza di 356 ricettori di cui 349 con impatto residuo notturno e 8 con impatto residuo diurno. I piani dove si stima il permanere di un'eccedenza sono complessivamente 740 piani (di cui 19 piani nel periodo diurno e 736 piani in quello notturno). Di questi 22 presentano un impatto decisamente trascurabile in quanto inferiore a 0,2 dB(A). Più nel dettaglio, del totale dei ricettori per cui si è stimato un impatto in facciata:
 - o n. 5 sono costituiti da scuole situate tutte a Montecchio Maggiore

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

- o n. 349 sono costituiti da edifici residenziali di cui n. 210 con limiti ridotti per la presenza di una o più sorgenti concorsuali.

Per tutte le situazioni di conflitto stimate nel medio periodo si è poi provveduto a stimare il livello atteso all'interno dei locali e a confrontare tale valore con il limite previsto dalla normativa vigente. A tale scopo, in analogia con la metodologia adottata per la tratta precedente Milano-Verona è stato ipotizzato in via cautelativa un abbattimento delle pareti e superficie finestrate pari a 18 dB(A).

Si è quindi stimato che i ricettori per i quali si è stimato anche il superamento del limite interno e quindi è necessario predisporre gli interventi diretti è pari a 134 unità per un totale di 324 piani per il Sublotto 1, ed è pari a 213 unità per un totale di 426 piani per il Sublotto 2.

Rumore in corso d'opera

L'iter metodologico seguito per la valutazione di impatto può essere schematizzato secondo le fasi di lavoro di seguito riportate:

- Individuazione dei valori limite:
- Descrizione dei cantieri e dei ricettori interessati:

Tenuto conto della durata temporale dei cantieri fissi, in via cautelativa la fascia massima di indagine è stata estesa a 250 m.

La fascia di indagine è stata suddivisa in n. 3 parti individuando così:

- i ricettori localizzati ad una distanza fino a 100 m dal perimetro del cantiere
- i ricettori localizzati ad una distanza variabile tra 100 m e 200 dal perimetro del cantiere
- i ricettori localizzati ad una distanza fino a 250 m dal perimetro del cantiere

E' stata quindi effettuata una disanima delle attività dei cantieri mobili (FAL), del sito di produzione inerti e degli elettrodotti e cavidotti. Similmente a come operato per lo studio acustico in fase di esercizio, la tipologia dei ricettori considerata nelle valutazioni è rappresentata da edifici residenziali o assimilabili, servizi scolastici o sanitari e uffici. Per la definizione della destinazione d'uso ed altezza dei ricettori si è fatto riferimento al censimento dei ricettori redatto nel corso del Progetto Definitivo, ovvero, laddove l'elaborato non copriva l'intera area è stato necessario effettuare delle integrazioni con delle verifiche ad hoc.

- Livelli acustici senza barriere: con l'ausilio del modello di simulazione SoundPLAN si è proceduto alla valutazione dei livelli acustici per i cantieri fissi e del fronte avanzamento lavori senza barriere. Lo stesso approccio metodologico è stato seguito per il sito di produzione inerti, per gli elettrodotti e i cavidotti.
- Interventi di mitigazione: il confronto tra livelli simulati e livelli acustici di riferimento ha determinato l'individuazione delle situazioni di criticità. Per tali situazioni è stato valutato l'inserimento di idonee barriere antirumore, a integrazione delle dune già inserite nei layout, di altezza variabile tra 3 e 5 m.

Gli interventi sono riportati in forma grafica nella planimetrie di ubicazione delle barriere mobili per la fase di cantiere in scala 1 :5.000

2.3.9 COMPONENTE VIBRAZIONI

Per lo studio della componente Vibrazioni, condotto al fine di determinare e valutare i potenziali impatti indotti dalla costruzione e dall'esercizio dell'infrastruttura in progetto e conseguentemente per la definizione delle opere di mitigazione, il Proponente fa riferimento agli elaborati dello studio specialistico redatto a corredo del Progetto Definitivo.

Vibrazioni in fase di esercizio

L'iter metodologico utilizzato dal Proponente è di seguito riportato:

- **Individuazione dei valori di riferimento.** Ai fini di una più immediata comprensione è stato prima effettuato un breve excursus descrittivo della normativa tecnica vigente e delle sue indicazioni più cogenti.
- **Caratterizzazione ante operam.** In questa fase dello studio è stato analizzato il territorio allo stato attua-

le (situazione ante operam) con lo scopo di verificarne la sensibilità sia del sistema antropico che di quello fisico. Mediante sopralluoghi mirati ed analisi comparata dei dati riportati dalle cartografie aerofotogrammetriche è stato effettuato un controllo della destinazione d'uso, dell'altezza di tutti i ricettori potenzialmente impattati.

Rilevamento delle vibrazioni.

Indagini sperimentali sulle vibrazioni finalizzate a:

- valutare l'entità dell'attuale livello vibrazionale presente all'interno delle abitazioni prossime alla Linea Storica
- caratterizzare l'emissione dei livelli vibrazionali dei treni AV (ETR e Italo) e tradizionali
- costruire un modello sperimentale della propagazione nel terreno e della trasmissione agli edifici da estendere a tutta l'area di progetto.

Simulazioni e individuazione delle criticità. Applicando il modello di simulazione sviluppato sulla base dei dati sperimentali, sono stati stimati i livelli vibrazionali indotti dal transito dei convogli ferroviari sulla linea AV/AC, e sulla linea Storica limitatamente ai tratti di affiancamento nei quali, per necessità di progetto, si dovranno eseguire deviazioni o varianti dei binari esistenti. In questa parte dello studio sono state quindi individuate le aree dove vi sono da attendersi dei superamenti dei valori di riferimento. I risultati sono riportati nelle planimetrie di individuazione delle aree critiche. Per quanto riguarda il dettaglio relativo ai singoli ricettori, il Proponente fa riferimento al censimento redatto per la componente rumore.

I dati rilevati mediante campagne di misura sono stati finalizzati a:

- individuare i livelli vibrazionali attualmente indotti dall'esercizio ferroviario all'interno delle abitazioni prossime alla Linea Storica;
- caratterizzare l'emissione dei livelli vibrazionali dei treni AV (ETR e Italo);
- costruire un modello sperimentale della propagazione nel terreno e della trasmissione agli edifici da estendere a tutta l'area di progetto.

Al fine perseguire gli obiettivi elencati il Proponente ha effettuato due distinte campagne di misura delle vibrazioni: la prima ha interessato il territorio direttamente interessato dal progetto localizzando le stazioni di misura in adiacenza della linea storica attualmente in esercizio; la seconda, per la specifica finalità, ha riguardato un ambito estraneo al progetto dove era presente una linea AV/AC in esercizio. La realizzazione della campagna di monitoraggio presso i ricettori sensibili ha consentito una conoscenza di tipo puntuale dello stato attuale delle vibrazioni. Avendo tuttavia la necessità di estendere tale conoscenza all'intero corridoio di interferenza, si è fatto ricorso all'uso di opportuni modelli previsionali di tipo teorico e/o empirico. L'esigenza di giungere ad quadro previsionale possibilmente il più vicino alla realtà, ha suggerito l'adozione di un modello previsionale realizzato ad hoc, tarato attraverso indagini specifiche effettuate in siti ritenuti rappresentativi sia per la geoliteologia sia per la tipologia costruttiva del corpo ferroviario. I dati raccolti e analizzati sono stati quindi la base dello sviluppo di un algoritmo semplificato che ha consentito di fornire una caratterizzazione della qualità ambientale dei ricettori presenti all'interno del corridoio di interferenza nelle fase post operam.

I fabbricati per i quali è stato stimato un impatto sono complessivamente 143 per il Sublotto 1 e 407 per il Sublotto 2; con riferimento al Sublotto 1 sono localizzati prevalentemente nel Comune di Verona, dove quindi si rileva una situazione maggiormente critica, mentre per il Sublotto 2 sono localizzati prevalentemente nei Comuni di Montecchio Maggiore e Altavilla Vicentina.

Dalla localizzazione dei fabbricati impattati sono stati quindi derivati i tratti di linea da considerare critici per l'impatto vibrazionale, dove prevedere l'inserimento di idonei interventi di mitigazione; in corrispondenza di tali tratti il Proponente dichiara che sarà inserito un apposito tappetino subballast antivibrante che consente un abbattimento di 30 dB.

L'inserimento di un tappetino con tali caratteristiche sulla linea AV/AC e sulla linea storica o in alcuni casi su entrambe, nei tratti indicati nella tabella seguente consente il rispetto dei limiti di norma in ogni situazione come evidenziano le tabelle di output.

Vibrazioni in corso d'opera

L'iter metodologico seguito è schematizzato secondo le fasi di lavoro di seguito riportate:

- **Individuazione dei valori di riferimento.**
- **Caratterizzazione ante operam.** Mediante sopralluoghi mirati ed analisi comparata dei dati riportati dalle cartografie aerofotogrammetriche è stato effettuato un controllo della destinazione d'uso, dell'altezza di tutti i ricettori potenzialmente impattati. Il censimento è stato esteso anche alla parte di territorio interessata dagli elettrodotti, cavidotti e dal bacino ad uso irriguo che sarà utilizzato per la produzione di inerti.
- **Individuazione delle attività di cantiere di maggiore criticità e dei relativi fattori di emissione.**
- **Simulazioni e individuazione delle criticità.**

Per quanto riguarda la valutazione dell'emissione delle macchine di cantiere, il Proponente fa riferimento a sia a dati di fonte bibliografica sia dati direttamente acquisiti nel corso di misure svolte in cantieri di grandi opere realizzate in Italia.

Dai dati riportati emerge che la situazione maggiormente critica è quella di San Bonifacio e di Verona. In questo caso l'impatto è determinato dalla prossimità dei ricettori in particolare alla linea storica esistente. Il Proponente comunque sottolinea che i tratti critici individuati sono stati valutati in un'ottica di estrema tutela rispetto al possibile insorgere di situazioni di disturbo alle persone.

In relazione alle situazioni di maggiore criticità così come derivate dall'applicazione del modello di simulazione sperimentale, per tutti i ricettori impattati è stato poi verificato anche il rispetto dei limiti della UNI 9916. Tale verifica è stata effettuata in un'ottica di particolare cautela in quanto il danno strutturale è evidentemente correlato a livelli delle vibrazioni di grandezza di gran lunga superiore rispetto alla soglia di disturbo alle persone.

Il Proponente evidenzia che l'impatto massimo sul quale sono state effettuate le valutazioni e il relativo disturbo ha una breve durata, per lo più qualche giorno, per decadere rapidamente all'allontanarsi del fronte avanzamento lavori.

I possibili interventi mitigativi indicati sono suddivisi in due grandi famiglie:

Preliminari - Riguardano tutti gli interventi che per la loro stessa natura contribuiscono a tenere minimi livelli di emissione, quali ad esempio:

- selezione delle macchine conformi alle norme armonizzate
- utilizzo di attrezzature caratterizzate da minori emissioni di vibrazioni (martelli pneumatici a potenza regolabile, Rulli per la compattazione a bassa emissione di vibrazioni, macchine per il movimento terra gommate anziché cingolate, etc.)
- utilizzo di macchine di recente costruzione (gruppi elettrogeni, compressori, martelli, demolitori, ecc.)
- continua manutenzione dei mezzi e delle attrezzature (Lubrificazione, sostituzione pezzi usurati o inefficienti, controllo e serraggio giunzioni, bilanciatura, verifica allineamenti, verifica tenuta pannelli di chiusura)
- manutenzione della viabilità interna di cantiere.

Attivi - Riguardano tutte le procedure operative e sono sintetizzabili nei seguenti punti:

- Avvisare la popolazione residente del possibile disturbo transitorio, in anticipo sull'avvicinamento del fronte d'avanzamento al ricettore
- Inserire nel PMA i ricettori per i quali si stima un impatto significativo come presidi in cui svolgere le misure in fase di cantiere.

2.3.10 RADIAZIONI NON IONIZZANTI

Gli elettrodotti e le sottostazioni elettriche presi in esame sono i seguenti:

Sublotto 1

- Linea primaria in doppia terna aerea 132kV che connette la linea 132kV RFI esistente alla SSE 3kV di S.Martino Buon Albergo
- Linea primaria in doppia terna aerea 132kV che connette la linea 132kV RFI esistente alla SSE 3kV di Belfiore
- Linea primaria in doppia terna aerea 132kV che connette la linea 132kV RFI esistente alla SSE 3kV di Locara
- Linea primaria doppia terna in cavo 132kV che connette la SE TERNA di Dugale alla SSE 3kV di Locara

Sublotto 2

- Linea primaria in singola terna aerea 132kV che connette la linea 132kV RFI esistente alla SSE 3kV di Montebello Vicentino
- Linea primaria doppia terna in cavo 132kV che connette la cabina ENEL di Altavilla Vicentina alla SSE 3kV di AltavillaV.

SSE 132/2.71 kV S. Martino. - All'esterno dell'area della SSE il livello di induzione magnetica si mantiene per la maggior parte all'interno dei limiti ammessi, viene superato il valore $3 \mu T$ su un'area piuttosto limitata immediatamente all'esterno della recinzione nella zona entra-esce AT, con una fascia larga circa 3 m, lunga circa 35m. All'interno di quest'area non vi è la presenza di ricettori sensibili. All'ingresso della SSE l'elettrodotto si contraddistingue per una DPA di 23 m.

SSE 132/2.71 kV Belfiore. - All'esterno dell'area della SSE il livello di induzione magnetica, si mantiene per la maggior parte all'interno dei limiti ammessi, viene superato il valore $3 \mu T$ su un'area piuttosto limitata immediatamente all'esterno della recinzione nella zona entra-esce AT, con una fascia larga circa 3 m, lunga circa 35m. All'interno di quest'area non vi è la presenza di ricettori sensibili. All'ingresso della SSE l'elettrodotto si contraddistingue per una DPA di circa 21 m.

SSE 132/2.71 kV Locara. - All'esterno dell'area della SSE il livello di induzione magnetica, si mantiene per la maggior parte all'interno dei limiti ammessi, viene superato il valore $3 \mu T$ su due aree immediatamente all'esterno della recinzione:

una fascia larga circa 2 m, lunga circa 20 m;

una fascia larga circa 20 m, lunga circa 60 m.

All'interno di queste aree non vi è la presenza di ricettori sensibili.

SSE 132/2.71 kV Montebello. - All'esterno dell'area della SSE il livello di induzione magnetica si mantiene all'interno dei limiti ammessi; all'ingresso della SSE l'elettrodotto si contraddistingue per una DPA di 19 m.

SSE 132/2.71 kV Altavilla. - All'esterno dell'area della SSE il livello di induzione magnetica, si mantiene per la maggior parte all'interno dei limiti ammessi, viene superato il valore $3 \mu T$ su un'area piuttosto limitata immediatamente all'esterno della recinzione con una fascia larga circa 6 m, lunga circa 28m. All'interno di quest'area non vi è la presenza di ricettori sensibili. All'ingresso della SSE l'elettrodotto si contraddistingue per una DPA di 4 m.

Dall'analisi delle Distanze di Prima Approssimazione riportate negli elaborati suddetti si evince che non ricadono ricettori sensibili all'interno di tali fasce, ad eccezione di:

- 2 edifici residenziali posti al di sotto dell' **elettrodotto di Belfiore** (ricc. 023007-11001 e 023007-R1000 codice identificativo secondo il censimento dei ricettori acustici) intorno alla progressiva km 16+000 del tracciato ferroviario di progetto per i quali è comunque previsto l'esproprio;
- 2 edifici residenziali posti all'interno della fascia del **cavidotto di Locara**. Lo svolgimento del tracciato del cavidotto risulta principalmente in zona extraurbana dei comuni di Arcole e san Bonifacio, ad eccezione di un tratto che interessa la zona della strada Provinciale 38.

Il Proponente indica le possibili azioni di mitigazione:

- posizionamento intorno alla terna di cavi prospicienti e per tutta la lunghezza degli edifici in oggetto (annegati nel getto del Bauletto armato), di cavi in parallelo aventi sezione di 195 mm² (06-kV), collegati tra essi ai due estremi della zona da schermare;
- posizionamento di canaletta schermante.

Entrambi i sistemi portano ad un abbattimento della DPA di oltre la metà della distanza calcolata senza schermatura.

2.3.11 SALUTE PUBBLICA

Con riferimento sia alla fase di esercizio che alla fase di costruzione, il Proponente riprende sinteticamente i risultati riguardanti gli studi di settore che direttamente o indirettamente possono avere attinenza con la salute pubblica, con specifico riferimento alle componenti e i fattori ambientali interessati ed esaminati all'interno del SIA:

- Radiazioni non ionizzanti;
- Atmosfera;
- Rumore;
- Vibrazioni.

Il Proponente dichiara che il fattore ambientale che ha una più diretta attinenza con la salute pubblica è quello relativo alla formazione di **campi elettromagnetici** lungo gli elettrodotti di servizio e la linea di contatto. Nel caso delle restanti componenti e fattori le problematiche coinvolte hanno una relazione con la salute pubblica meno diretta, sia per la natura del fattore inquinante o di rischio, sia per la possibilità di attuare interventi di mitigazione o prevenzione che consentono di rientrare entro i limiti normativi che assicurano condizioni di compatibilità, pertanto le valutazioni esposte riguardano tutti gli aspetti che possono dare luogo a emissioni inquinanti o anche solo a situazioni di disturbo.

In particolare, nell'ambito territoriale interessato dall'Opera, connotato dai caratteri tipici del contesto agricolo ampiamente antropizzato, i fattori di disturbo principali afferenti la componente in oggetto sono così sintetizzati:

- esistenza ed eventuale incremento nel tempo di sorgenti di incidenti e rischi di natura ambientale;
- fattori di degrado del tessuto socio-economico a carattere agricolo;
- interruzione o peggioramento del sistema dei collegamenti locali;
- peggioramento della qualità dell'aria (in riferimento alla componente atmosfera);
- peggioramento dell'inquinamento acustico (in riferimento alla componente rumore);
- rischi relativi all'incremento di campi elettromagnetici (in riferimento alla componente radiazioni non ionizzate).

L'analisi è svolta essenzialmente con riferimento all'ambito locale, anche se il Proponente evidenzia che l'opera ha un ritorno in termini fortemente positivi su un territorio di riferimento interregionale molto più ampio. A livello generale, il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria rispetto all'incremento di infrastrutture stradali e quindi del trasporto su gomma, prevede un impatto di tipo positivo sia dal punto di vista delle emissioni di gas di scarico e dei contributi al miglioramento climatico globale, sia dal punto di vista del miglioramento dell'efficienza dei trasporti ferroviari per passeggeri a livello non solo regionale, ma anche nazionale, contribuendo a un apporto positivo rispetto alle possibili cause di incidenti stradali.

Passando a descrivere le valutazioni svolte dal Proponente in merito alle Radiazioni non ionizzanti, si evidenzia in primo luogo che il Proponente ha dichiarato che il tracciato dei nuovi elettrodotti è stato definito in sede di PD a seguito di opportuni studi ambientali, che ne hanno identificato il miglior tracciato possibile al fine di evitare interferenze dirette con gli ambiti insediativi e i recettori localizzati sul territorio in oggetto.

Nell'ambito delle valutazioni relative al tale fattore ambientale, si è proceduto alla determinazione dell'intensità dei campi elettrici e magnetici generati dalle infrastrutture elettriche delle linee ad alta velocità, per verificarne la compatibilità con la salute pubblica. La valutazione di compatibilità è stata effettuata prendendo in considerazione i limiti contenuti nella normativa nazionale italiana ed internazionale nonché la norma-

tiva regionale del settore.

Sono esaminati i potenziali effetti dell'esposizione a campi elettromagnetici a 50 Hz. L'interazione tra tali campi e le attività biologiche può determinare effetti negativi che sono convenzionalmente classificati come:

- effetti a breve termine,
- effetti a lungo termine.

L'approccio al rischio sanitario derivante dall'esposizione ai campi elettromagnetici a frequenza di rete è stato tentato anche a partire da indagini che cerchino di correlare l'esposizione delle persone a questo fattore fisico all'insorgenza di patologie in eccesso rispetto a condizioni imperturbate.

Gli studi in oggetto hanno riguardato l'esame di aspetti neurologici, ematocimici, e l'insorgenza di neoplasie; per quanto concernente l'induzione di neoplasie, il dibattito scientifico è tuttora aperto e diversi autori sostengono ipotesi spesso discordanti. La linea AV/AC in oggetto è alimentata in corrente continua, pertanto si è esclusa la necessità di svolgere lo studio degli effetti delle interferenze elettromagnetiche rispetto alla linea stessa; mentre, come sopra anticipato, è stato necessario approfondire le interferenze indotte dalla realizzazione delle linee di alta tensione che alimentano il sistema di trazione e i servizi tecnologici. Il Proponente dichiara che al di fuori della zona con limite 6 V/m la popolazione può risiedervi senza vincoli.

A seguito degli studi di settore e delle analisi di inquinamento elettromagnetico propedeutiche allo sviluppo del PD, i corridoi di passaggio dei nuovi elettrodotti sono stati progettati al fine di verificare la conformità alle normative vigenti in materia e al fine di evitare impatti dovuti all'esposizione della popolazione residente ai campi elettromagnetici indotti dall'attivazione della nuova linea; in quanto, rispetto ai campi elettromagnetici non è possibile prevedere alcun intervento specifico di mitigazione/bonifica delle situazioni di interferenza.

Per la stima dell'intensità dei campi magnetici degli elettrodotti di progetto si dichiara che fermo restando che i progetti degli elettrodotti aerei sono stati sviluppati, in tutte le sue parti, con conduttori \varnothing 22,8, per la determinazione delle fasce di asservimento, delle fasce di rispetto, determinate dai campi elettromagnetici, si è tenuto conto di un possibile futuro impiego di conduttori \varnothing 31,5.

Dall'analisi delle Distanze di Prima Approssimazione riportate negli elaborati suddetti si evince che non ricadono ricettori sensibili all'interno di tali fasce, ad eccezione di 2 edifici residenziali posti al di sotto dell'elettrodotto di Belfiore (ricc. 023007-11001 e 023007-R1009, codice identificativo secondo il censimento dei ricettori acustici) intorno alla progressiva km 16+000 del tracciato ferroviario di progetto per i quali è comunque previsto l'esproprio.

2.3.12 PIANO DI MONITORAGGIO

In relazione a quanto definito nelle linee guida per il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle infrastrutture strategiche ed insediamenti produttivi di cui al Decreto Legislativo 12.04.2006, n.163 (Rev. 2 del 23.07.2007) e nelle linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) (Rev.1 del 16/06/2014), per monitoraggio ambientale si intende l'insieme dei controlli, effettuati periodicamente o in maniera continua, attraverso la rilevazione e misurazione nel tempo, di determinati parametri biologici, chimici e fisici che caratterizzano le componenti ambientali impattate dalla realizzazione e/o dall'esercizio delle opere.

Le componenti ambientali prese in esame all'interno del Piano di Monitoraggio Ambientale sono le seguenti:

- Atmosfera;
- Ambiente idrico: acque sotterranee e acque superficiali;
- Suolo e sottosuolo;
- Vegetazione e flora;
- Fauna;
- Ecosistemi;
- Rumore;
- Vibrazioni;

- Campi Elettromagnetici;
- Paesaggio, Stato fisico dei luoghi e Ambiente sociale.

Relazione generale

La relazione generale illustra gli obiettivi e i criteri metodologici con cui il Proponente intende attuare il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA).

Il Monitoraggio Ambientale, in conformità a quanto previsto dalle linee guida della Commissione VIA (Rev.2 del 2007 e Rev.1 del 16/06/2014) perseguirà **obiettivi generali** di tipo informativo e di supporto ad una tempestiva ed efficace gestione ambientale dei lavori e perseguirà obiettivi specifici per le singole componenti ambientali mediante:

- l'uso di parametri ed indicatori affidabili e rappresentativi delle varie situazioni ambientali;
- la corretta individuazione della distribuzione e frequenza spaziale e temporale in coerenza con il programma lavori, l'esito dei rilievi e la normativa vigente;
- l'uso di metodologie valide, appropriate e di comprovato rigore tecnico-scientifico;
- la restituzione dei dati e quindi, delle informazioni in maniera struttura di facile utilizzo e con la possibilità di correlazione tra le diverse componenti ed eventuali elaborazioni modellistiche correlate;
- la tempestività nella segnalazione di eventuali anomalie e criticità.

Articolazione del PMA

Il Proponente ha articolato il Piano di Monitoraggio Ambientale temporalmente in tre fasi (Monitoraggio ante operam, corso d'opera e post operam).

Monitoraggio ante operam

Il monitoraggio della fase ante operam si conclude prima dell'inizio delle attività interferenti con la componente ambientale, ossia prima dell'insediamento dei cantieri e dell'inizio dei lavori ed ha come obiettivo principale quello di fornire una fotografia dell'ambiente prima degli eventuali disturbi generati dalla realizzazione dell'opera.

Monitoraggio in corso d'opera

Il monitoraggio in corso d'opera riguarda il periodo di realizzazione dell'infrastruttura, dall'apertura dei cantieri fino al loro completo smantellamento ed al ripristino dei siti. Questa fase è quella che presenta la maggiore variabilità, poiché è strettamente legata all'avanzamento dei lavori e perché è influenzata dalle eventuali modifiche nella localizzazione ed organizzazione dei cantieri apportate dalle imprese aggiudicatrici dei lavori. Il monitoraggio in corso d'opera sarà, pertanto, condotto per passi successivi, in modo da seguire l'andamento dei lavori.

Monitoraggio post operam

Il monitoraggio post operam comprende le fasi di pre-esercizio ed esercizio dell'opera. La durata del monitoraggio è variabile in funzione della componente ambientale specifica oggetto di monitoraggio.

Tale struttura è stata impostata tenendo in considerazione principalmente l'obiettivo di adottare un PMA il più possibile flessibile e ridefinibile in corso d'opera, in grado di soddisfare le esigenze di approfondimenti in itinere, non definibili a priori.

Organizzazione e procedura di coordinamento

Il monitoraggio ambientale secondo il Proponente rappresenta un'attività caratterizzata sia da obiettivi operativi di breve termine che da riscontri di tipo tecnico-scientifico e si fonda, di conseguenza, su metodi e modalità di lavoro snelle ma rigorose, ripercorribili e che consentano di elaborare indicatori utilizzabili sia per un supporto decisionale nel breve che per analisi di più lungo periodo. In coerenza con tali principi si opererà su due prioritarie leve di azione:

- **Personale:** il team di lavoro sarà costituito da coordinatori e da referenti per ogni singola componente ambientale con esperienza pluriennale sia nel settore di competenza che in progetti di grandi opere;
- **Tecnologie:** l'innovazione tecnologica caratterizza sia l'evoluzione degli strumenti di campo che di laboratorio e, soprattutto, in termini di Sistema Informativo territoriale (S.I.T.), che sarà elaborato e approfondito prima delle scelte di ante-opera.

Struttura organizzativa

Secondo il Proponente le Parti interessate nelle attività relative al Piano di Monitoraggio Ambientale sono le seguenti:

- Committenza: controllo, relazioni con enti e comunicazione al pubblico;
- Alta Sorveglianza: controllo, supervisione tecnica;
- Esecutore dei lavori, del coordinamento con le aree di cantiere e delle azioni nel corso dei lavori aventi attinenza con le risultanze del monitoraggio ambientale;
- Monitore: soggetto esecutore e responsabile della correttezza delle attività, rispetto tempi e specifiche del monitoraggio, supporto al ruolo e funzioni dell' esecutore dei lavori per il monitoraggio ambientale;
- Enti Locali ed Organi Di Controllo aventi funzioni indirizzo delle attività di monitoraggio in relazione a quanto previsto nel progetto di monitoraggio ed eventuali prescrizioni derivanti dalla loro attività istituzionale.

La **struttura organizzativa** che eseguirà le attività, secondo il Proponente, sarà coordinata e guidata dalla figura del Project Manager, persona dotata di comprovata esperienza nella gestione contrattuale ed economica di commessa; il PM sarà supportato dal responsabile ambientale e dal responsabile di contratto. Il PM e il referente tecnico rappresenteranno la struttura di coordinamento con funzioni di integrazione tra i diversi contributi, delle relazioni esterne, la committenza. Alla committenza spetta il coordinamento con gli Enti di controllo.

Le attività di campo saranno eseguite dal MONITORE mediante specifici team di lavoro e i dati di monitoraggio saranno resi disponibili sul Sistema informativo non appena rilevati/analizzati.

Approccio metodologico all'identificazione dei punti di monitoraggio

Una volta identificata la sensibilità delle aree (SIA - Studio di Impatto Ambientale) sono stati valutati gli impatti attraverso l'assegnazione di un giudizio di impatto formalizzato basato su 2 parametri il livello di pressione ambientale e la sensibilità.

Il livello di pressione ambientale definisce l'entità dell'alterazione attesa dello stato della componente, commisurata alla probabilità che si verifichi l'evento/azione progettuale scatenante ed alla durata/reversibilità della perturbazione. Tale parametro viene complessivamente assegnato sulla base di 3 sotto-parametri:

- *magnitudo potenziale* (M): è la misura o la dimensione massima dell'alterazione dello stato della componente attesa come conseguenza dell'azione di un determinato fattore di pressione indotto dagli interventi di progetto sul territorio;
- *probabilità* (P): probabilità stimata associata all'evento che produce un determinato fattore di pressione;
- *reversibilità* (R): esprime il tempo necessario al recupero ed al ripristino delle condizioni ante opera da parte del sistema ambientale.

Quindi per ogni componente ambientale gli specialisti hanno definito per l'area di studio in esame la sensibilità e valutato gli impatti secondo i parametri sopra elencati, arrivando a definire il livello dell'impatto ambientale.

Identificate le aree di impatto si è proceduto alla valutazione della necessità e della possibilità di monitorare quell'area. Successivamente si sono definite le attività e determinati i parametri da monitorare. Il dettaglio di tali considerazioni viene riportato nei singoli capitoli specialistici del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA).

I dettagli relativi alla identificazione dei punti di monitoraggio e alla scelta dei parametri da monitorare sono contenuti all'interno delle singole componenti ambientali.

Tutti punti di monitoraggio sono stati identificati attraverso un sistema di codifica univoco che consentirà il trattamento dei dati di rilievo attraverso il sistema informativo. Il codice identificativo dei punti di monitoraggio viene riportato nelle planimetrie relative alle singole componenti ambientali. Di seguito si riportano le tabelle che descrivono il sistema di codifica utilizzato.

Il codice è composto da una stringa di 13 caratteri (10 caratteri separati da 3 trattini) così organizzati:

- Nome componente - Metodica (XX) - Comune (YY) - n° (ZZZ)

Per quanto riguarda le componenti ambientali le codifiche sono le seguenti :

Componenti	CODICE
Atmosfera	<i>ATM</i>
Rumore	<i>RUM</i>
Vibrazioni	<i>VIB</i>
Campi Elettromagnetici	<i>CEM</i>
Vegetazione e Flora	<i>VEF</i>
Fauna	<i>FAU</i>
Ecosistemi	*
Paesaggio	<i>PAE</i>
Acque superficiali	<i>ASU</i>
Acque sotterranee	<i>ASO</i>
Suolo e Sottosuolo	<i>SUO</i>

* Non si prevede di effettuare campionamenti specifici, ma di utilizzare i dati derivanti dalle analisi sulle componenti floristiche, vegetazionali e faunistiche.

Di seguito si riporta l'elenco delle metodiche e i corrispettivi codici.

METODICA		CODICE (XX)
<i>ATMOSFERA</i>	Inquinanti da traffico	<i>M1</i>
	Particolato, IPA, metalli	<i>M2</i>
<i>RUMORE</i>	Misure fonometriche sorgente di traffico ferroviario	<i>FER</i>
	Misure fonometriche sorgente di traffico veicolare	<i>TR</i>
	Misure fonometriche in ambiente esterno e interno verso i cantieri e/o le lavorazioni che saranno posti in essere per la costruzione della nuova linea AV.	<i>CF</i>
<i>VIBRAZIONI</i>	Fenomeno vibrazionale indotto dalle attività di cantiere in termini di disturbo alle persone.	<i>CF</i>
	Fenomeno vibrazionale indotto dal transito dei mezzi di cantiere in termini di disturbo alle persone.	<i>TR</i>
	Fenomeno vibrazionale indotto dal transito dei treni in termini di disturbo alle persone.	<i>FER</i>
<i>CAMPI EL.MAGNETICI</i>	Indagine per campo Magnetico ed Elettrico	<i>ME</i>
<i>VEGETAZIONE E FLORA</i>	Censimento floristico	<i>CF</i>
	Rilievo fitosociologico	<i>RF</i>
	Rilievo dendrometrico	<i>RD</i>
	Metodo dei transesti dinamici	<i>TD</i>
<i>FAUNA</i>	(Avifauna) : transesti di identificazione diretta (visivo) e indiretta (sonoro)	<i>01</i>
	(Anfibi) : transesti di identificazione diretta (visivo) e indiretta (sonoro)	<i>02</i>
	(Rettili) : transesti di identificazione diretta (visivo)	<i>03</i>
	(Chiroterti) : transesti con l'utilizzo del bat-detector	<i>04</i>
	(Lepidotteri diurni) : transesti con l'utilizzo di retino entomologico	<i>05</i>
	(Passaggi fauna) : Monitoraggio mediante fototrappole	<i>07</i>
<i>PAESAGGIO</i>	Ripresa Fotografica	<i>RF</i>
<i>ACQUE SUPERF.</i>	Analisi in situ e analisi di laboratorio	<i>OC</i>
<i>ACQUE SOTTERRAN.</i>	Piezometri	<i>VA</i>
	Sorgenti	<i>SO</i>
<i>SUOLO/SOTTOSUOLO</i>	Esecuzione di profili pedologici con determinazione dei parametri pedologici e stazionali.	
	fisico-chimici di situ e analisi chimiche di laboratorio	<i>PD</i>
	Caratterizzazione ambientale dei siti	<i>RC</i>

Di seguito si riportano l'elenco dei comuni interessati e i corrispettivi codici.

COMUNE	CODICE (YY)
Zevio	<i>ZE</i>
Montebello Vicentino	<i>MB</i>
Brendola	<i>BR</i>
Montecchio Maggiore	<i>MM</i>
Altavilla Vicentina	<i>AV</i>
Vicenza	<i>VI</i>

Creazzo	CR
---------	----

Schema sintetico del codice dei punti del Piano di Monitoraggio Ambientale.

Codice stazione	CAMPI			
	Componente	Metodica	Codice Comune	Prog. Stazione
ASU-OC-VY-001	ASU	OC = Analisi in situ e analisi di laboratorio	VY	001

Tab. 9-1: Descrizione del sistema di codifica

Il Sistema di Gestione Ambientale, previsto dal Proponente, verrà applicato su tutti gli aspetti ambientali delle attività che il Contraente Generale può tenere sotto controllo e sui quali esso esercita un'influenza diretta. Fra tutti gli aspetti ambientali vengono determinati quelli che hanno o possono avere impatto significativo sull'ambiente e per essi il Contraente Generale prevede un piano di sorveglianza e misurazione.

In particolare, con riferimento agli aspetti ambientali legati ai lavori di realizzazione dell'infrastruttura, gli ambiti di applicazione del SGA sono intesi come di seguito:

- tutte le aree occupate permanentemente dall'opera infrastrutturale in oggetto anche precedentemente al loro coinvolgimento diretto dal fronte di avanzamento dei lavori;
- aree di cantiere fisse (base, operative, tecniche o di servizio);
- aree tecniche e piste di cantiere utilizzate per il transito dei mezzi d'opera e dei materiali;
- attività e lavorazioni specifiche sul fronte avanzamento lavori;
- aree di stoccaggio/deposito temporanee.

2.4 VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Il documento di Valutazione di Incidenza presentato dal Proponente parte da uno screening iniziale che coinvolge la selezione dei Siti Natura coinvolti, per poi analizzare i diversi siti individuati nello specifico. Nel corso dell'analisi dei singoli siti si procede descrivendo il sito, effettuando lo screening iniziale (Livello I) e caratterizzando le incidenze indotte dal progetto, nonché gli effetti riferibili ad habitat e specie, per poi passare alle fasi successive di valutazione (Valutazione appropriata). Si riportano di seguito le fasi individuate dal proponente nell'approccio metodologico di studio e analisi:

- fase A - analisi del progetto
 - a) fase A1- inquadramento del contesto territoriale
- fase B - descrizione dei siti natura 2000
- fase C - valutazione della significatività delle incidenze – fase di screening:
 - a) Livello I (screening): non ci sono effetti significativi sui siti natura 2000;
 - b) Livello II (valutazione appropriata): non ci sono effetti in grado di pregiudicare l'integrità di un sito natura 2000.
 - c) Livello III (analisi delle alternative): qualora la valutazione evidenziasse incidenze negative non mitigabili è necessario valutare alternative di progetto
 - d) Livello IV (compensazione): qualora non fossero possibili alternative meno
- Fase D-valutazione appropriata.

Considerando un buffer di 10 km dal tracciato il Proponente individua i seguenti siti Rete Natura 2000 per ognuno dei quali si riporta in tabella anche le opere potenzialmente interferenti e la distanza tra opere e aree protette:

Primo Sublotto (SL01) Verona – Montebello Vicentino

	Bacino di irrigazione Zevio	A contatto
SIC Fiume Adige tra Verona est e Badia Polesine Codice Sito: IT3210042 Superficie: 2090 ha	Linea ferroviaria, viabilità secondaria, cantieri e opere accessorie	400 m
SIC Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest IT3210043 Superficie: 476 ha	Linea ferroviaria, viabilità secondaria, cantieri e opere accessorie	6.5 Km
SIC Val Galina e Progno Borago Codice Natura 2000: IT3210012 Superficie: 989 ha	Linea ferroviaria, viabilità secondaria, cantieri e opere accessorie	4.5 Km

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several initials on the left.

SIC/ZPS Sguazzo di Rivalunga Codice Natura 2000: IT3210019 Superficie: 186 ha	Linea ferroviaria, viabilità secondaria, cantieri e opere accessorie	5 Km
SIC/ZPS Palude del Feniletto – Sguazzo del Vallese Codice Natura 2000: IT3210014 Superficie: 167 ha	Linea ferroviaria, viabilità secondaria, cantieri e opere accessorie	8 Km
SIC Torrente Valdiezza Codice Natura 2000: IT3220038 Superficie: 33 ha	Linea ferroviaria, viabilità secondaria, cantieri e opere accessorie	8.5 Km
SIC Colli Berici Codice Natura 2000: IT3220037 Superficie: 12768 ha	Linea ferroviaria, viabilità secondaria, cantieri e opere accessorie	3.8 Km
SIC Ex Cave di Casale - Vicenza Codice Sito: IT3220005 Superficie: 36 ha.	Linea ferroviaria, viabilità secondaria, cantieri e opere accessorie	7.5 Km
SIC Bosco di Dueville e risorgive limitrofe Codice Sito: IT3220040 Superficie: 715 ha	Linea ferroviaria, viabilità secondaria, cantieri e opere accessorie	5 Km

Secondo Sublotto (SL02) Montebello Vicentino – Bivio Vicenza

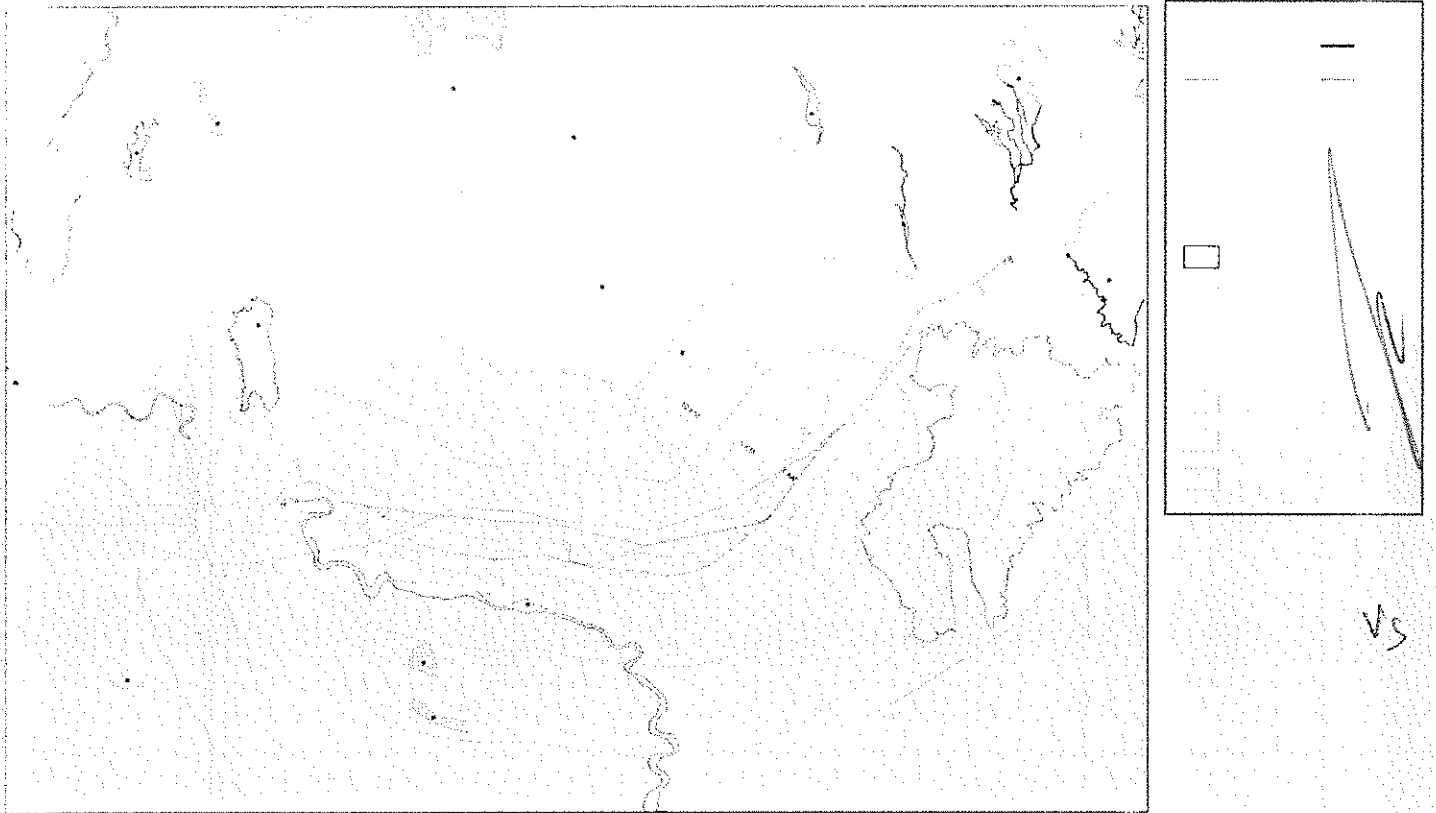
SIC	Descrizione	Distanza
SIC Fiume Adige tra Verona est e Badia Polesine Codice Sito: IT3210042 Superficie: 2090 ha	Cassa di espansione Zevio	A contatto
SIC Torrente Valdiezza Codice Sito: IT3220038 Superficie: 33 ha.	Tracciato ferroviario	2 Km
SIC Colli Berici Codice Sito: IT3220037 Superficie: 12768 ha.	Tracciato ferroviario	650 m
SIC Ex Cave di Casale - Vicenza Codice Sito: IT3220005 Superficie: 36 ha.	Tracciato ferroviario	7.5 Km
SIC Bosco di Dueville e risorgive limitrofe Codice Sito: IT3220040 Superficie: 715 ha.	Tracciato ferroviario	5 Km
SIC/ZPS Sguazzo di Rivalunga Codice Natura 2000: IT3210019 Superficie: 186 ha	Cassa di espansione Zevio	3.5 Km
SIC/ZPS Palude del Feniletto – Sguazzo del Vallese Codice Natura 2000: IT3210014 Superficie: 167 ha	Cassa di espansione Zevio	6.5 Km

La valutazione della significatività delle incidenze è stata effettuata dal Proponente tenendo conto dei seguenti indicatori:

- Distanza dai siti della rete Natura 2000 e dagli elementi chiave
- Definizione dei limiti spaziali delle analisi
- Perdita di superficie di habitat e di habitat di specie
- Frammentazione di habitat e di habitat di specie
- Perdita di specie di interesse conservazionistico
- Perturbazione alle specie della flora e della fauna
- Diminuzione delle densità delle popolazioni
- Alterazione della qualità delle acque, dell'aria e dei suoli
- Interferenze con le relazioni ecosistemiche principali che determinano struttura e funzionalità dei siti

V

Cinque A/C Verona-Padova, Subrettilo Verona-Vicenza, 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante). Progetto definitivo - Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

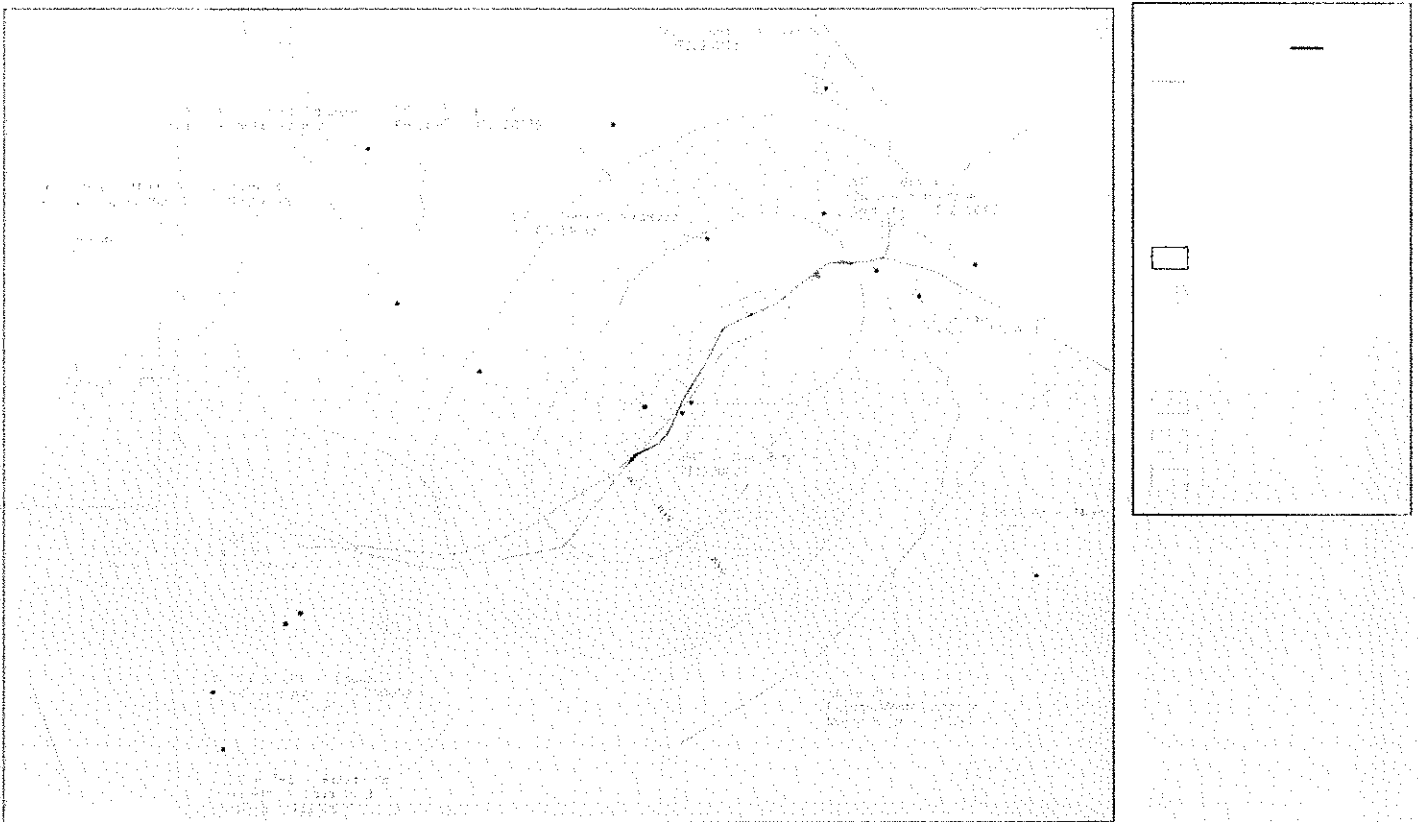


Stralcio cartografico con le distanze dell'opera dai siti Rete Natura 2000 espresse con tre differenti buffer a 1 Km, 5 Km e 10 Km

vs

69

A F S' R M ^{Full} _q _q



Stralcio cartografico con le distanze dell'opera dai siti Rete Natura 2000 espresse con tre differenti buffer a 1 Km, 5 Km e 10 Km

Ai fini dell'analisi il Proponente ha utilizzato i seguenti documenti/fonti:

Formulario standard del Sito	v
Cartografia storica	x
Uso del suolo	v
Attività antropiche presenti	v
Dati sull'idrogeologia e l'idrologia	v
Dati sulle specie di interesse comunitario	v
Habitat di interesse comunitario presenti	v
Studi di impatto ambientale sull'area in cui ricade il Sito	v
Piano di gestione del Sito	v
Cartografia generale	v
Cartografia tematica e di piano	v
Fonti bibliografiche	v

Identificazione delle fonti e dei documenti consultati (v: identificato; x: non identificato)

Lo studio delle possibili incidenze delle opere in progetto sui siti della rete Natura 2000 ha evidenziato in prima analisi la non sovrapposizione degli interventi con le aree tutelate (Tabella 5.1). Ciò ha consentito di escludere, per tutti i siti esaminati in un intorno di 10 km dalle opere, la possibile sottrazione di habitat di interesse comunitario. In particolare ad esclusione del SIC "Fiume Adige tra Verona Est e Badia Polesine" (cod. IT3210042) le distanze dei siti Natura 2000 con le opere di progetto consentono di escludere la possibilità di incidenze negative sugli obiettivi di conservazione previsti. Pertanto il Proponente ferma l'analisi delle incidenze alla fase di screening.

Per quanto riguarda il sito IT3210042, data la prossimità dei cantieri e al fatto che essi insistono in parte all'interno della rete idrica affluente al sito, il Proponente ha approfondito la possibile incidenza dei lavori sulla qualità delle acque afferenti al Fiume Adige. In fase di valutazione appropriata, analizzate le strategie adottate per minimizzare il rischio di inquinamento delle acque, il Proponente ha valutato non significative le possibili incidenze sull'integrità del sito Natura 2000.

Per quanto analizzato, pertanto, il Proponente non ritiene di dover procedere alle fasi di analisi di valutazione di possibili alternative al progetto, né tantomeno di proposta di opere compensative ai sensi dell'art. 6 paragrafo 4 della direttiva 92/43/CEE neanche in riferimento all'eventuale sottrazione di habitat prioritario e comunitario per gli habitat 91E0* (Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnionincanae, Salicionalbae) e 3260 (Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del *Ranuncionfluitantis* e *Callitricho- Batrachion*) presenti nel SIC Fiume Adige tra Verona est e Badia Polesine (cod. IT3210042) di cui si riportano, nella tabella seguente, gli habitat di interesse comunitario.

Habitat	Superficie (ha)	Superficie (km ²)
Fiumi alpini con vegetazione riparia erbacea	3220	104,5
Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del <i>Ranuncion fluitantis</i> e <i>Callitricho- Batrachion</i>	3260	418
Bordure planiziali, montane e alpine di megaforie idrofile	6430	104,5
Foreste alluvionali di <i>Alnus glutinosa</i> e <i>Fraxinus excelsior</i> (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	91E0*	209

Elenco degli habitat di interesse comunitario presenti nel SIC IT3210042.

2.5 IL PIANO DI UTILIZZO TERRE E ROCCE DA SCAVO

Il Proponente nel corso della redazione del progetto definitivo, ha redatto il Piano di Gestione e di Utilizzo delle Terre Ex D.M. 161/2012 (IN0D01DI2RGCA0001002 D) con lo scopo di descrivere esaurientemente i flussi previsti per i materiali di scavo del 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza ricompreso tra le progressive pk. 0+000 e pk. 44+250 e dare piena rappresentazione a tutti gli aspetti richiesti dalla vigente normativa in tema di gestione degli stessi ed in particolare di quanto esplicitamente richiesto dal D.M. del 10/08/2012 n. 161.

Pertanto il Proponente al fine di esplicitare quanto richiesto dalla normativa vigente, redige il Piano di Utilizzo comprendente, anche in riferimento alla caratterizzazione dei materiali di scavo, i seguenti elementi per tutti i siti interessati dalla produzione alla destinazione, ivi comprese aree temporanee, viabilità, ecc:

- I. inquadramento territoriale:
 - denominazione dei siti, desunta dalla toponomastica del luogo;
 - ubicazione dei siti (comune, via, numero civico se presente);
 - estremi cartografici da Carta Tecnica Regionale (CTR);
 - corografia (preferibilmente in scala 1:5000);
 - planimetrie con impianti, sottoservizi sia presenti che smantellati e da realizzare (preferibilmente in scala 1:5000);
- II. inquadramento urbanistico, relativamente alla individuazione della destinazione d'uso urbanistica attuale e futura, con allegata cartografia da strumento urbanistico vigente;
- III. inquadramento geologico ed idrogeologico:
 - descrizione del contesto geologico della zona, anche mediante l'utilizzo di informazioni derivanti da pregresse relazioni geologiche e geotecniche;
 - ricostruzione stratigrafica del suolo/sottosuolo, mediante l'utilizzo dei risultati di eventuali indagini geognostiche e geofisiche già attuate. I riporti se presenti dovranno essere evidenziati nella ricostruzione stratigrafica del suolo/sottosuolo;
 - descrizione del contesto idrogeologico della zona (presenza o meno di acquiferi e loro tipologia) anche mediante indagini pregresse;
 - livelli piezometrici degli acquiferi principali, direzione di flusso, con eventuale ubicazione dei pozzi e piezometri se presenti (cartografia preferibilmente a scala 1:5000);
- IV. descrizione delle attività svolte sul sito:
 - uso pregresso e cronistoria delle attività antropiche svolte sul sito;
 - definizione delle aree a maggiore possibilità di inquinamento e dei possibili percorsi di migrazione;
 - identificazione delle possibili sostanze presenti;
 - risultati di eventuali pregresse indagini ambientali e relative analisi chimiche fisiche;
- V. piano di campionamento e analisi:
 - descrizione delle indagini svolte e delle modalità di esecuzione;
 - localizzazione dei punti mediante planimetrie;
 - elenco delle sostanze da ricercare come dettagliato nell'allegato 4 al D.M. 161/2012;
 - descrizione delle metodiche analitiche e dei relativi limiti di quantificazione.

Il progetto preliminare dell'Opera è stato oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale e di successiva approvazione da parte del CIPE che con delibera del 29/03/2006 N. 94 ha espresso il suo parere condizionandolo ad alcune prescrizioni allegate alla deliberazione; di queste alcune interessano proprio il PUT:

- specificare le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenere nel tempo la vegetabilità;
- prevedere nella realizzazione delle gallerie artificiali, la sistemazione del terreno sovrastante con materiali idonei a garantire il successivo utilizzo agricolo dell'area e l'apporto di uno strato di terreno agrario dello spessore di cm 50-100.

Di tali prescrizioni si è tenuto debitamente conto nella stesura del documento ed in particolare:

- per il mantenimento della vegetabilità, si rimanda alla relazione "Verifica di ottemperanza delle prescrizioni Delib. CIPE N.94/2006" allegata agli elaborati di carattere generale del progetto;
- delle modalità di ripristino delle aree agricole, al paragrafo 13.1.1.3.

Nella prima versione del PUT (IN0D01DI2RGCA0001002 D) per la realizzazione del Lotto Funzionale il Proponente prevede l'apertura di tre siti di produzione inerti e recupero ambientale: n. 2 cave apri e chiudi (Cava La Gualda e Cava Zevio loc. Sabbionara) e n. 1 cava con parziale ritombamento e sistemazione finale a cassa di espansione (Cava Zevio loc. Diga).

Dall'analisi, effettuata dal Proponente, dei siti potenzialmente idonei per le attività estrattive dal Piano Cave vigente è emerso che gli unici siti idonei e limitrofi sono tutti ubicati a ovest della città di Verona in posizione non baricentrica rispetto all'intero tracciato (cfr. IN0D0D12A1CA0001001B00A - Individuazione aree potenzialmente idonee attività estrattive, depositi e impianti industriali - Corografia). Pertanto, dal punto di vista prestazionale, socio-ambientale ed economico, si è ritenuto meno impattante ricercare siti potenzialmente idonei per le attività estrattive in posizione limitrofa alla linea e con potenzialità estrattive quanto più possibile vicine ai fabbisogni reali.

Inoltre, la scelta di progettare n. 2 siti come cava di estrazione e totale ritombamento (Cave apri e chiudi) e n. 1 sito Cava di estrazione e parziale chiusura, è scaturita dall'effettivo bisogno di materiale inerte combinata con la necessità di sistemazione del materiale di scavo non reimpiegabile all'interno dell'opera. Infatti mentre nella Cava Zevio loc. Sabbionara e nella Cava La Gualda è previsto il conferimento di un volume di scavo pari al volume di estrazione, nella Cava Zevio loc. Diga è previsto il conferimento del residuo volume di scavo (circa 350.000 mc) a fronte di un approvvigionamento di circa 2.900.000 mc.

Il processo di elaborazione della scelta dei siti di cava è stato sviluppato anche in base a criteri/categorie di tipo socio-ambientale e prestazionale ed economico.

quanto riguarda la categoria "socio-ambientale (ambiente antropico)" sono state considerate le possibili pressioni esercitate dalle movimentazioni del materiale, sia in termini di approvvigionamento che di conferimento, sull'ambiente più significativamente modificato dall'uomo e in cui la popolazione risulta essa stessa ricettore di impatto da parte delle azioni di progetto (sia relativi a centri abitati in prossimità della viabilità utilizzata per il trasporto che i nuclei eventualmente presenti in prossimità dei siti stessi).

In particolare:

- La pressione sulla viabilità pubblica. L'approvvigionamento da cave di mercato (tutte ubicate a ovest della città di Verona in posizione non baricentrica rispetto all'intero tracciato IN0D0D12A1CA0001001B00A) comporta considerevoli pressioni, seppur temporanee, sul traffico in fase di realizzazione dell'opera. Il trasporto di inerti dai siti di produzione (quali le cave di mercato) ai potenziali siti di utilizzo (opere di Linea) esercita una pressione considerevole per l'impiego della sola viabilità esistente. Si consideri infatti che per raggiungere le cave di mercato con maggiori disponibilità, si devono percorrere almeno 25/27 km circa dalla linea mentre per il sito di Zevio si percorrono solo 3 km circa;
- L'Interferenza/pressione dei mezzi di trasporto degli inerti e centri abitati attraversati. La lunga percorrenza per l'approvvigionamento da mercato crea altresì una pressione - in termini di rumore e polveri - sui recettori presenti nelle immediate vicinanze dei tratti stradali utilizzati per portare materiale dal sito di produzione al sito di utilizzo. Per quanto riguarda la categoria "prestazionale" un parametro molto importante in ottica di sostenibilità è quello delle distanze fra i siti di produzione e siti di utilizzo/deposito in quanto questo dato incide sui consumi energetici dell'opera, sulle emissioni in atmosfera, sui tempi e sui costi del trasporto. La distanza infatti condiziona sia i tempi di percorrenza che la pressione sull'edificato in quanto la correlazione non può essere automatica dipendendo dal tipo di viabilità percorsa e dall'edificato. Il sito di Zevio consente di approvvigionare un maggior volume di materiale inerte anche pregiato ad una minor distanza.

Per quanto riguarda la categoria "economica" sono stati considerati l'insieme dei costi quantificabili e non. In particolare:

- per costi non quantificabili si intendono i benefici determinati dal risparmio del tempo, riduzioni delle pressioni/impatti ambientali (rumore, atmosfera, traffico...). Questi benefici, pur essendo chiaramente individuabili, sono di difficile quantificazione, di conseguenza l'analisi è rimasta a livello qualitativo.
- per costi quantificabili si intendono i minori costi di trasporto del materiale dalle cave individuate rispetto alle cave di mercato (circa 25 km in meno) e l'eliminazione del costo di smaltimento presso siti autorizzati del materiale da ricollocare nel sito di Cava Zevio loc. Via Diga (circa 350.000 mc).

- Come previsto nell'allegato 5 del DM 161/2012, il Proponente riporta una descrizione dell'inquadramento urbanistico delle opere connesse all'opera ferroviaria di progetto del Lotto Funzionale Verona - Bivio Vicenza.

Adeguamento della viabilità afferente alla stazione di Montebello Vicentino

In tracciato della viabilità di progetto interessa "Zona Ep – agricola di pianura", "Fascia di rispetto ferroviario", "Elettrodotto", "Fascia di rispetto fluviale" e "Vincolo D. Lgs. 42/2004 art. 142 lett. c – Corsi d'acqua", "Aree non idonee".

Viabilità di accesso alla nuova stazione di Montecchio Maggiore

L'opera si colloca su zona agricola "E3 – periurbana" e su "Fasce di rispetto stradale o ferroviario", "Zona E2b di pianura" e interessando marginalmente "Aree di tutela archeologica".

Nuova tangenziale est di Montecchio Maggiore

L'opera insiste su "Zona E1", "Zona E2b di pianura", ferrovia esistente, "Fasce di rispetto stradale o ferroviario" e "Viabilità di progetto".

Adeguamento della SP34 del Mclaro in Comune di Altavilla Vicentina

L'opera interessa "Infrastrutture e attrezzature di maggior rilevanza di progetto", "Ambiti interventi di riqualificazione e mitigazione ambientale" e "Aree di urbanizzazione consolidata – Residenza e servizi per la residenza" e la viabilità esistente, "Sottozona E2.2", "Sottozona E3", "Zona B1", "Zona B2" e "Aree a parco ed attrezzature sportive".

Comune	Strumento urbanistico
Verona	Piano Regolatore Comunale (P.R.C.), il quale si articola in Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) approvato con D.G.R.V. n. 4143 del 19.12.2007 e Piano degli Interventi (P.I.) approvato con D.C.C. n. 91 del 23.12.2011
San Marino Buon Albergo	Piano Regolatore Comunale (P.R.C.), il quale si articola in Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) approvato con D.G.R.V. n. 1795 del 09.11.2011 e Piano degli Interventi (P.I.) approvato con D.C.C. n. 67 del 24.09.2013
Zeno	Piano Regolatore Comunale (P.R.C.), il quale si articola in Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) approvato con D.G.R.V. n. 391 del 22.05.2012 e Piano degli Interventi (P.I.) approvato con D.C.C. n. 11 del 26.02.2012
Calciolo	Piano di Assetto del Territorio intercomunale approvato con conferenza dei servizi in data 06.12.2007, pubblicazione nel bollettino ufficiale regionale n. 4152, diventando efficace il 06.02.2008, ratificato con D.G.R.V. n. 4123 del 18.12.2007
Belfiore	P.I. approvato con D.C.C. n. 15 del 24.09.2013
San Bonifacio	Piano Regolatore Generale (P.R.G.), la cui ultima variante generale è stata approvata con D.G.R.V. n. 1254 DEL 14.04.1996
Lonigo	Piano Regolatore Generale (P.R.G.), la cui ultima Variante Generale è stata approvata con D.G.R.V. n. 513 del 18.02.1997
Montebello Vicentino	Piano di Assetto Territoriale Intercomunale dei Comuni di Montebello Vicentino, Gambellara, Montorso Vicentino e Zermeghedo, è stato approvato in Conferenza di Servizi in data 21/04/2010 e ratificato con D.G.R.V. n. 97 del 18/01/2011, ed è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Veneto n. 02 del 6 Febbraio 2011
Montecchio Maggiore	Piano di Assetto del Territorio approvato con deliberazione del Commissario Straordinario della Provincia di Vicenza n. 100 del 28/05/2014. Piano Regolatore Generale, la cui Variante Generale di Assestamento 2004 è stata approvata con D.G.R.V. n. 2121/2007 - D.G.R.V. n. 915/2008 e successive varianti puntuali.
Briencola	Piano di Assetto del Territorio approvato con Deliberazione del Commissario straordinario n. 69 del 05/04/2013 Piano degli Interventi approvato con D.C.C. n. 21 del 23/03/2015
Altavilla Vicentina	Piano di Assetto del Territorio approvato dalla regione Veneto con D.G.R.V. n. 327 del 07/04/2008 Piano degli Interventi approvato con D.C.C. n. 69 del 15.10/2012

Riqualificazione e mitigazione ambientale

Nella tratta ferroviaria oggetto di progettazione definitiva sono presenti numerose opere d'arte la cui realizzazione prevede l'esecuzione di scavi con conseguente produzione e necessità di movimentazione di materiale da scavo potenzialmente riutilizzabile.

Si tratta di:

- rilevati.

- trincee,
- galleria artificiale,
- viadotti,
- ponti,
- cavalcaferrovia, sottopassi,
- opere d'arte minori (tombini, muri, ecc.).

Nel complesso la realizzazione dell'opera del lotto funzionale prevede lo scavo di circa 4.260.000 m³ di materiale valutato in banco.

I materiali da scavo provenienti dai lavori di realizzazione dell'Opera si possono suddividere nelle seguenti tipologie:

1. terreno vegetale (corrispondente al primo strato di terreno, risultante dalle operazioni di scotico in aree agricole, fino ad una profondità massima di circa 30 cm);
2. terreno sterile derivante dagli scavi all'aperto;
3. materiale derivanti da perforazioni profonde per la realizzazione di pali e diaframmi;
4. materiali derivanti dagli scavi (generalmente trincee e gallerie artificiali) in presenza di interventi di jet grouting;
5. materiale di scavo derivante dalla rimozione di opere in terra (siano esse preesistenti quali deviazioni di rilevati stradali e ferroviari, siano esse connesse alla rimozione dei piazzali e della viabilità di cantiere a fine lavori).

La caratterizzazione e la gestione dei materiali di scavo dovrà seguire tale distinzione.

Il proponente prevede le seguenti modalità di scavo:

- scavi all'aperto con mezzi meccanici
- scavi per la realizzazione di pali e diaframmi
- scavi in presenza di interventi di jet grouting

In linea con l'art. 1 comma 1 lettera b) del DM 161/2012 che definisce materiali da scavo anche i materiali derivanti dalla rimozione di opere in terra e nel caso dell'Opera in oggetto il Proponente evidenzia che si tratta di:

- rimozione di rilevati stradali o ferroviari interferenti con l'Opera, che devono essere smantellati e deviati in via provvisoria o definitiva;
- rimozione di piazzali e della viabilità di cantiere a fine lavori.

Nell'ambito della progettazione il Proponente ha eseguito una valutazione delle volumetrie delle terre originarie da scavo in relazione al 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza costituito dal Sublotto SL01 Verona - Montebello Vicentino (pk 32+525) e, a seguire, dal Sublotto SL02 Montebello Vicentino – Bivio Vicenza (pk. 44+250). Le volumetrie sono state distinte nelle seguenti categorie:

- terreno vegetale;
- materiali provenienti da scavi "all'aperto" per gli approfondimenti necessari alla bonifica geotecnica del piano di posa dei rilevati e per la realizzazione di trincee, rilevati, gallerie artificiali ed opere connesse;
- materiali provenienti da scavi con pali e diaframmi.

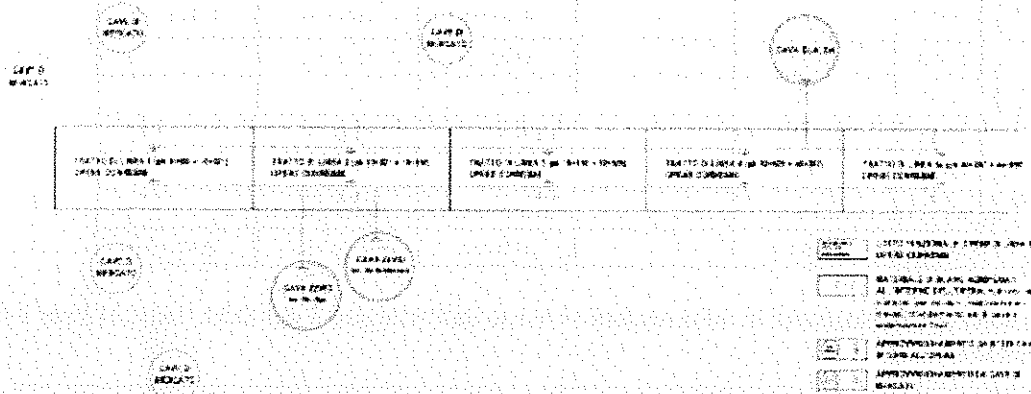
Analogamente è stata eseguita una valutazione dei fabbisogni di inerti nell'ambito dei lavori di costruzione distinti nelle seguenti categorie:

- terreno vegetale di copertura delle scarpate;
- inerti pregiati per calcestruzzi;
- inerti pregiati per drenanti, stabilizzati, supereompattati e misti cementati, pali in ghiaia;
- inerti per rilevati.

Nella tabella successiva si riportano i volumi dei materiali di risulta dagli scavi e dei materiali inerti impiegati nell'ambito dei lavori di costruzione del Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza, distinti nelle categorie precedentemente indicate, come derivati dai computi allegati al progetto dell'Opera. Si evidenzia che tutti

SL01 (tabella 1) e di circa 235.000 mc per SL02 (tabella 1); mentre circa 1.470.000 mc per SL01 (tabella 1) e circa 697.000 mc per SL02 (tabella 1) saranno allocati per il rimodellamento di cave. Si segnala che nell'intorno dell'Opera le cave autorizzate esistenti sul mercato sono autorizzate a fornire materiale, ma in genere non sono autorizzate a riceverlo per il ritombamento, fatto salvo alcune eccezioni. Per tale motivo, al fine di minimizzare i trasporti ed i relativi impatti, si ipotizza il riutilizzo dei terreni provenienti dagli scavi prioritariamente per il ripristino ambientale delle tre nuove cave di prestito previste ad esclusivo servizio dell'Opera e descritte in precedenza. In base alle indagini effettuate in fase di progettazione si stima inoltre un volume di circa 530.000 mc (tabella 1) di cui circa 380.000 mc per SL01 e circa 150.000 mc per SL02, di materiali da scavo da gestire come rifiuto in quanto non aventi all'origine i requisiti previsti dal presente Piano di Utilizzo. Per quanto riguarda i materiali di scavo provenienti dall'esecuzione di pali e diaframmi con bentonite, che saranno sottoposti ad ulteriori analisi di controllo in corso d'opera secondo il protocollo di gestione descritto al capitolo 16, si ipotizza l'impiego dell'80% dei volumi e la gestione come rifiuto del restante 20% (tabella 1).

Nel corso della redazione del progetto esecutivo, e preventivamente all'avvio dei lavori di scavo, sarà dettagliatamente definita la movimentazione dei materiali di scavo di ogni singolo lotto costruttivo, fermo restando il bilancio globale del Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza e senza che ciò comporti una modifica sostanziale del presente Piano. Di seguito si riporta in forma schematica la movimentazione del materiale di scavo all'interno del Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza.



Ubicazione dei siti di destinazione dei materiali di scavo

I siti di destinazione dei materiali di scavo prodotti durante la realizzazione dell'opera vengono individuati, così come riportati nella figura precedente, in:

- Opera stessa (riutilizzo dei materiali per rinterri, realizzazione di rilevati e sistemazioni finali);
- n. 3 cave di prestito realizzate appositamente per l'Opera
- cave di mercato esistenti e autorizzate a ricevere materiali da scavo come sottoprodotto.

Ubicazione dei siti di produzione dei materiali di scavo

La produzione dei materiali di scavo avverrà lungo tutto il tracciato dell'Opera ferroviaria Verona - Bivio Vicenza suddiviso dal Proponente in 5 tratti di linea. Per le singole opere sono stati riportati i codici identificativi delle principali WBS.

Ubicazione dei siti di deposito intermedio dei materiali di scavo

Secondo quanto previsto di D.M. 161/2012 all'art. 4, comma 1, lettera b, il deposito del materiale scavato in attesa dell'utilizzo può avvenire all'interno del sito di produzione, dei siti di deposito intermedio o dei siti di destinazione. Lungo il tracciato dell'Opera è prevista la predisposizione di aree logistiche funzionali alle lavorazioni svolte nel cantiere, destinate al deposito provvisorio dei materiali derivanti dagli scavi ubicate all'interno di aree di cantiere.

In particolare per ogni tratto di linea il Proponente prevede un'area di deposito intermedio per lo stoccaggio di terre/vegetale, così suddivise:

- CO 1.3 – Cantiere operativo "San Martino";

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several initials on the left.

- CO 2.4 – Cantiere operativo “Belfiore”;
- CO 3.4 – Cantiere operativo “Bonifacio”;
- CO 4.5 – Cantiere operativo “Montecchio”.

Relativamente ai fanghi/reflui, provenienti dalle operazioni di scavo con bentonite e con la tecnica del jet-grouting, sono previste all'interno dei cantieri industriali e operativi, apposite aree per il trattamento e la successiva caratterizzazione ambientale. In adiacenza a queste aree saranno previste vasche di raccolta reflui e impianti di trattamento fanghi, con associata, eventualmente, una filtropressa. La seguente tabella riepiloga l'ubicazione delle singole aree di deposito intermedio in riferimento alla progressiva chilometrica ed al tratto del tracciato ferroviario e delle opere connesse.

	PROGR. km	UBICATO ALL'INTERNO DEL CANTIERE	SITO DI DEP. INTERMEDIO REFLUI JET GROUTING	SITO DI DEP. INTERMEDIO MATERIALI DI SCAVO CON BENTONITE	SITO DI DEP. INTERMEDIO MATERIALI	SITO DI DEP. INTERMEDIO TERRE
Tratto di linea 1	6-700	CO 1.3	1560 mq	3200 mq	3765 mq	13815 mq
	6-800	CO 1.4	4300 mq	2800 mq	-	-
	6-900	CO 1.5	6700 mq	5075 mq	-	-
Tratto di linea 2	10-700	CO 2.1	-	5110 mq	6870 mq	-
	16-700	CO 2.4	-	4100 mq	6860 mq	16000 mq
Tratto di linea 3	21-300	CO 3.1	-	5000 mq	3275 mq	-
	22-400	CO 3.2	-	5000 mq	6250 mq	-
	25-700	CO 3.4	-	5830 mq	6100 mq	15900 mq
Tratto di linea 4	34-700	CO 4.2	-	3640 mq	7100 mq	-
	34-376	CO 2	-	-	2540 mq	-
	34-300	CO 4.5	-	3750 mq	4100 mq	15400 mq

Si riportano nella tabella seguente le informazioni richieste dall'Allegato 5 del D.M. 161/2012 per i siti di deposito intermedio.

SITI DI DEPOSITO INTERM. PER TRATTO DI LINEA	INQUADR. TERRITORIALE	USO DEL SUOLO	INQUADR. URBANISTICO	INQUADR. GEOLOGICO	INQUADR. IDROGEOLOGICO
Tratto di linea 1 Cantiere CO 1.3 km 6-700	Comune di San Martino Buon Albergo (VR)	Superficie copertura erbosa - graminacee non soggette a rotazione	Alta velocità - corridoio individuato nel progetto preliminare e fasce di rispetto Territorio Agricolo ZTO E Schema di Tamore del 3° piano Tangenziale Venete	Alluvion. Fluvio glaciali (GFR) ghiaia, ghiaia con sabbia con presenza di ciast. e ciottoli	Acquifero indifferenziato ghiaioso con quota piezometrica circa 25 mt s.l.m.
Tratto di linea 1 Cantiere CO 1.4 km 6-800	Comune di San Martino Buon Albergo (VR)	Superficie copertura erbosa - graminacee non soggette a rotazione	Alta velocità - corridoio individuato nel progetto preliminare e fasce di rispetto Territorio Agricolo ZTO E	Alluvion. Fluvio glaciali (GFR) ghiaia, ghiaia con sabbia con presenza di ciast. e ciottoli	Acquifero indifferenziato ghiaioso con quota piezometrica circa 25 mt s.l.m.
Tratto di linea 1 Cantiere CO 1.5 km 6-900	Comune di Belfiore (VR)	Terreni agricoli - aree impiegate vigneti	Ambiti di interesse paesistico ambientale (PAE). Ambiti prioritari per la protezione del suolo (PAE). Fasce di rispetto da allevamenti (D2). Elettrociclo Tav e fasce di rispetto	Alluvion. Fluvio glaciali (GFR) lim. argillosi, lim. sabbiosi e sabbie da debolmente impure a impure	Acquifero indifferenziato ghiaioso con quota piezometrica circa 25 mt s.l.m.
Tratto di linea 2 Cantiere CO 2.1 km 10-700	Comune di Belfiore (VR)	Terreni agricoli - aree impiegate vigneti	Territorio agricolo. Alta velocità - corridoio individuato nel progetto preliminare approvato con relative aree designate. Vigneti paesaggistici (D. Lgs. n. 2244/2004) zona di acqua sciolta (Carena e scolo Sereggheta).	Alluvion. Fluvio glaciali (GFR) lim. argillosi, lim. sabbiosi e sabbie da debolmente impure a impure	Acquifero indifferenziato ghiaioso con quota piezometrica circa 25 mt s.l.m.

SITI DI DEPOSITO INTERM. PER TRATTO DI LINEA	INQUADR. TERRITORIALE	USO DEL SUOLO	INQUADR. URBANISTICO	INQUADR. GEOLOGICO	INQUADR. IDROGEOLOGICO
Tratto di linea 1 cantiere C1 2-4 km 15-700	Comune di Belluno (VR)	Terreni aridi in aree irrigue	Territorio agricolo. Alta capacità di carico. In via di progetto, ma in fase approvata con relative aree impegnate.	Alluvioni fluve glaciali (fgw) in argillosi, lim. sabbiosi e sabbie da debolmente limose a limose.	Acquifero iniferente sabbioso con tutta l'epicentrale circa 22 mt s/m
Tratto di linea 2 cantiere C1 3-7 km 21-600	Comune di San Bonifacio (VR)	Terreni aridi in aree non irrigue	ZTO E 2, Fascia di rispetto stradale	Alluvioni (br) alluvioni terrazzate costituite da limi argillosi, lim. sabbiosi e sabbie da debolmente limose a limose.	Acquifero differenziato ghiaioso con prima falda in pressione al di sopra di 20 mt quota piezometrica circa 22 mt s/m
Tratto di linea 2 cantiere C1 3-7 km 20-400	Comune di San Bonifacio (VR)	Terreni aridi in aree non irrigue	ZTO E 2, Fascia di rispetto stradale	Alluvioni (br) alluvioni terrazzate costituite da limi argillosi, lim. sabbiosi e sabbie da debolmente limose a limose.	Acquifero differenziato ghiaioso con prima falda in pressione al di sopra di 20 mt quota piezometrica circa 22 mt s/m
Tratto di linea 3 cantiere C1 3-4 km 26-700	Comune di San Bonifacio (VR)	Terreni aridi in aree non irrigue	ZTO E 2, Nuova viabilità, fascia di rispetto	Alluvioni fluve glaciali (fgw) in argillosi, lim. sabbiosi e sabbie da debolmente limose a limose.	Acquifero differenziato sabbioso con prima falda in pressione al di sotto di 20 mt quota piezometrica circa 27 mt s/m
Tratto di linea 4 cantiere C1 4-2 km 34-700	Montebello Vicentino (VI)	Seminativo	E2 - Zona agricola di pianura; Metanodotto; Comodo AV/AD ai fini urbanistici; Fascia di rispetto stradale	Alternanze di alluvioni sia grossolane che fini	Acquifero iniferente ghiaioso con prima falda in pressione al di sopra di 22 mt s/m
Tratto di linea 4 cantiere C1 4-2 km 34-875	Montebello Vicentino (VI)	Seminativo	E2 - Zona agricola di pianura; Metanodotto; Comodo AV/AD ai fini urbanistici; Fascia di rispetto stradale; Allievements	Alternanze di alluvioni sia grossolane che fini	Acquifero iniferente ghiaioso con prima falda in pressione al di sopra di 22 mt s/m

SITI DI DEPOSITO INTERM. PER TRATTO DI LINEA	INQUADR. TERRITORIALE	USO DEL SUOLO	INQUADR. URBANISTICO	INQUADR. GEOLOGICO	INQUADR. IDROGEOLOGICO
Tratto di linea 4 cantiere C1 4-5 km 59-200	Montebello Maggiore (VI)	Seminativo	Zona E2b di pianura; Fascia di rispetto stradale e ferroviario; Ambito di tutela dei beni architettonici	Alternanze di alluvioni sia grossolane che fini	Una porzione ricade nell'area iniferente differenziato ghiaioso con prima falda in pressione al di sopra di 20 mt quota nell'area iniferente differenziato sabbioso

In linea alla normativa vigente in materia di gestione di terre e rocce di scavo ovvero nella definizione di sottoprodotti riutilizzabili (art. 4, comma 1, del DM 161/2012, in applicazione all'art. 184 bis, comma 1, del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.) si riportano di seguito le tipologie di materiali che il Proponente intende potenzialmente impiegare nell'ambito dei lavori di costruzione dell'opera ferroviaria e delle opere connesse.

- rilevati ferroviari e stradali
- trincee
- gallerie artificiali
- viadotti
- riempimenti per opere di riambientalizzazione
- ripristino aree di cantiere
- materiali utilizzabili nei processi industriali in sostituzione dei materiali di cava

Piano delle indagini ambientali in fase di progettazione

La caratterizzazione ambientale relativa ai materiali di scavo è stata svolta dal Proponente per accertare la sussistenza dei requisiti di qualità ambientale degli stessi e deve, così come prescritto all'allegato I del D.M. 161/2012, essere inserita nella progettazione dell'opera.

Indagini eseguite in fase di progettazione

Nel corso della stesura del Progetto definitivo il Proponente ha condotto una prima fase di indagine secon-

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several initials on the left.

do quanto prescritto dagli allegati 2 e 4, che, ha reso possibile verificare in via preventiva le caratteristiche dei materiali che saranno oggetto di scavo. A tale scopo è stata prevista l'attuazione di una campagna ambientale mediante l'esecuzione di sondaggi a carotaggio continuo. In osservanza a quanto prescritto nell'allegato 2 del D.M. 161/2012 i campionamenti sono stati eseguiti con la finalità di enucleare:

1. un campione significativo dello strato superficiale del suolo,
2. uno caratteristico della profondità massima di intervento delle opere,
3. uno significativo dello strato intermedio tra i due.

Particolari distinzioni di campionamento sono state eseguite:

- per sezioni interessate da scavi profondi, come quelli previste per opere in trincea o in galleria,
- per aree di particolare rilevanza ambientale in funzione delle trascorse attività,
- per sezioni litologiche di particolare rilevanza organolettica che si dovessero evidenziare nel corso delle attività di indagine.

Ubicazione delle prospezioni

Sono stati eseguiti effettuati complessivamente per il Sublotto Verona-Montebello Vicentino (SL01) 68 sondaggi verticali a carotaggio continuo a secco, di cui:

- 41 prospezioni spinte fino a -5 m dal piano campagna,
- per gli altri 9 sondaggi, relativi ai tratti in cui l'opera sarà realizzata in trincea o in galleria artificiale, le profondità sono state definite in funzione del piede di scavo dell'opera. La massima profondità è stata raggiunta in corrispondenza del punto più profondo della galleria artificiale a - 16,0 m dall'attuale piano campagna,
- 18 prospezioni spinte fino a -20 m dal piano campagna per i tratti indagati in cui è prevista la realizzazione dell'opera in viadotto;

e per il Sublotto Montebello Vicentino-Bivio Vicenza (SL02) sono stati eseguiti complessivamente 34 sondaggi verticali a carotaggio continuo a secco, di cui:

- 27 ubicati lungo il tracciato del futuro rilevato ferroviario;
- 6 ubicati nelle aree interessate dalle opere connesse.

Per il Sublotto Montebello Vicentino-Bivio Vicenza (SL02) le profondità dei sondaggi sono state:

Tracciato ferroviario

- 7 prospezioni spinte fino a -5 m dal piano campagna
- 3 prospezioni spinte fino a -15 m dal piano campagna
- 11 prospezioni spinte fino a -20 m dal piano campagna
- 3 prospezioni spinte fino a -30 m dal piano campagna
- 3 prospezioni spinte fino a -40 m dal piano campagna
- 1 prospezioni spinte fino a -50 m dal piano campagna.

Opere connesse

- 5 prospezioni spinte fino a -5 m dal piano campagna
- 1 prospezioni spinte fino a -20 m dal piano campagna.

Modalità di esecuzione dei carotaggi

Il carotaggio è stato realizzato mediante impiego di una sonda meccanica. Il sondaggio è avvenuto a carotaggio continuo adottando tutte le precauzioni necessarie adatte a mantenere intatte le caratteristiche chimiche dei materiali prelevati nei campioni, consentendo un recupero del terreno superiore al 85%.

Le carote recuperate debbono hanno avuto un diametro minimo di 101 mm. I principali aspetti di cui si è tenuto conto sono rappresentati dal:

- I. metodo di perforazione,
- II. metodo di estrazione della carota,
- III. pulizia della apparecchiatura,
- IV. cementazione del foro,
- V. catalogazione e stratigrafie.

Campionamenti

Si riportano gli schemi di campionamento previsti dal Proponente per i due sub lotti SL01 e SL02.

Schema di campionamento del sublotto Verona-Montebello Vicentino (SL01)

Sondaggio am-	Progressiva chil-	Tipologia di opera	Profondità sondaggio	Quote di campionamento					
				0-1	1-2				
R1	0+070	Affiancamento alla linea	-5	0-1	1-2				
R2	0+160	Affiancamento alla linea	-5	0-1	1-2				
R3	0+748	Affiancamento alla linea	-5	0-1	1-2				
R4	1+060	Affiancamento alla linea	-5	0-1	1-2				
R5	1+874	Affiancamento alla linea	-5	0-1	1-2				
R6	2+022	Affiancamento alla linea	-5	0-1	1-2				
R7	2+545	Affiancamento alla linea	-5	0-1	1-2				
R8	2+880	Affiancamento alla linea	-5	0,3-1	1-2				
R9	3+160	Affiancamento alla linea	-5	0-1	1-2				
4.046 INIZIO TRINCEA PER IMBOCCO GALLERIA									
T11	4+196	Trincea	-5	0-1	1-2	2-3			
T12	4+548	Trincea	-5,5	0-1	2-3	4,5-			
4.941 INIZIO GALLERIA ARTIFICIALE									
G13	5+035	Galleria artificiale	-12	0-1	2-3	5-6	8-9	11-12	
G13ter	5+102	Galleria artificiale	-13	0-1	1-2	3-4	5-6	9-10	12-13
G13bis	5+244	Galleria artificiale	-14	0-1	2-3	6-7	9-10	13-14	
G14	5+645	Galleria artificiale	-16	0-1	4-5	7-8	11-	15-16	
G15	6+480	Galleria artificiale	-15	0-1	4-5	7-8	11-	14-15	
6.841 FINE GALLERIA ARTIFICIALE. SI PROSEGUE IN TRINCEA									
T16	6+860	Trincea	-8	0-1	3-4	7-8			
7.660 FINE TRINCEA ED INIZIO VIADOTTO SUL FIBBIO									
V17	7+677	Viadotto	-20	0-1	1-2	10-11	19-		
V18	8+099	Viadotto	-20	0-1	10-	19-20			
V19	8+402	Viadotto	-20	0-1	10-	19-20			
V20	8+912	Viadotto	-20	0-1	7-8	19-20			
V21	9+483	Viadotto	-20	0-1	4-5	19-20			
V22	9+982	Viadotto	-20	0-1	8-9	19-20			
10.020 FINE VIADOTTO SUL FIBBIO									
R23	10+554	Rilevato	-5	0-	1-2				
R24	11+173	Rilevato	-5	0-	1-2				
11.502 INIZIO VIADOTTO ILLASI-PROGNOLO									
V25	11+545	Viadotto	-20	0-	8-9	19-20			
11.715 FINE VIADOTTO ILLASI-									
R26	12+035	Rilevato	-5	0-	1-2				
R27	12+515	Rilevato	-5	0-	1-2				
R28	13+182	Rilevato	-5	0-	1-2				
R29	13+737	Rilevato	-5	0-	1-2				
R30	12+248	Rilevato	-5	0-	1-2				

R31	14+878	Rilevato	-5	0-	1-2				
R32	15+133	Rilevato	-5	0-	1-2				
Non									
R34V -BH2V	16+503	Rilevato		0-	1-2				
inizio variante San Bonifacio									
R35V-BH3V	17+069	Rilevato	-2	0-	1-2				
R36V-BH4V	17+587	Rilevato		0-	1-2				
R37V-BH5V	18+720	Rilevato	-5	0-	1-2				
R38V-BH6V	18+947	Rilevato	-5	0-	1-2				
R39V-	19+071	Rilevato	-5	0-	1-2				
R40V-BH7V	19+374	Rilevato	-5	0-	1-2				
V41V-	19+967	Rilevato	-20	0-	10-	19-20			
BH9V	20+174	Rilevato	-20	0-	10-	19-20			
20.219 INIZIO VIADOTTO SULL'ALPONE									
V42V-BH10V	20+593	Viadotto	-20	0-	10-	19-20			
V43V-BH12V	20+940	Viadotto	-20	0-	10-	19-20			
V44V-BH14V	21+441	Viadotto	-20	0-	10-	19-20			
V44Vbis	21+675	Viadotto	-20	0-	10-	19-20			
Non									
21.991 FINE VIADOTTO SULL'ALPONE									
V46V-BH16V	22+374	Rilevato	-20	0-	10-	19-20			
V47V-BH17V	22+773	Rilevato	-20	0-	10-	19-20			
V48V-BH18V	23+207	Rilevato	-20	0-	10-	19-20			
V48Vbi	23+682	Rilevato	-20	0-	10-	19-20			
Non									
Non									
24.874 INIZIO VIADOTTO SAN BONI-									
V51V-	24+975	Viadotto	-20	0-	10-	19-20			
25.314 FINE VIADOTTO SAN BONIFACIO									
Non									
R53V-	25+838	Rilevato	-5	0-	1-2				
R54V-	26+740	Rilevato	-5	0-	1-2				
R55V-	27+232	Rilevato	-20	0-	1-2	5-6	9-10	12-13	15-16
fine variante San Bonifacio									
R56	27+623	Affiancamento alla linea	-5	0-	1-2				
R57	28+105	Affiancamento alla linea	-5	0-	1-2				
R58	28+650	Affiancamento alla linea	-5	0-	1-2				
R59	29+045	Affiancamento alla linea	-5	0-	1-2				
R60	29+488	Affiancamento alla linea	-5	0-	1-2				
R61	29+655	Affiancamento alla linea	-5	0-	1-2				
R62	30+042	Affiancamento alla linea	-5	0-	1-2				
R63	30+383	Affiancamento alla linea	-5	0-	1-2				
R64	30+659	Affiancamento alla linea	-5	0-	1-2				
R65	31+124	Affiancamento alla linea	-5	0-	1-2				
R66	31+625	Affiancamento alla linea	-5	0-	1-2				

R67	32+062	Affiancamento alla linea	-5	0-	1-2					
R68	32+714	Affiancamento alla linea	-5	0-	1-2					
R69	32+950	Affiancamento alla linea	-5	0-	1-2					

In giallo indicati i campioni con superamenti a colonna A

Schema di campionamento del sublotto Montebello Vicentino-Bivio Vicenza SL02 ridotto (sondaggi ubicati lungo il tracciato)

Sondaggio geotecnico/ ambientale	Progressiva chilometrica	Tipologia di opera	Profondità sondaggio (m)	Quote di campionamento (m)									
				0-1	1-2								
S48	33+255	rilevato poi gal-	-	0-1	1-2								
S51	33+785	galleria artificiale	-	0-1	10-	19-							
S52	34+050	viadotto	-	0-1	10-	19-							
S55	34+615	viadotto	-	0-1	1-2								
S57	35+125	rilevato	-	0-1	1-2								
S59	35+865	rilevato	-	0-1	1-2								
S60	36+510	tra rilevato e gal-	-	0-1	1-2	3-4							
S63	36+760	tra galleria artifi-	-	0-1	1-2	4-5	39-						
S65	37+240	trincea	-	0-1	1-2	3-4	29-						
9bis	37+600	rilevato	-5	0,3-	1-2								
9ter	37+675	rilevato	-5	0-1	1-2	4-5							
S68	37+750	rilevato	-20	0,3-	1-2								
S69	30+040	rilevato	-30	0,3-	1-2								
11bis	38+300	rilevato	-5	0-1	1-2								
S70	38+525	rilevato	-20	0-1	1-2								
	38+500												
13bis	39+320	rilevato	-5	0-1	1-2								
S73	39+630	rilevato	-20	0-1	3-4	7-8							
15	40+175	rilevato	-5	0-1	1-2								
S74	40+365	rilevato	-40	0-1	1-2								
	40+360												
S77	41+595	rilevato	-20	0-1	1-2								
17bis	41+700	rilevato	-5	0-1	1-2								
S78	42+000	rilevato	-20	0-1	1-2	19-							
S79	42+445	rilevato	-20	0-1	1-2								
S80	42+850	rilevato	-20	0-1	1-2								
S81	43+235	rilevato	-20	0-1	1-2	4-5							
S82	43+650	rilevato	-20	0-1	1-2								
23	44+160	rilevato	-5	0-1	1-2								

Schema di campionamento del sublotto Montebello Vicentino-Bivio Vicenza SL 02 ridotto (sondaggi ubicati nelle aree di interesse delle opere connesse)

Sondaggio ambientale	Progressiva chilometrica	Tipologia di opera	Profondità sondaggio (m)	Quote di campionamento									
				0-	1-2	4-							
IV1	33+175	Viabilità comple-	-5	0-	1-2	4-							
IV2	33+475	Spostamento Rio	-5	0-	1-2	4-							
SM1	37+900	Opera idraulica	-5	0-	1-2								

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several initials on the left.

SM2	38+040	Opera idraulica	-5	0-	1-2						
IV3	40+415	Viabilità comple-	-	0-	1-2	19-					
IV4	41+365	Viabilità comple-	-5	0-	1-2	20					

Risultati

Di seguito si riportano tali superamenti distinti per sondaggio e tipologia di parametro.

Riepilogo superamenti sui sondaggi del Sublotto Verona-Montebello Vicentino (SL01)

Sondaggio	Km Progressiva	Intervallo di campionamento dal p.c.	Tipologia di materiale	Parametro	Conc. Rilevata [mg/kg]	Tabella 1 D.Lgs. 152/06	
						Col. A	Col. B
R1	0+070	0 ÷ 1,0	riporto	piombo IPA	150	100	1.000
				idrocarburi C>12	0,73	0,1	10
					94	50	750
R3	0+748	0 ÷ 1,0	terreno	piombo zinco	120	100	1.000
				IPA	270	150	1.500
				idrocarburi C>12	0,16	0,1	10
		1,0 ÷ 2,0	terreno		152	50	750
				piombo rame	160	100	1.000
				zinco IPA	130	120	1.500
idrocarburi C>12	270	150	1.500				
			0,29	0,1	10		
			190	50	750		
R6	2+022	0 ÷ 1,0	riporto	rame IPA	210	120	1.500
					0,24	0,1	10
		1,0 ÷ 2,0	terreno	IPA	0,26	0,1	10
R7	2+545	1,0 ÷ 2,0	terreno	IPA	1,11	0,1	10
R9	3+160	0 ÷ 1,0	riporto terreno	idrocarburi	93	50	750
		1,0 ÷ 2,0		C>12 zinco	780	150	1.500
G13	5+035	5,0 ÷ 6,0	terreno terreno	idrocarburi	53	50	750
				C>12 IPA	1,13	0,1	10
		8,0 ÷ 9,0		idrocarburi C>12	257	50	750
G13ter	5+100	0 ÷ 1,0	riporto	IPA	0,22	0,1	10

Sondaggio	Km Progressiva	Intervallo di campionamento dal p.c.	Tipologia di materiale	Parametro	Conc. Rilevata [mg/kg]	Tabella 1 D.Lgs. 152/06	
						Col. A	Col. B
		1,0 ÷ 2,0	riporto	PCB	0,08	0,06	5
				idrocarburi C>12	281	50	750
		3,0 ÷ 4,0	riporto	IPA PCB	0,21	0,1	10
					0,13	0,06	5
		5,0 ÷ 6,0	terreno	diclorometano	0,11	0,1	5
V17	7+675	19,0 ÷ 20,0	terreno	arsenico	23	20	50
V18	8+090	0 ÷ 1,0	riporto	idrocarburi C>12	86	50	750
R23	10+550	1,0 ÷ 2,0	terreno	cobalto	21	20	250
R28	13+182	0 ÷ 1,0	terreno	rame	170	120	600
R29	13+737	0 ÷ 1,0	riporto	IPA	0,26	0,1	10
R30	14+240	0 ÷ 1,0	riporto ter-	carburi C>12	56	50	750
		1,0 ÷ 2,0	reno	arsenico	23	20	50

R32	15+133	0 ÷ 1,0	riporto	cobalto idrocarburi C>12	23 63	20 50	250 750
R36V	17+587	0 ÷ 1,0 1,0 ÷ 2,0	terreno terreno	arsenico arsenico	46 25	20 20	50 50
R37V	18+720	0 ÷ 1,0	terreno	cobalto vanadio	35 135	20 90	250 250
R39V	19+100	0 ÷ 1,0 1,0 ÷ 2,0	riporto terreno	carburi C>12 arsenico cobalto vanadio	79 29 25 111	50 20 20 90	750 50 250 250
R40V	19+370	0 ÷ 1,0	terreno	cobalto vanadio cobalto	29 114 26	20 90 20	250 250 250
		1,0 ÷ 2,0	terreno	vanadio	126	90	250
V41V	19+967	0 ÷ 1,0	riporto	cobalto niche vanadio	34 129 133	20 120 90	250 500 250
V42V	20+570	0 ÷ 1,0	riporto	idrocarburi C>12	76	50	750
V44Vbis	21+685	0 ÷ 1,0	riporto	idrocarburi C>12	61	50	750
V46V	22+375	19,0 ÷ 20,0	terreno	arsenico	29	20	50
V48V	23+207	19,0 ÷ 20,0	terreno	arsenico	22	20	50
V48Vbis	23+682	19,0 ÷ 20,0	terreno	idrocarburi C>12	59	50	750
R53V	25+838	0 ÷ 1,0 1,0 ÷ 2,0	terreno terreno	cobalto vanadio	30	20	250
				cobalto	132	90	250
					29	20	250

Sondaggio	Km Progressiva	Intervallo di campionamento dal p.c.	Tipologia di materiale	Parametro	Conc. Rilevata [mg/kg]	Tabella 1 D.Lgs. 152/06	
						Col. A	Col. B
R54V	26+740	0 ÷ 1,0 1,0 ÷ 2,0	riporto riporto	idrocarburi C>12	65	50	750
				idrocarburi C>12	66	50	750
R55	27+232	0 ÷ 1,0 1,0 ÷ 2,0	riporto terreno	carburi C>12	613	50	750
				cobalto	21	20	250
		5,0 ÷ 6,0	terreno	vanadio	97	90	250
				idrocarburi C>12	62	50	750
R56	27+623	0 ÷ 1,0 1,0 ÷ 2,0	riporto riporto	IPA IPA	0,26 0,73	0,1 0,1	10 10
R57	28+095	1,0 ÷ 2,0	riporto	cobalto vanadio	26 97	20 90	250 250
R58	28+650	0 ÷ 1,0	riporto terreno	idrocarburi C>12	88	50	750
		1,0 ÷ 2,0		cobalto vanadio	25 108	20 90	250 250
R59	29+045	0 ÷ 1,0	terreno	cobalto	22	20	250
R60	29+488	0 ÷ 1,0 1,0 ÷ 2,0	terreno terreno	cobalto vanadio	25	20	250
				cobalto	108	90	250
				vanadio	23	20	250
					102	90	250
R63	30+383	0 ÷ 1,0 1,0 ÷ 2,0	riporto terreno	carburi C>12 IPA	149 0,12	50 0,1	750 10

F C' R di Juan

Linea AV/AC Verona-Padova. Sottratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante). Progetto definitivo - Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

R64	30+659	0 ÷ 1,0	riporto	zinco	780	150	1.500
R65	31+124	0 ÷ 1,0	riporto	idrocarburi C>12	143	50	750
R66	31+625	0 ÷ 1,0	riporto	cobalto	22	20	250
				cromo vanadio	175	150	800
				idrocarburi C>12	103	90	250
				idrocarburi C>12	72	50	750
		1,0 ÷ 2,0	riporto	cromo	445	150	800

Riepilogo superamenti sui sondaggi ubicati lungo il tracciato del Sublotto Montebello Vicentino- Bivio Vicenza (SL02 ridotto)

Sondaggio	Km Progressiva	Intervallo di campionamento dal p.c.	Tipologia di materiale	Parametro	Conc. Rilevata [mg/kg]	Tabella 1 D.Lgs. 152/06	
						Col. A	Col. B
S48	33+255	0 ÷ 1,0	riporto	cobalto	25	20	250
				vanadio	93	90	250
		1,0 ÷ 2,0	terreno	cobalto vanadio IPA	25 93 1,16	20 90 0,5	250 250 10
S51	33+785	0 ÷ 1,0	riporto	cobalto piombo vanadio	28 260 120	20 100 90	250 1.000 250
S52	34+050	0 ÷ 1,0	terreno	cobalto nichel vanadio	40 140 140	20 120 90	250 500 250
S55	34+615	0 ÷ 1,0	terreno	cobalto vanadio	31 120	20 90	250 250
		1,0 ÷ 2,0	terreno	cobalto vanadio	32 120	20 90	250 250
S57	35+125	0 ÷ 1,0	terreno	cobalto vanadio	24 109	20 90	250 250
S60	36+510	0 ÷ 1,0	terreno	cobalto vanadio	21 99	20 90	250 250
		1,0 ÷ 2,0	terreno	vanadio	105	90	250
S63	36+760	0 ÷ 1,0	terreno	cobalto	23	20	250
				vanadio	115	90	250
		1,0 ÷ 2,0	terreno	cobalto vanadio	29 130	20 90	250 250
S65	37+240	0 ÷ 1,0	riporto	idrocarburi	75	50	750
9 ter	37+675	1,0 ÷ 2,0	riporto	IPA	0,17	0,1	10
S68	37+750	0,3 ÷ 1,0	riporto	vanadio	93	90	250
		1,0 ÷ 2,0	terreno	vanadio	97	90	250
S69	30+040	0,3 ÷ 1,0	terreno	cobalto	22	20	250
				vanadio	110	90	250
11 bis	38+300	0 ÷ 1,0	riporto	idrocarburi	371	50	750
S70	38+525	0 ÷ 1,0	terreno	vanadio	94	90	250

Riepilogo superamenti sui sondaggi ubicati lungo il tracciato del Sublotto Montebello Vicentino- Bivio Vicenza (SL02 ridotto)

Sondaggio	Km Progressiva	Intervallo di campionamento dal p.c.	Tipologia di materiale	Parametro	Conc. Rilevata [mg/kg]	Tabella 1 D.Lgs. 152/06	
						Col. A	Col. B
S48	33+255	0 ÷ 1,0	riporto	cobalto	25	20	250
		1,0 ÷ 2,0	terreno	vanadio	93	90	250
				cobalto vanadio IPA	25 93 1,16	20 90 0,5	250 250 10
S51	33+785	0 ÷ 1,0	riporto	cobalto piombo vanadio	28 260 120	20 100 90	250 1.000 250
S52	34+050	0 ÷ 1,0	terreno	cobalto nichel vanadio	40 140 140	20 120 90	250 500 250
S55	34+615	0 ÷ 1,0	terreno	cobalto vanadio	31 120	20 90	250 250
		1,0 ÷ 2,0	terreno	cobalto vanadio	32 120	20 90	250 250
S57	35+125	0 ÷ 1,0	terreno	cobalto vanadio	24 109	20 90	250 250
S60	36+510	0 ÷ 1,0	terreno	cobalto vanadio	21 99	20 90	250 250
		1,0 ÷ 2,0	terreno	vanadio	105	90	250
S63	36+760	0 ÷ 1,0	terreno	cobalto vanadio	23 115	20 90	250 250
		1,0 ÷ 2,0	terreno	cobalto vanadio	29 130	20 90	250 250
				idrocarburi C>12	75	50	750
9 ter	37+675	1,0 ÷ 2,0	riporto	IPA	0,17	0,1	10
S68	37+750	0,3 ÷ 1,0	riporto	vanadio	93	90	250
		1,0 ÷ 2,0	terreno	vanadio	97	90	250
S69	30+040	0,3 ÷ 1,0	terreno	cobalto	22	20	250
				vanadio	110	90	250
11 bis	38+300	0 ÷ 1,0	riporto	idrocarburi C>12	371	50	750
S70	38+525	0 ÷ 1,0	terreno	vanadio	94	90	250

Si riportano infine i risultati delle indagini sulla qualità delle acque sotterranee

Riepilogo risultati sulle acque sotterranee del Sublotto Montebello Vicentino-Bivio Vicenza (SL02 ridotto)

Sigla Piezometro Chimometrica Data di prelievo	PzS48	PzS51	PzS60	PzS65	PzS74	D.Lgs.152/06 parte IV allegato 5 Limiti acque sotterranee
Rapporto SGS Italia n°	32+620 10/06/2015 PD15- 02454.005	33+000 10/06/2015 PD15- 02454.006	35+750 09/06/2015 PD15- 02454.004	36+499 10/06/2015 PD15- 02454.007	39+620 10/06/2015 PD15- 02454.008	
PARAMETRI						Tabella 2
pH:	7,7	7,6	7,9	7,7	7,8	n.n.
CONDUCIBILITA':	686	854	538	717	796	n.n.
POTENZIALE REDOX:	54	-38	134	220	174	n.n.

OSSIGENO DISCIOLT :	7,1	7,2	10,0	7,4	7,3	n.n.
METALLI :						
ARSENICO	<1	<1	<1	<1	<1	10
CADMIO	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	5
COBALTO	<1	<1	<1	<1	<1	50
CROMO totale	7	4	2	2	3	50
MERCURIO	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	1
NICHEL	1	<1	<1	1	<1	20
PIOMBO	<1	<1	<1	<1	<1	10
RAME	1	<1	<1	<1	<1	1.000
ZINCO	5	<5	<5	5	<5	3.000
CROMO esavalente :	2	2	2	2	3	5

Sigla Piezometro Chilometrica Data di prelievo	PzS48	PzS51	PzS60	PzS65	PzS74	D.Lgs.152/06 parte IV allegato 5 Limiti acque sotterranee
Rapporto SGS Italia n°						
	32+620 10/06/2015 PD15- 02454.005	33+000 10/06/2015 PD15- 02454.006	35+750 09/06/2015 PD15- 02454.004	36+499 10/06/2015 PD15- 02454.007	39+620 10/06/2015 PD15- 02454.008	
PARAMETRI AROMATICI :						Tabella 2
BENZENE	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,11	
ETILBENZENE	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,150	
STIRENE	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,125	
TOLUENE	0,2	0,1	<0,1	0,2	0,115	
XILENI (meta- + para-)	0,2	0,1	<0,1	0,2	0,110	
orto-XILENE	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,110	
IDROCARBURI TOTALI (n-esano) :	<35	<35	<35	<35	<35350	

Con riferimento alla richiesta integrazioni della CTVIA, le stesse sono riportate nel successivo Capitolo 3.

Si riportano le Osservazioni, Prescrizioni (P) e raccomandazioni (R) presenti nella DGR Veneto n. 1595 del 10 Ottobre 2016.

Richiesta Integrazioni ARPAV

Piano di utilizzo terre e rocce da scavo

29. Con riferimento al paragrafo 6.2 "scavi per la realizzazione di pali e diaframmi" deve essere precisato che il reimpiego del fango bentonitico in esubero in un ulteriore e successivo scavo potrà avvenire a valle di una valutazione tecnica atta a determinare la sua reimpiegabilità, dovranno cioè essere definiti dei criteri per stabilire quando il fango è da ritenersi "esausto" e pertanto dovrà essere gestito come rifiuto.
30. Integrare la documentazione al paragrafo 6.6 "Altri Materiali" considerando che l'eventuale reimpiego come sottoprodotto di specifiche tipologie di materiali è disciplinato dall'art. 184-bis del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii. e non risulta soggetto a specifiche autorizzazioni da parte della Autorità Competente ma piuttosto alla redazione di una documentazione tecnica attestante la conformità alla disciplina rappresentata nel succitato articolo.
31. Deve essere indicato, almeno preliminarmente, quali tipologie di materiali ricadranno nella fattispecie "riutilizzo dei materiali assoggettati a trattamento rientranti nella normale pratica industriale" riportati nel capitolo 7.
32. Specificare come risulta suddiviso per tipologia di materiale (Ghiaie, sabbie, limi, argille...) il volume relativo a "Approfondimenti dello scavo per la preparazione del piano di posa dei rilevati,

trincee, gallerie artificiali" (tot. 2.624.018 mc) che risulta da tutti gli scavi al di sotto dei primi 30 cm e la relativa destinazione per ciascuna tipologia.

33. In merito ai risultati della caratterizzazione dei materiali (pag. 151 e seguenti) sono evidenziati 81 superamenti delle CSC di colonna A dei quali 34 sono attribuibili a valori di fondo mentre i rimanenti 47 sono dovuti a cause antropiche. Posto che i materiali con concentrazione delle sostanze di cui all'Allegato 5 Tabella 1 del titolo V parte IV del D. Lgs. 152/2006 superiore ai limiti di colonna A possono essere riutilizzati solo in siti a destinazione produttiva o commerciale e non nella ricomposizione di cave, è necessario che la relazione quantifichi la volumetria presunta dei materiali che si ritiene abbiano caratteristiche non conformi alla col. A ma solo alla B e quella dei materiali che invece risultano conformi ai limiti di col. A, in quale posizione del tracciato questi materiali si trovano e da quali lavorazioni saranno originati e qual è la destinazione prevista per ciascuno dei volumi identificati. Per addivenire a tale quantificazione potrebbe essere necessario procedere all'esecuzione di ulteriori campionamenti e verifiche analitiche allo scopo di meglio delimitare le aree che presentano caratteristiche diverse (entro col. A o superiore a col. A).

Infine si riportano le Prescrizioni (P) al PUT della Commissione VIA Regionale concordate con ARPAV

1. Per quanto riguarda le modalità di campionamento e di caratterizzazione chimico-fisica dei materiali da scavo devono essere seguite le modalità previste dall'Allegato 8 al DM 161/2012 (P)
2. Al fine di perseguire l'obiettivo di sostenibilità ambientale di utilizzo prioritario, in particolare negli affidamenti di beni e servizi da parte della pubblica amministrazione, di materiali provenienti dal recupero di rifiuti rispetto alle materie prime, quando possibile, "Per le murature per opere di fondazione e opere di elevazione il progettista deve prescrivere l'uso di solo materiale di recupero" come previsto al punto 2.4.2.6 dell'allegato 1 al DM del 24 dicembre 2015. Devono essere puntualmente circostanziati le motivazioni dei casi per i quali si debba derogare a tale disposizione di legge utilizzando cave di prestito. (P)
3. L'esecuzione del test di cessione dovrà avvenire secondo quanto stabilito dalla nota del MATTM prot. N. 13338/TRI del 14/5/2014, mentre la caratterizzazione merceologica al fine di calcolare la percentuale di materiali inerti dovrà essere eseguita sulla base di modalità concordate con ARPAV(P)

3. RICHIEDA INTEGRAZIONI (PROT. 0001350/CTVA DEL 14/04/2016)

Nell'ambito della procedura di approvazione IDVIP_3271 del Progetto Definitivo della Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza, 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) al Ministero dell'Ambiente, è stata formulata da parte della Commissione Tecnica VIA la richiesta d'integrazioni, trasmessa con nota prot. 0000984/CTVA del 17/03/2016 e successivo perfezionamento prot. 0001350/CTVA del 14/04/2016.

Le integrazioni riguardano sia la verifica di ottemperanza che lo studio d'impatto ambientale delle varianti.

	Argomento delle Integrazioni	Num.	Tot.
1)	VERIFICA DELLE OTTEMPERANZE		7
1.1	Richiesta Integrazioni (Verifica di ottemperanze)	7	
2)	ASPETTI GENERALI		17
2.1	Richiesta di Integrazioni (Aggiornamento Documentazione E Elaborati/Relazioni)	2	
2.2	Richiesta Integrazioni (Interferenze Con Le Aree Agricole Di Pregio.)	3	
2.3	Richiesta di Integrazione (definire e descrivere l'ambito di riferimento usato per l'analisi della componente faunistica)	1	
2.4	Richiesta Integrazioni (Approfondimento Con Relazione Illustrativa)	1	
2.5	Richiesta di Integrazione (precisare le modalità di intervento con cui verranno effettuate le deviazioni di rami o di interi tratti di corsi d'acqua)	1	
2.6	Richiesta Integrazioni (Approfondire La Valutazione Delle Interferenze)	1	
2.7	Richiesta Integrazioni (Esplicitare Le Diverse Alternative Di Progetto E Di Tracciato)	1	
2.8	Richiesta Integrazioni (Interventi In Aree Critiche)	2	
2.9	Richiesta Integrazioni (Effetti cumulativi)	1	

2.10	Richiesta Integrazioni (Interferenze)	4	
3)	RUMORE E VIBRAZIONI		38
3.1	Richiesta Integrazioni (censimento ricettori)	2	
3.2	Richiesta Integrazioni (Concorsualità con altre infrastrutture)	3	
3.3	in fase di esercizio		
3.4	Richiesta Integrazioni (Rumore, estendere l'area di studio)	1	
3.5	Richiesta Integrazioni (Rumore, integrazione mappe acustiche)	1	
3.6	Richiesta Integrazioni (Rumore, integrazioni)	1	
3.7	Richiesta Integrazioni (Rumore, effettuare valutazione impatto acustico)	1	
3.8	Richiesta Integrazioni (Rumore, effettuare una campagna di monitoraggio acustico di verifica)	1	
3.9	Richiesta Integrazioni (Rumore, Indicare correttamente il numero effettivo degli interventi ipotizzati)	1	
3.10	Richiesta Integrazioni (Rumore, indicare gli interventi di mitigazione che verranno adottati)	2	
3.11	Richiesta Integrazioni (Vibrazioni, Effettuare un'ulteriore e accurato Studio presso gli edifici ubicati nella Sezione 4)	1	
3.12	Richiesta Integrazioni (Vibrazioni, Redigere una valutazione di impatto sulle vibrazioni)	2	
3.13	Richiesta Integrazioni (Vibrazioni, Integrare il PIANO DI MONITORAGGIO)	1	
3.14	in fase di cantiere		
3.15	Richiesta Integrazioni (Rumore, riportare tutte le macchine di cantiere utilizzate)	1	
3.16	Richiesta Integrazioni (Rumore, Riportare Completare gli elaborati inerenti l'impatto acustico in fase di cantiere)	1	
3.17	Richiesta Integrazioni (Rumore, Confrontare i valori prodotti dalle attività di cantiere con i valori limite di emissione)	1	
3.18	Richiesta Integrazioni (Rumore, Effettuare una valutazione del rispetto dei limiti differenziali)	1	
3.19	Richiesta Integrazioni (Vibrazioni, Effettuare uno studio della componente finalizzato alla valutazione degli effetti sugli edifici)	1	
3.20	Richiesta Integrazioni (Vibrazioni, Effettuare una stima previsionale dell'impatto dovuto alle vibrazioni su eventuali ricettori potenzialmente impattati)	1	
3.21	Richiesta Integrazioni (Vibrazioni, Includere il Piano di Monitoraggio Ambientale)	1	
3.22	elettrodotti aerei		
3.23	Richiesta Integrazioni (Rumore, Effettuare una valutazione dell'impatto acustico, in fase di cantiere, inerente le attività connesse alla realizzazione degli Elettrodotti e del Cavidotto)	2	
3.24	Richiesta Integrazioni (Vibrazioni, Effettuare una stima previsionale dell'impatto dovuto alle vibrazioni su eventuali ricettori potenzialmente impattati)	3	
3.25	Piano di monitoraggio ambientale		
3.26	Richiesta Integrazioni (Rumore, Integrare il PMA con monitoraggio acustico)	1	
3.27	Richiesta Integrazioni (Vibrazioni, Integrare il PMA con una campagna di monitoraggio)	4	
3.28	Richiesta Integrazioni (Vibrazioni, Specificare il numero di indagini che si prevede verranno effettuate durante il primo periodo di esercizio)	1	
3.29	Fase di esercizio ed interventi di mitigazione		
3.30	Richiesta Integrazioni (Rumore, effettuare una campagna di monitoraggio acustico di verifica)	1	
3.31	Richiesta integrazioni (Vibrazioni, Effettuare un ulteriore e accurato Studio per entrambi gli edifici storici vincolati del Complesso delle Sorelle della Misericordia)	1	
3.32	Richiesta integrazioni (Vibrazioni, Integrare il Piano di Monitoraggio post operam, con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali)	1	
4)	ATMOSFERA		17
4.1	stato della componente		
4.2	Richiesta integrazioni (Stato della Componente)	1	
4.3	cantierizzazione		
4.4	Richiesta integrazioni (Caratterizzazione)	3	
4.5	Richiesta integrazioni (Caratterizzazione - Impatti Residui)	3	
4.6	elettrodotti		
4.7	Richiesta Integrazioni (Elettrodotti, Effettuare una stima delle emissioni totali)	1	
4.8	Richiesta Integrazioni (Elettrodotti, Indicare le possibili azioni di mitigazione)	1	

4.9	cave		
4.10	Richiesta Integrazioni (Cave, Effettuare una stima delle emissioni totali, e degli impatti)	2	
4.11	traffico indotto cave cantiere		
4.12	Richiesta Integrazioni (Cave, Effettuare una stima delle emissioni totali, e degli impatti)	1	
4.13	Piano di monitoraggio ambientale		
4.14	Richiesta Integrazioni (Piano di Monitoraggio Ambientale)	1	
4.15	applicazione modellistica		
4.16	Richiesta Integrazioni (motivare la scelta di utilizzare due modelli diversi per la valutazione degli impatti del sub lotto e del 2 sub-lotto. Riportare Testo prescrizione)	1	
4.17	Richiesta Integrazioni (integrare la documentazione presentata con gli input meteorologici e con la definizione dell'intervallo temporale a cui fa riferimento la simulazione effettuata.)	1	
4.18	Richiesta Integrazioni (riportare i risultati dell'applicazione modellistica anche in forma tabellare, con riferimento specifico ai recettori considerati e confrontando i risultati ottenuti con i limiti normativi.)	1	
4.19	Richiesta Integrazioni (Piano di Monitoraggio Ambientale, indicare le ragioni della scelta)	1	
5)	PIANO DI UTILIZZAZIONE TERRE		18
5.1	Richiesta Integrazioni (Integrare il PUT con l'indicazione precisa, per le cave in merito, dei volumi escavati e dei volumi conferiti.)	1	
5.2	Richiesta Integrazioni (Chiarire quali trattamenti verranno effettuati nel rispetto della definizione di normale pratica industriale di cui all'Allegato 3 del DM 161/2012.)	1	
5.3	Richiesta Integrazioni (Integrare il bilancio dei materiali)	1	
5.4	Richiesta Integrazioni (Prevedere nel PUT l'eventuale riutilizzo del materiale da scavo nelle cave di mercato)	1	
5.5	Richiesta Integrazioni (Approfondire in maniera esaustiva la movimentazione del materiale da scavo.)	1	
5.6	Richiesta Integrazioni (Identificare i siti di produzione con preciso riferimento alle disposizioni normative in relazione al concetto di "sito perimetrato")	2	
5.7	Richiesta Integrazioni (Chiarire la differenza nell'impiego dei termini "materiali" e "terre" nelle ultime due colonne a destra della tabella di pag. 111)	1	
5.8	Richiesta Integrazioni (Aggiornare il documento in relazione all'idoneità dei siti di destinazione individuati ai fini dell'utilizzo dei materiali di scavo aventi definite caratteristiche ambientali.)	1	
5.9	Richiesta Integrazioni (Aggiornare i documenti rispetto a quanto prevede la Norma)	1	
5.10	Richiesta Integrazioni (Verificare se la profondità di sondaggio corrisponde alla profondità massima prevista dello scavo)	1	
5.11	Richiesta Integrazioni (Ricerca ulteriori parametri che possono avere origine dall'utilizzo prevalentemente agricolo del territorio)	1	
5.12	Richiesta Integrazioni (Nei casi in cui "gli scavi interessino la porzione satura del terreno", come riportato all'allegato 2 della Norma, si richiede di prelevare un campione di acque sotterranee.)	1	
5.13	Richiesta Integrazioni (Integrare nel set analitico individuato per le acque sotterranee il Vanadio e l'Antimonio.)	1	
5.14	Richiesta Integrazioni (Indicare quali valutazioni abbiano condotto a individuare i numerosi sondaggi effettuati sui tre siti di destinazione.)	1	
5.15	Richiesta Integrazioni (Riportare i risultati delle analisi ambientali integrative dei materiali con un rischio potenziale per l'ambiente)	2	
5.16	Richiesta Integrazioni (Integrare il PUT con la previsione della caratterizzazione in cumuli in fase esecutiva)	1	
6)	AMBIENTE IDRICO – Acque superficiali		12
6.1	Richiesta Integrazioni (Interferenze Principali Sub lotto 1 (Verifiche idrauliche))	4	
6.2	Richiesta Integrazioni (Interferenze Rete Secondaria Sub lotto 1 (Mitigazioni))	2	
6.3	Richiesta Integrazioni (Verificare la deviazione del Rio Acquetta.)	1	
6.4	Richiesta Integrazioni (concordare con ARPA Veneto il modello di analisi utilizzato e i parametri di verifica della rete di smaltimento, raccolta e trattamento delle acque meteoriche e, conseguentemente, aggiornare i dati di input)	1	
6.5	Richiesta Integrazioni (Smaltimento acque meteoriche - sub lotti 1 e 2 (Cantierizzazione – Monitoraggio))	2	
6.6	Richiesta Integrazioni (Cassa di espansione Zevio, siano concordati e verificati con gli enti competenti i modelli di calcolo utilizzati e gli aggiornamenti dei dati di input e delle condizioni al contorno)	2	
7)	SUOLO SOTTOSUOLO Acque sotterranee		15
7.1	Richiesta Integrazioni (Integrare la carta geologica del SIA con i profili geologici presenti nella carta geologica allegata al PD)	1	

91

F. G. R. de A. M.

7.2	Richiesta Integrazioni (Integrare nella carta geologica la variabilità laterale dei depositi in superficie)	1	
7.3	Richiesta Integrazioni (Dettagliare la descrizione dell'assetto geologico lungo il tracciato riportando l'estensione laterale e lo spessore dei corpi a diversa granulometria e litologia)	1	
7.4	Richiesta Integrazioni (aggiornare la carta geologica con particolare riferimento alle aree con presenza di paleovalvei)	1	
7.5	Richiesta Integrazioni (Sismicità, Riportare nel SIA la tavola della "Planimetria con classificazione sismica del Territorio" e la classificazione sismica dei comuni interessati dall'opera)	1	
7.6	Richiesta Integrazioni (Geomorfologia, Aggiornare la carta geomorfologica allegata al SIA.)	1	
7.7	Richiesta Integrazioni (Liquefazione, Approfondire la tematica della subsidenza e aggiornare i documenti relativi)	1	
7.8	Richiesta Integrazioni (Idrologia, Risolvere l'incoerenza sopra riportata tra la descrizione e la rappresentazione cartografica.)	1	
7.9	Richiesta Integrazioni (Idrologia, Completare gli elaborati relativi alla carta idrogeologica)	1	
7.10	Richiesta Integrazioni (Idrologia, inserire elementi nella carta idrogeologica del SIA)	1	
7.11	Richiesta Integrazioni (Idrologia, Aggiornare nel SIA la stima degli impatti previsti relativamente alla componente idrogeologica così come approfondita dalla precedente integrazione del presente documento.)	1	
7.12	Richiesta Integrazioni (Idrologia, Integrare la carta idrogeologica del SIA con il profilo idrogeologico presente nella carta idrogeologica del PD.)	1	
7.13	Richiesta Integrazioni (Idrologia, Approfondire nel SIA lo studio dell'impatto per le opere che prevedono scavi.)	1	
7.14	Richiesta Integrazioni (Idrologia, Approfondire lo studio di impatto sulla Componente Acque Sotterranee per la cava Zevio)	1	
7.15	Richiesta Integrazioni (Valutazione e stima degli impatti)	1	
8)	VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA		14
8.1	Richiesta Integrazioni (Valutazione e stima degli impatti, Dettagliare maggiormente la stima degli impatti su questa componente, specificando le specie e le aree sottratte o danneggiate.)	1	
8.2	Richiesta Integrazioni (Valutazione e stima degli impatti, Approfondire l'analisi delle reti ecologiche sull'area vasta interessata dal progetto.)	1	
8.3	Richiesta Integrazioni (Valutazione e stima degli impatti, Approfondire la valutazione degli impatti sulle reti ecologiche nelle diverse fasi temporali della realizzazione e dell'esercizio.)	1	
8.4	Richiesta Integrazioni (Fauna - stima degli impatti, Effettuare rilievi in campo per approfondire le informazioni sulla presenza di specie faunistiche e i loro comportamenti)	1	
8.5	Richiesta Integrazioni (Fauna - stima degli impatti, Aggiornare la stima degli impatti dovuti alla realizzazione dell'opera nella sua totalità con i risultati ottenuti dai rilievi in campo)	1	
8.6	Richiesta Integrazioni (Fauna - stima degli impatti, descrivere gli specifici accorgimenti che saranno messi in atto nei siti per mitigare gli impatti dovuti alla fase di realizzazione dell'opera.)	1	
8.7	Richiesta Integrazioni (Fauna - stima degli impatti, Progettare i sottopassi faunistici)	1	
8.8	Richiesta Integrazioni (Avifauna - stima degli impatti, Definire la sensibilità delle singole specie presenti nell'area d'intervento e valutare la vicinanza delle specie a tutte le fonti di perturbazione)	1	
8.9	Richiesta Integrazioni (Avifauna - stima degli impatti, Sviluppare un approfondimento della valutazione in relazione a consistenza, distribuzione e uso dell'habitat dell'avifauna presente in tutte le fasi fenologiche.)	1	
8.10	Richiesta Integrazioni (Avifauna - stima degli impatti, specificare gli accorgimenti che verranno adottati)	1	
8.11	Richiesta Integrazioni (Avifauna, Definire e specificare tutte le misure di mitigazione per la componente avifaunistica)	1	
8.12	Richiesta Integrazioni (Avifauna - stima degli impatti, specificare gli accorgimenti che verranno adottati)	1	
8.13	Richiesta Integrazioni (Protocollo Ambientale, Presentare in questa fase il "Protocollo ambientale", citato nel QRA, per una più completa comprensione delle misure di mitigazione che verranno adottate)	1	
8.14	Richiesta Integrazioni (Programmazione, Trasmettere il cronoprogramma degli interventi progettuali)	1	
9)	SALUTE PUBBLICA		5
9.1	Richiesta Integrazioni (Correlare puntualmente e integrare con l'analisi condotta per le altre componenti maggiormente collegate alla Salute Pubblica)	1	
9.2	Richiesta Integrazioni (Inserire in apposite tabelle i dati relativi alla mortalità generale e specifica per una migliore fruizione e interpretazione dei dati stessi)	1	
9.3	Richiesta Integrazioni (Rumore E vibrazioni, Ricalcolare i limiti in base alla concorsualità)	1	
9.4	Richiesta Integrazioni (Rumore E vibrazioni, Valutare l'impatto acustico e l'impatto da vibrazioni in fase di cantiere)	1	
9.5	Richiesta Integrazioni (Atmosfera, Valutare l'impatto sulla qualità dell'aria in fase di cantiere sia per	1	

	le attività di realizzazione degli elettrodotti e del cavidotto)		
10)	RADIAZIONI NON IONIZZANTI		1
10.1	Richiesta Integrazioni (Specificare se ad oggi esistono le SSE di S. Martino Buon Albergo, Belfiore e Locara.)	1	
11)	PAESAGGIO		8
11.1	Richiesta Integrazioni (Integrare la check list, approfondendo la trattazione degli impatti, motivandone in particolare la loro reversibilità o irreversibilità e il giudizio conclusivo di impatto)	1	
11.2	Richiesta Integrazioni (Integrare la trattazione della componente "Paesaggio")	1	
11.3	Richiesta Integrazioni (Verificare la tipologia delle barriere fonoassorbenti)	1	
11.4	Richiesta Integrazioni (Presentare una relazione che dettagli le fasi costruttive)	1	
11.5	Richiesta Integrazioni (Nodo 8 Stazione Ferroviaria di Lonigo Produrre fotoinserimenti post operam della nuova viabilità a servizio della stazioni)	1	
11.6	Richiesta Integrazioni (Produrre fotoinserimenti post operam della nuova viabilità a servizio della stazione)	1	
11.7	Richiesta Integrazioni (Cava AC "La Gualda" Opere complementari temporanee Verificare quanto riportato nella relazione in merito all'intervisibilità nel rapporto tra opera di cava e Villa Gualdo, redigendo uno studio specifico per l'area in esame)	1	
11.8	Richiesta Integrazioni (Cava AC "La Gualda" Opere complementari temporanee provvedere alla definizione progettuale, con elaborati in scala opportuna e fotosimulazioni, del recupero del sito di cava)	1	
12)	PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE		5
12.1	Richiesta integrazioni (Piano di Monitoraggio Ambientale: componente idrica)	1	
12.2	Richiesta integrazioni (Piano di Monitoraggio Ambientale: componente paesaggio)	1	
12.3	Richiesta Integrazioni (Paesaggio, Integrare il PMA con il monitoraggio, in tutte le fasi, dei 3 elettrodotti e del cavidotto;)	1	
12.4	Richiesta Integrazioni (Paesaggio, Prevedere un approfondimento del monitoraggio della componente "paesaggio".)	1	
12.5	Richiesta Integrazioni (Paesaggio, Prevedere dei nuovi punti di monitoraggio)	1	
13)	VALUTAZIONE DI INCIDENZA		1
13.1	Richiesta Integrazione (Tutte le informazioni necessarie per la Valutazione di Incidenza dovranno essere riportate nello Studio di Incidenza senza riferimenti a documenti esterni)	1	
14)	INTERVENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE		1
14.1	Interventi di mitigazione e compensazione ambientale	1	
	TOTALI	159	159

A seguito della richiesta d'integrazioni trasmessa dalla Commissione CTVA, la Società ANAS S.p.A., con nota prot. CDG-0067498-P in data 20/05/2014, acquisita al prot. n. CTVA-2014-0001731 del 21/05/2014, ha trasmesso la documentazione integrativa richiesta e ha pubblicato la documentazione prodotta. Nel seguito si analizzano le risposte fornite dal Proponente alle Integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica VIA.

3.1 VERIFICA DELLE OTTEMPERANZE

A seguire si riportano le richieste integrazioni riguardanti la Verifica di Ottemperanza dei tratti non variati, oggetto di distinta procedura.

Richiesta integrazioni n. 1

Ottimizzare gli elenchi degli 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;

Richiesta integrazioni n. 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;

Richiesta integrazioni n. 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";

a. 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;

b. per il punto c): approfondire esaurientemente 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;

Richiesta integrazioni n. 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 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", indicare correttamente il codice degli elaborati predisposti in relazione ai sistemi di collettamento e trattamento delle acque derivate da lavori industriali;

Richiesta integrazioni n. 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 Fibbia (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 particolar modo in considerazione delle viabilità interferite e della richiesta di riduzione dell'impatto visivo dell'opera;

Richiesta integrazioni n. 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 ed i costi analitici", integrare la relazione descrittiva relativa agli interventi di mitigazione con l'indicazione dei costi analitici previsti per tali interventi;

Richiesta integrazioni n. 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;

3.2 ASPETTI GENERALI

Richiesta integrazioni n. 8

Aggiornare la documentazione trasmessa (Progetto Definitivo e S.I.A.) correggendo i codici degli elaborati richiamati nelle varie relazioni in quanto spesso non corrispondenti;

Risposta del Proponente: La risposta è parzialmente esaustiva

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che: "La documentazione trasmessa per effetto delle richieste di Integrazioni è stata aggiornata correggendo i codici errati." Assicurarsi di aggiornare i codici errati degli elaborati

Richiesta integrazioni n. 9

Aggiornare i medesimi elaborati/relazioni inseriti o richiamati sia nel PD sia nel SIA con gli stessi numeri identificativi;

Risposta del Proponente: La risposta è parzialmente esaustiva

Sintesi della risposta: vedi richiesta integrazioni n. 8

Richiesta integrazioni n. 10

Integrare la documentazione progettuale presentata con la descrizione del "Patrimonio Agroalimentare" di particolare qualità e tipicità proprio della zona interessata dalla realizzazione dell'opera, qualora nel territorio in esame siano presenti aree di cui al punto 2 dell'Allegato V al D. Lgs. 4/2008 (art. 21 del D.Lgs. 228/2001), potenzialmente impattate dall'opera in progetto, in riferimento a quanto riportato nel d.lgs. 152/2006 e s.m.i., Allegato VII alla parte II, punto 3) e corredare la documentazione predisposta

con elaborati cartografici relativi alla distribuzione delle colture nell'area in esame;

Risposta del Proponente: La risposta è parzialmente esaustiva

Sintesi della risposta: La documentazione progettuale è stata integrata con la descrizione del Patrimonio Agroalimentare, a cui si rimanda. Sono stati predisposti specifici elaborati cartografici, relativi alla distribuzione delle colture nell'area in esame.

Si segnala tuttavia che nella documentazione di chiarimento sono presenti alcune affermazioni poco chiare e che allo stato attuale non sembrano coerenti con gli interventi di delocalizzazione previsti come opere compensative.

Richiesta integrazioni n. 11

Approfondire le seguenti tematiche:

a) valutazione degli impatti progettuali sul terreno agricolo, sul tessuto rurale e sul sistema fondiario locale;

b) definire le corrispondenti misure di mitigazione idonee a contenere gli impatti arrecati dalla sottrazione di superficie agricola e dalle problematiche di natura gestionale a livello produttivo;

c) definire le misure di compensazione rispetto agli attuali parametri produttivi ed economici dei comparti agricoli presenti.

Risposta del Proponente: La risposta è parzialmente esaustiva

Sintesi della risposta: il Proponente prevede la predisposizione di un meccanismo in grado di promuovere, in fase di progettazione esecutiva, il "trasferimento dell'area a vigneto direttamente interessate dalla costruzione della linea ferroviaria, in altre appartenenti allo stesso comprensorio agrario ed amministrativo". Tale strumento può rappresentare un'effettiva soluzione alle criticità residue relative alla perdita di produttività dei suoli agricoli interessati dalla linea in fase di esercizio solo se tali aree verranno identificate chiaramente attraverso studi di dettaglio, tali da metterne in evidenza le loro specifiche peculiarità agricole.

Si segnala tuttavia che nella documentazione di chiarimento sono presenti alcune affermazioni poco chiare e che allo stato attuale non sembrano coerenti con gli interventi di delocalizzazione previsti come opere compensative sopra indicati; ad esempio la seguente affermazione in riferimento alle opere di mitigazione ambientale nelle aree agricole: "favoriscono il miglioramento degli agro ecosistemi nella aree caratterizzate dalle colture di pregio e, in particolare, di vigneti atti alla produzione di vino DOC/DOCG/IGT."

Richiesta integrazioni n. 12

Integrare lo Studio di Impatto Ambientale con la valutazione degli effetti cumulativi e delle possibili ulteriori interferenze del progetto con il Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete con particolare riferimento agli interventi previsti sulla viabilità locale, sottopassi e cavalca ferrovia, soprattutto in prossimità dello svincolo di Montecchio Maggiore (II sublotto);

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva

Sintesi della risposta: il Proponente dichiara di aver inserito nel SIA le valutazioni degli effetti cumulativi delle infrastrutture esistenti. Lo Studio di Impatto Ambientale è stato integrato con la valutazione degli effetti cumulativi delle infrastrutture esistenti (ovvero autostrada A4, linea ferroviaria storica, Porcilana e SR11) e di progetto e delle possibili ulteriori interferenze.

Richiesta integrazioni n. 13

Approfondire, con una relazione illustrativa, l'analisi delle alternative, con riferimento ai cantieri in particolare al campo base di Montebello (codice CB 4.1) e al campo base di Carpaneda (codice CB 5.2), in quanto la loro ubicazione è prevista in zone vitivinicole di pregio e di Creazzo come zona agricola di pregio;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva

Sintesi della risposta: il Proponente dichiara che in fase di risposta alle integrazioni, il progetto definitivo della cantierizzazione è stato revisionato anche in relazione alle richieste formulate dalla Regione Veneto con nota prot.1054901 del 16/03/2016 al punto 2.a. In particolare il campo base di Carpaneda (C.B. 5.2) è stato stralciato dal progetto.

Per quanto riguarda il campo base CB.4.1 localizzato al km 34+500 nei pressi di Contrada Ronchi, questo non ricade in una zona coltivata a vigneto ma in un'area a seminativo. L'interferenza con l'area a vigneto limitrofa è connessa alla presenza del cantiere CI 4.2 - CO 4.3 (km 34+700) e del cantiere di armamento CA4.4 (km 34+975).

F G R Au M⁹⁵ B

Per il primo il Proponente dichiara l'impossibilità a diversa localizzazione, in quanto strettamente progettato per la realizzazione delle numerose ed importanti opere d'arte previste dal progetto della Linea AV/AC con particolare riferimento ai nuovi viadotti sul fiume Guà. Così come il Proponente non ritiene possibile lo spostamento del cantiere di armamento, perché oltre che con aree a vigneto interferirebbe anche con altre attività produttive nonché con Villa Schloeder (sede dell'azienda Bottega Veneta).

Nell'ottica di perseguire comunque una limitazione degli impatti sui vigneti presenti, il proponente ha previsto la modifica del layout del cantiere di armamento in esame, riducendo la superficie dell'area interessata dallo stesso ed eliminando del tutto l'occupazione del vigneto posto più ad est. Il progetto prevede il ripristino di tutte le aree di cantiere allo stato *ante operam* e la restituzione ai proprietari delle aree al termine dei lavori di realizzazione dell'opera.

Richiesta integrazioni n. 14

Approfondire la valutazione delle interferenze risultanti tenendo in considerazione la presenza dei vigneti nelle zone limitrofe ai siti di cantiere; la stima degli impatti dovrà tenere conto anche delle opere già esistenti e in esercizio;

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente afferma che "il progetto della cantierizzazione e l'ubicazione delle aree di cantiere è stato oggetto di revisione in fase di integrazioni alla documentazione progettuale al fine di limitare ulteriormente gli impatti sui terreni agricoli e in particolare sulle aree interessate da coltivazioni di pregio", sottolineando "che la sottrazione di suolo dovuta alla cantierizzazione dell'opera e alla realizzazione dei siti di cantiere è di tipo temporaneo, prevedendo un indennizzo economico per l'esproprio temporaneo dei terreni coltivati e il successivo ripristino allo stato *ante operam* al termine dei lavori con la restituzione delle aree all'uso agricolo. Nello specifico si afferma che il ripristino delle aree di cantiere garantirà la restituzione finale a delle aree i proprietari a uno stato il più possibile simile a quello originario".

Si richiama la necessità di prevedere un indennizzo che copra tutto il periodo di tempo che sarà necessario a riportare le aree al loro stato originario (anche i termini di produttività) e che, in caso di situazioni originarie non particolarmente qualificanti (quali le aree incolte), sia necessario provvedere ad interventi di ripristino migliorativi.

Richiesta integrazioni n. 15

Esplicitare le diverse alternative di progetto e di tracciato valutate con particolare riferimento alla scelta del tracciato per il II subplotto Montebello Vicentino-Bivio Vicenza, in considerazione del fatto che l'asse ferroviario di progetto interferisce con le aree individuate dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei Fiumi Brenta e Bacchiglione dalla progressiva km 43+730 fino al km 44+250 attraversando aree "P2 - pericolosità idraulica media;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente afferma che "il tracciato ferroviario del 2° subplotto Montebello Vicentino - Bivio Vicenza è stato redatto conformemente ad uno Studio di Fattibilità, che RFI, ha elaborato secondo gli accordi contenuti nel protocollo d'intesa sottoscritto da RFI, MIT, Regione Veneto, Provincia di Vicenza, Comune di Vicenza e CCIAA di Vicenza in data 29/7/2014. Tale studio di fattibilità è stato oggetto di approvazione da parte degli Enti Territoriali tra il mese di Dicembre 2014 e Gennaio 2015. La presenza di aree sensibili da un punto di vista idraulico è stata valutata in tutte le fasi progettuali; anche negli approfondimenti tematici, redatti a valle della richiesta delle Autorità idrauliche competenti, è stato dedicato particolare interesse alle aree a pericolosità, P2, che vengono lambite dal tracciato nel tratto compreso dalla progressiva km 43+730 fino al km 44+250".

Richiesta integrazioni n. 16

Redigere una specifica relazione sulla stima degli impatti cumulativi sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio, visto che l'opera in esame è inserita in affiancamento ad altre infrastrutture viarie già realizzate;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva

Sintesi della risposta: lo Studio di Impatto Ambientale è stato integrato con la valutazione degli effetti cumulativi delle infrastrutture esistenti (ovvero autostrada A4, linea ferroviaria storica, Porcilana e SR11) e di progetto e delle possibili ulteriori interferenze.

Richiesta integrazioni n. 17

Attualizzare l'Analisi Costi/Benefici relativa al tracciato del Progetto Preliminare, confrontandola con quella avente a base il tracciato attuale, considerando, in ambedue i casi, la realizzazione di tutte le opere previste; il documento dovrà essere corredato dalla relativa analisi di sensitività, evidenziando i differenti risultati dei principali indicatori: Tasso di Rendimento Interno, Valore Attuale Netto, Periodo di Ritorno, inserendo la descrizione degli input utilizzati e tenendo conto dei seguenti parametri:

- a) durata di vita utile o dell'orizzonte temporale di riferimento eguale nelle due ipotesi;
- a. quantificazione dei coefficienti di conversione da valori finanziari a valori economici;
- b. temporizzazione dei costi di costruzione coerentemente con i cronoprogrammi proposti;
- c. valore residuo delle opere nelle due soluzioni;
- d. durata delle fasi di cantiere relative alle due soluzioni;
- e. costi di manutenzione ordinaria e straordinaria;
- f. valutazione monetaria dei costi/benefici ambientali e sociali
- g. valore comune attribuibile a risparmi per la collettività;
- h. tasso di attualizzazione

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva

Sintesi della risposta: L'Analisi Costi Benefici è stata trasmessa da parte del soggetto aggiudicatore RFI SpA - con nota prot. RFI-DIN-DIPAVA0011\PA\2016\0000257 del 20 aprile 2016 - al Ministero dell'Ambiente.

Richiesta integrazioni n. 18

Sviluppare alla scala di Progetto Definitivo il Piano delle opere di mitigazione e compensazione ambientale di tutto il tracciato, tenendo conto delle seguenti indicazioni:

- b) sviluppare strategie innovative per la definizione e progettazione di un corridoio infrastrutturale d'inserimento ambientale dell'opera che assuma caratteristiche sia dimensionali sia di performance ambientali in stretta relazione alla sensibilità dell'ambiente attraversato;
- c) definire un Piano d'area complessivo delle opere di mitigazione e compensazione ambientale che metta in relazione, in una visione ambientale, le sensibilità territoriali e
- d) definire un sistema integrato di opere di deframmentazione ecosistemica in relazione alla Rete Natura 2000, alla Rete Ecologica Regionale e a tutti gli elementi che compongono il mosaico paesaggistico e ambientale del territorio nel quale verrà realizzata l'infrastruttura (per esempio i corridoi faunistici, ecc.).

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva

Sintesi della risposta: È stato sviluppato al livello di Progetto Definitivo il Piano d'Area delle opere di mitigazione e compensazione ambientale. Si segnala che risulta ancora non essere chiara la corrispondenza tra criticità e interventi di mitigazione.

Richiesta integrazioni n. 19

Approfondire la descrizione dello stato attuale del reticolo idrografico naturale e artificiale, con particolare riferimento alle caratteristiche della rete di irrigazione e bonifica potenzialmente interferita (tipologia costruttiva dei canali, portata, direzione di deflusso, derivazione, recapiti, opere di regolazione, ecc.) riportando nello studio le informazioni in merito all'eventuale presenza di aree soggette ad allagamenti o potenzialmente esondabili e/o con deflusso difficoltoso e la caratterizzazione qualitativa delle acque superficiali e sotterranee;

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva

Sintesi della risposta: Relativamente al 1° e 2° sublotto, il Proponente approfondisce la descrizione della rete idrica superficiale secondaria interferita dalla linea AV/AC, le interferenze del Progetto con le aree potenzialmente esondabili e la caratterizzazione qualitativa delle acque superficiali e sotterranee.

Gli approfondimenti progettuali condotti mediante l'applicazione del modello bidimensionale hanno restituito una mappatura delle aree coinvolte da un'esondazione diffusa sul piano campagna, in caso di eventi eccezionali, sia per la situazione ante-operam che per quella di progetto, consentendo di valutare anche gli effetti indotti sul territorio dalla nuova linea ferroviaria, ovviamente, in funzione delle interferenze con le aree di allagamento, come richiesto dagli Enti territoriali competenti e dalle Autorità di Bacino.

Per ciascuna configurazione e tempo di ritorno è stata redatta una tavola grafica che sovrappone il tracciato con le aree di esondazione.

97

F C' R de A Au P E

Quello che si evince è che le variazioni locali dei livelli idrometrici, nello scenario di progetto, risultano di entità ridotta rispetto ai livelli già presenti nella configurazione ante-operam.

Si ritiene che, in generale per il lotto in esame, prima dell'inizio dei lavori gli eventuali volumi di compenso debbano essere individuati e verificati dettagliatamente lungo il tracciato, in relazione anche alla presenza di altre infrastrutture già in essere e/o in progetto, e comunque debba essere verificato che l'inserimento di tali nuove opere idrauliche non alteri lo stato, e di conseguenza l'equilibrio idraulico della zona, in ottemperanza con le indicazioni della normativa vigente.

Richiesta integrazioni n. 20

Nel caso si rendessero necessari interventi di deviazione di rami o di interi tratti dei corsi d'acqua, naturali o artificiali, precisare le modalità di intervento con cui verranno effettuate le deviazioni, riportando gli interventi che verranno messi in atto per tutelare la fauna ittica e l'ambiente fisico interferiti;

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente espone i criteri per la eventuale deviazione dei corsi d'acqua ed aggiunge che qualora siano interessati dalla presenza di fauna ittica si prevedrà di effettuare la messa in asciutto ed il relativo recupero ittico prendendo tutte le precauzioni necessarie. In caso di creazione di nuovo alveo, o pesante modificazione dell'alveo originale, il Proponente dichiara che saranno realizzate opere di ingegneria naturalistica atte alla conservazione delle condizioni ecologiche quanto più simili possibili a quelle originali, inclusa la conformazione strutturale dell'alveo. A tal fine potranno realizzarsi opere di ripristino della vegetazione ripariale o nuovo impianto nel caso si preveda la deviazione permanente dell'alveo. Conclude indicando che tutte le attività correlate alla gestione della fauna ittica presente saranno effettuate in accordo e con la necessaria autorizzazione delle autorità competenti provinciali.

Il Proponente non specifica alcuni dettagli come ad esempio dove saranno posizionate le vasche per la permanenza dei pesci o per quanto tempo saranno utilizzate; si ritiene tuttavia che una descrizione più approfondita sia ascrivibile alle fasi successive.

Richiesta integrazioni n. 21

In relazione agli impatti ambientali, con particolare riferimento alla fauna delle aree interessate dai siti di cava, si ritiene necessario definire e descrivere l'ambito di riferimento usato per l'analisi della componente faunistica, in considerazione di quanto già presentato per le altre componenti biotiche (ad esempio, per la componente "vegetazione" è stata definita una fascia di 250 m come ambito di indagine), tenendo conto della capacità di spostamento della fauna, in particolar modo dell'avifauna e l'integrazione dei dati bibliografici presentati, effettuando rilievi specifici in campo per valutare quali specie sono effettivamente presenti nell'area in esame;

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: L'analisi della componente faunistica è stata incentrata in primo luogo sull'individuazione delle specie di vertebrati presenti o potenzialmente presenti nell'area indagata, individuando una fascia di indagine pari a 500m dalle opere per la valutazione dei possibili effetti diretti sulle popolazioni animali.

Per le specie di uccelli con mobilità superiore (ad esempio rapaci, laridi, ardeidi) e le specie migratrici, oltre all'ambito di indagine individuato il Proponente ha preso in considerazione e analizzato il possibile effetto di frammentazione e interruzione della continuità ecologica determinata dall'opera, prendendo in considerazione la rete ecologica regionale e i corridoi ecologici a maggiore naturalità presenti sul territorio. Di ognuna di esse è stata individuata la categoria di minaccia in termini globali, europei, nazionali e, qualora possibile, a scala regionale. La fauna è stata analizzata in base ai tipi di ambiente potenzialmente frequentato, con lo scopo di valutare gli impatti, gli interventi di mitigazione e, qualora necessario di compensazione. Si ritiene che la risposta fornita dal Proponente non sia esaustiva, ma **in relazione al fatto che le due cave di prestito sono state eliminate in seguito a specifica richiesta della regione richiesta di integrazione non è più motivata.**

3.3 RUMORE E VIBRAZIONI

Richiesta integrazioni n. 22

Estendere l'area di studio oltre le fasce di pertinenza, non solo per i ricettori sensibili (come dall'art. 4 del

DPR 18.11.1998 n. 459), al fine di individuare gli eventuali ricettori prossimi ai limiti delle fasce stesse, eventualmente impattati dalle attività di cantiere e/o dall'infrastruttura in fase di esercizio (Area di influenza - UNI 9884:1997 e UNI 11143-1:2005).

I limiti al di fuori delle fasce di pertinenza devono essere confrontati con i limiti delle Zonizzazioni Acustiche dei Comuni interessati dall'opera.

Integrare opportunamente gli elaborati, per l'intero tracciato dell'opera, con l'indicazione e la numerazione di tutti i ricettori, sia quelli ubicati all'interno della fascia di pertinenza sia quelli più prossimi ai limiti delle fasce stesse (per la verifica del rispetto dei valori stabiliti dalla tabella C del DPCM 14.11.1997), sulle seguenti mappe secondo quanto previsto dalle Norme I.S.O. 1996/1 - I.S.O. 1996/2 - UNI 11143:2005, parte 1 e 3 - UNI 9884:1997, con una scala non inferiore a 1:5000, così suddivise:

mappe acustiche ante operam (UNI 11143-3:2005);

mappe acustiche in corso d'opera - con ubicazione cantieri e aeree d'occupazione;

mappe acustiche post operam;

mappe acustiche post mitigazione.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente rimanda alle successive risposte alle richieste di integrazioni di cui ai punti 27, 28, 39 e 47 poiché tale richiesta è stata considerata: "...di tipo metodologico in quanto contiene indicazioni generali per l'impostazione dell'aggiornamento degli studi acustici e di vibrazioni su entrambi i due sub lotti. Peraltro la richiesta di integrazione di mappe acustiche nelle diverse fasi (ante operam, corso d'opera, post operam e post mitigazione) è stata poi reiterata nelle successive richieste sopra indicate".

Si ritiene che il Proponente debba riportare opportunamente la numerazione dei ricettori così come segnalato nella richiesta di integrazione.

Richiesta integrazioni n. 23

Per ogni ricettore sia definito, in forma tabellare, il livello diurno/notturno e lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento di ogni fase (ante operam - fase di cantiere - post operam - post mitigazioni), ivi incluse le mitigazioni (tipologia e consistenza, nonché individuazione dei ricettori da schermare con interventi diretti), indicando i valori limite a cui si fa riferimento;

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva

Sintesi della risposta:

Si ritiene che Il Proponente debba definire, per ogni ricettore censito, in forma tabellare il livello diurno/notturno e lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento di ogni fase, ivi incluse le mitigazioni, indicando i valori limite a cui si fa riferimento.

Richiesta integrazioni n. 24

In merito alle concorsualità con altre infrastrutture, che interessano l'opera in oggetto, ricalcolare per ciascuna sorgente (anche nel caso in cui la linea ferroviaria e un'altra infrastruttura concorrente insistano su fronti opposti di un fabbricato), i valori limite di immissione per i quali si dovranno dimensionare le opere di mitigazione acustica facendo riferimento alla Nota Tecnica ISPRA "Nota tecnica in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto" (che si allega alla presente);

Risposta del Proponente: La risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Nello studio acustico aggiornato del 1° sub lotto e del 2° sub lotto sono stati ricalcolati i valori limite di immissione per dimensionare le opere di mitigazione facendo riferimento anche alla nota tecnica ISPRA citata nella richiesta.

Richiesta integrazioni n. 25

Utilizzare come limite acustico, per tutti i ricettori interessati dalla sovrapposizione di fasce di pertinenza, il livello soglia dovuto alla concorsualità delle infrastrutture;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Nello studio acustico aggiornato del 1° sub lotto e del 2° sub lotto è stato utilizzato come limite acustico il livello soglia determinato dalla concorsualità delle infrastrutture.

Richiesta integrazioni n. 26

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature with '99' and other initials.]

Redigere apposite mappe che evidenzino le concursualità rilevate con l'indicazione delle tipologie di infrastrutture interessate; i dati relativi alle fasce di pertinenza e i rispettivi valori acustici di riferimento, nonché quelli ricalcolati per ciascuna sorgente (come da NOTA Tecnica ISPRA allegata), devono essere descritti e tabellati per ogni ricettore interessato;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Sono state redatte apposite mappe come richiesto.

Richiesta integrazioni n. 27

Estendere l'area di studio oltre le fasce di pertinenza, non solo per i ricettori sensibili (come dall'art. 4 del DPR 18.11.1998 n. 459), al fine di individuare gli eventuali ricettori prossimi ai limiti delle fasce stesse, eventualmente impattati dalle attività di cantiere e/o dall'infrastruttura in fase di esercizio (Area di influenza – UNI 9884:1997 e UNI 11143-1:2005); i limiti al di fuori delle fasce di pertinenza devono essere confrontati con i limiti delle Zonizzazioni Acustiche dei Comuni interessati dall'opera;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che, al fine di valutare gli effetti dell'estensione dello studio acustico oltre le fasce di pertinenza, sono stati condotti degli approfondimenti per sezioni rappresentative di territorio (es. zone più o meno urbanizzate, con differenti zonizzazioni acustiche, in affiancamento o in campo libero).

Sulla base della cartografia CTR numerica tridimensionale della Regione Veneto il Proponente individuato e classificato tutti gli edifici ricadenti nella fascia di territorio da 250 m a 500 m dal binario esterno della linea AV ovvero dalla linea storica nei tratti in affiancamento, distinguendo gli edifici con destinazione esclusiva ad ufficio da quelli residenziali.

Sempre sulla base della cartografia CTR in scala 1:5000 della regione Veneto, il Proponente ha individuato ed inserito nel modello di simulazione SoundPLAN gli elementi morfologici (punti quota e linee del terreno) che hanno prodotto un nuovo DGM, ed ha quindi confrontato le situazioni post operam e post mitigazione con gli interventi di mitigazione già previsti dal progetto per i ricettori ricadenti nella fascia di pertinenza acustica del DPR 459/1998, ed ha prodotto mappe con isofoniche e tabelle con i livelli per singolo ricettore/piano.

Laddove possibile il Proponente ha incrementato in altezza e lunghezza le barriere antirumore, negli altri casi ha segnalato il permanere di un impatto in facciata. Il Proponente a tal proposito dichiara che: "Da evidenziare, che in ogni caso non sono comunque superati i limiti interni considerando un abbattimento degli infissi/facciata pari a 18 dB(A)."

Lo Studio dovrà essere elaborato nel modo più completo ed esaustivo e quindi tenendo conto di quanto già segnalato nella richiesta integrazioni all'Istruttoria VIA, e nello specifico il Proponente dovrà integrare lo studio, per l'intero tracciato dell'opera, con l'integrazione delle seguenti mappe acustiche:

- mappe acustiche ante opera (UNI 11143-3:2005);
- mappe acustiche post opera;
- mappe acustiche post mitigazione,

Le mappe di rumorosità, devono essere prodotte in scala non inferiore a 1:5000 e secondo quanto previsto dalle Norme I.S.O. 1996/1 - I.S.O. 1996/2 - UNI 11143:2005, parte 1 e 3 - UNI 9884:1997 e devono riportare la numerazione di tutti i ricettori.

Le tabelle di output del modello (a seguito di simulazione con modello previsionale) dovranno riportare, per ogni ricettore censito:

- il livello diurno/notturno previsto dalla normativa;
- il livello diurno/notturno previsto a seguito delle concursualità rilevate;
- il livello diurno/notturno in fase ante opera;
- il livello diurno/notturno in fase post opera;
- il livello diurno/notturno in fase post mitigazioni (con tipologia e consistenza delle barriere, nonché individuazione dei ricettori da schermare con interventi diretti);
- lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento (fasce di pertinenza – zonizzazione acustica, etc...) riportati per ognuna delle fasi suddette.

Richiesta integrazioni n. 28

Integrare gli elaborati, per l'intero tracciato dell'opera, con l'integrazione delle seguenti mappe acustiche in scala non inferiore a 1:5000 e secondo quanto previsto dalle Norme I.S.O. 1996/1 - I.S.O. 1996/2 - UNI

11143:2005, parte 1 e 3 - UNI 9884:1997:

mappe acustiche ante operam (UNI 11143-3:2005);

mappe acustiche in corso d'opera -rumorosità prodotta dai cantieri lungo il tracciato (anche se temporaneo) -ubicazione dei cantieri fissi e aeree d'occupazione;

mappe acustiche post operam;

mappe acustiche post mitigazione;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che gli elaborati sono stati integrati con le mappe acustiche richieste (Ante operam con zonizzazione acustica, corso d'opera, post operam e post mitigazione).

Si ritiene che per la presente richiesta di integrazione valgano le stesse considerazioni effettuate per le richieste di integrazione num. 22 e num. 27.

Richiesta integrazioni n. 29

Riportare nelle tabelle di output del modello (a seguito di simulazione con modello previsionale) per ogni ricettore censito:

il livello diurno/notturno previsto dalla normativa;

il livello diurno/notturno previsto a seguito delle concorsualità rilevate;

il livello diurno/notturno in fase ante operam;

il livello diurno/notturno in fase di cantiere (cantiere lungo il tracciato);

il livello diurno/notturno in fase post operam;

il livello diurno/notturno in fase post mitigazioni (con tipologia e consistenza delle barriere, nonché individuazione dei ricettori da schermare con interventi diretti);

lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento (fasce di pertinenza - zonizzazione acustica, etc...) riportati per ognuna delle fasi suddette. Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che gli elaborati sono stati integrati con le mappe acustiche richieste, ed in particolare

Risposta del Proponente: La risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Come richiesto tutti i dati sono riportati nelle Tabelle di output del modello di simulazione. Si segnala che il confronto con i valori ante operam è stato effettuato in maniera puntuale in quanto correlato ai risultati del monitoraggio acustico, come di seguito riportato.

Richiesta integrazioni n. 30

Effettuare una valutazione di impatto acustico (ante operam e fase di esercizio) con particolare riferimento al transito contemporaneo di convogli, sia per i ricettori prossimi alla nuova infrastruttura sia presso i ricettori ubicati nelle aree in cui la nuova infrastruttura si avvicina e/o si affianca alla linea storica;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: La valutazione dell'impatto è stata eseguita considerando il transito contemporaneo di convogli, è stato infatti considerato l'esercizio contemporaneo della linea AV/AC e della Linea Storica per l'intera estensione del tracciato della linea AV/AC non in variante.

Richiesta integrazioni n. 31

In relazione agli interventi diretti, per i quali è stato ipotizzato un abbattimento delle pareti e superficie finestrate pari a 18 dB(A), effettuare una campagna di monitoraggio acustico di verifica (ante operam e post mitigazioni), affinché venga garantito il rispetto dei limiti di legge per tutti i ricettori interessati da tali interventi, eventualmente presso quelli ubicati nelle aree in cui la nuova infrastruttura si avvicina e/o si affianca alla linea storica;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Nel piano di monitoraggio sono stati previsti 31 punti di monitoraggio nel 1° e 2° Lotto con lo scopo di garantire il rispetto dei limiti di legge. Alcuni di questi punti sono posizionate in edifici con impatto residuo in facciata.

Richiesta integrazioni n. 32

Per il Sub Lotto2: in relazione allo scenario di medio periodo post operam, sono stati individuati superamenti per 619 ricettori; nella fase di post mitigazione (barriere) i superamenti sono stati riscontrati esclusivamente in corrispondenza di 262 ricettori; in considerazione del fatto che nella documentazione

allegata, vengono riportate due ipotesi diverse per il numero degli interventi diretti (riportati anche nelle tabelle relative):

a) pari a 200 unità per un totale di 412 piani (rif. Elab. INOD02DI2RGIM0006502C - "Relazione Acustica", pag. 49),

b) pari a 310 unità per un totale di 660 piani (rif. Elab. INOD02DI2RGMD0000B01B - "Relazione Generale illustrativa", pag. 166),

c) Indicare correttamente il numero effettivo degli interventi ipotizzati, indicando soprattutto quali saranno gli interventi di mitigazione che ritiene, invece, adottare per:

i ricettori per i quali rimane un superamento dei limiti;

i ricettori sensibili localizzati a Montecchio. Maggiore (n. 5 Scuole);

Risposta del Proponente: La risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che la modifica dei limiti in presenza delle sorgenti concorsuali, per effetto delle richieste di integrazione di cui al punto 24, 25 e 26 della presente relazione, ha comportato la ridefinizione delle situazioni di impatto e delle conseguenti opere di mitigazione.

All'esito degli studi aggiornati, Il Proponente dichiara che: " ...il numero dei ricettori per i quali è stato stimato un impatto in facciata e quelli per i quali è stato stimato anche un impatto interno (interventi diretti) è riportato nel par. 10 della Relazione acustica in fase di esercizio. Nello specifico, per i ricettori per i quali si è stimato un impatto in facciata è previsto un indennizzo per la servitù prodotta, mentre per quelli per i quali è previsto un intervento diretto, oltre all'indennizzo, è prevista la sostituzione degli infissi e la realizzazione di idonei aeratori".

Per i ricettori sensibili impattati in facciata (n. 5 scuole) è necessario che il Proponente attui tutte le mitigazioni ambientali possibili al fine di limitare l'impatto acustico. Si ritiene infatti che l'indennizzo non sia una soluzione adeguata dal punto di vista ambientale per la tipologia di ricettori. Si ritiene in ogni caso opportuno che venga effettuato un monitoraggio interno ed esterno (facciata), durante il periodo di riferimento diurno, nelle fasi di Ante Operam, esercizio e post mitigazioni.

Richiesta integrazioni n. 33

Per il Sub Lotto 2: indicare gli interventi di mitigazione che verranno adottati nei casi di:

- Ricettori per cui rimane un superamento dei limiti (80 ricettori);

- Ricettori sensibili localizzati a Verona e San Bonifacio (n. 3 scuole - n. 2 servizi sanitari - n. 1 cimitero);

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che la modifica dei limiti in presenza delle sorgenti concorsuali, per effetto delle richieste di integrazione di cui al punto 24, 25 e 26 della presente relazione, ha comportato la ridefinizione delle situazioni di impatto e delle conseguenti opere di mitigazione.

Per i ricettori sensibili impattati in facciata (n. 2 scuole e n. 2 servizi sanitari) è necessario che il Proponente attui tutte le mitigazioni ambientali possibili al fine di limitare l'impatto acustico. Si ritiene infatti che l'indennizzo non sia una soluzione adeguata dal punto di vista ambientale per la tipologia di ricettori. Si ritiene in ogni caso opportuno che venga effettuato un monitoraggio interno ed esterno (facciata), durante il periodo di riferimento diurno, nelle fasi di Ante Operam, esercizio e post mitigazioni, esteso al periodo di riferimento notturno per quanto riguarda i servizi sanitari.

Richiesta integrazioni n. 34

Effettuare un'ulteriore e accurato Studio presso gli edifici ubicati nella Sezione 4 - Alte Ceccato, dove sono stati riscontrati valori superiori a 74 dB (per due transiti dei treni FRECCIA BIANCA) e motivo di lamentele dei cittadini (nel corso del monitoraggio), con valutazioni puntuali (ISO 2631/UNI 9614) anche rispetto alla UNI 9916 "Criteri di misura e valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici" e la DIN 4150, parte 3;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che in ottemperanza alla richiesta è stata predisposta una ulteriore campagna di indagine in località Alte Ceccato.

Il Proponente dichiara che l'approfondimento conferma, sia a piano terra che a piano primo dell'edificio monitorato, situazioni di impatto relativamente ai limiti UNI 9614 ed un maggior numero di transiti con livelli superiori al limite di 74 dB (limite notturno). Tali situazioni sono complessivamente pari a circa il 40% dei transiti rilevati. In particolare al piano terra il Proponente riscontra livelli compresi tra 74,1 dB e 79,6 dB, mentre al piano primo i livelli sono compresi tra 74,4 dB e 78,1 dB. In tutte e due i casi trattasi di treni Frec-

cia Bianca. Di contro, in relazione alla valutazione rispetto alla UNI 9916, i livelli di velocità risultano di gran lunga inferiori al limite di 20 m/s indicato dalla normativa ($V_{max}=1,45$ m/s), escludendo quindi il danno strutturale.

Oltre a quanto già previsto dal PMA, nonché di quanto riportato nella risposta di cui al punto n. 37, si ritiene opportuno che durante la fase di cantiere venga effettuato un monitoraggio in continuo (secondo quanto previsto dalla UNI 9614 e dalla UNI 9916) presso gli edifici potenzialmente impattati dalla componente vibrazionale con particolare riferimento in località Alte Ceccato, ove permangono le lamentele dei cittadini.

Richiesta integrazioni n. 35

Redigere una valutazione di impatto sulle vibrazioni (ante operam e fase di esercizio) con particolare riferimento al transito contemporaneo di convogli, sia per i ricettori prossimi alla nuova infrastruttura sia presso i ricettori ubicati nelle aree in cui la nuova infrastruttura si avvicina e/o si affianca alla linea storica;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che lo studio sulle vibrazioni per la fase di esercizio è stato aggiornato considerando nelle valutazioni di impatto la somma in potenza delle emissioni generate dal transito sui diversi binari di corsa.

Oltre a quanto già previsto dal PMA, si ritiene opportuno che durante la fase di esercizio venga effettuato un monitoraggio (secondo quanto previsto dalla UNI 9614 e dalla UNI 9916) presso gli edifici potenzialmente impattati dalla componente vibrazionale con particolare riferimento al transito contemporaneo di più convogli ferroviari.

Richiesta integrazioni n. 36

Redigere una valutazione di impatto sulle vibrazioni (ante operam e fase di cantiere e fase di esercizio) con particolare riferimento a eventuali ricettori di tipo industriale-artigianale dotati di macchinari di precisione, il cui corretto funzionamento può essere pregiudicato dalle vibrazioni indotte dai convogli, che contenga:

- i dati di input del modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati;
- evidenza della taratura del modello;
- i livelli vibratorii stimati dal modello di calcolo previsionale, per la verifica del rispetto dei limiti indicati dalle norme UNI 9614 e UNI 9916;
- interventi di mitigazione;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che gli studi sulle vibrazioni sono stati aggiornati anche con riferimento ai ricettori di tipo industriale-artigianale. Per quanto concerne le industrie dotate di macchinari sensibili alle vibrazioni, sulla scorta delle verifiche di campo effettuate e delle segnalazioni delle aziende medesime il Proponente ha individuato i seguenti stabilimenti:

cod. 023069 – P1008 Brevetti Bizz – Lavorazioni Meccaniche Speciali;

cod. 024052 – P2004h FIAMM S.p.A. – Stabilimento Accumulatori Industriali.

cod. 024004-P1004 Safas Group S.p.A. – Fonderia acciai speciali;

cod. 024015-P2008 FIAMM S.p.A. – Sintex S.r.l. – Costruzione Macchine tessili;

cod. 024015-P2012 TMB Tecnomeccanica - Lavorazioni di precisione;

cod. 024061-R2008 TECNOMECC - Circuiti stampati.

Secondo le previsioni di impatto post operam, il Proponente individua le criticità di valutazione in merito alla UNI 9614 e alla UNI 9916 sia per il Sub lotto n. 1 che per il Sub lotto n. 2.

Oltre a quanto già previsto dal PMA, si ritiene opportuno che durante la fase di cantiere e quella di esercizio venga effettuato un monitoraggio (secondo quanto previsto dalla UNI 9614 e dalla UNI 9916) presso gli edifici potenzialmente impattati dalla componente vibrazionale.

Richiesta integrazioni n. 37

Integrare il PIANO DI MONITORAGGIO (post operam), con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa(263 l/UNI 9614 e UNI 9916/DIN 4150, parte 3), per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente impattati, affinché venga garantito il rispetto dei limiti di legge, con particolare riferimento:

a. Ai superamenti individuati (criticità) e riportati nella tabella riportata a pag. 76 dell'elaborato

IN0D02DI2RGIM0006505B "Studio Vibrazionale (nonché a pag. 227 dell'elaborato IN0D02DI2RGSAA000A201E - "Relazione del Quadro di Riferimento Ambientale")

b. Ai superamenti individuati presso i ricettori (criticità) e riportati nella tabella a pag. 79+86 dell'elaborato IN0D02DI2RGIM0006505B "Studio Vibrazionale (nonché a pag. 223+226 dell'elaborato IN0D02DI2RGSAA000A201E - "Relazione del Quadro di Riferimento Ambientale").

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Piano di Monitoraggio per la fase post operam è stato integrato con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente impattati. I punti di monitoraggio previsti per la fase post operam sono rispettivamente nel numero di 23 e 12 indagini per il SL1 e SL2, e sono stati incrementati con particolare riferimento alle aree critiche individuate dallo studio vibrazionale.

Richiesta integrazioni n. 38

Riportare per tutte le macchine (mezzi e attrezzature) di cantiere, utilizzate e menzionate nella documentazione, i relativi valori di Potenza Sonora facendo riferimento al D.lgs. 262/2002, e s.m.i. (direttiva 2000/14/CE, modificata con la Direttiva 2005/88/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio - D.M. 24/7/2006 - Modifiche dell'allegato I - Parte b, del D.lgs. 262/2002, relativo all'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate al funzionamento all'esterno); dovranno essere riportati anche i dati di input del modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati e l'evidenza della taratura del modello;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: I dati richiesti sono contenuti nell'allegato I delle Relazioni emesse in risposta alle integrazioni.

Richiesta integrazioni n. 39

Riportare/Completare gli elaborati inerenti l'impatto acustico in fase di cantiere (per tutti i cantieri fissi e mobili) con l'integrazione delle seguenti mappe acustiche, in scala non inferiore a 1:5000, redatte secondo quanto previsto dalle Norme I.S.O. 1996/1 - I.S.O. 1996/2 - UNI 11143:2005, parte 1 e 3 - UNI 9884:1997 e con l'indicazione e numerazione dei ricettori interessati:

a. mappe acustiche ante operam (UNI 11143-3:2005);

b. mappe acustiche in corso d'opera - rumorosità prodotta dai cantieri lungo il tracciato (fissi e mobili anche se temporanei) - ubicazione dei cantieri fissi e aeree d'occupazione;

c. individuazione del percorso dei mezzi pesanti per il trasporto materiali, e l'incremento di traffico veicolare che potrebbe incidere anche su eventuali ricettori presenti in zone acustiche diverse da quella del cantiere stesso;

d. mappe acustiche di mitigazione.

e. Riportare, nelle tabelle di output del modello, a seguito di simulazione con modello previsionale, per ogni ricettore censito ed interessato dall'attività di cantiere:

f. il livello diurno/notturno previsto dalla normativa;

g. il livello diurno/notturno in fase ante operam;

h. il livello diurno/notturno in fase di cantiere;

i. il livello diurno/notturno in fase di eventuali mitigazioni (con tipologia di intervento);

j. lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento (DPCM 14.11.1997) riportati per ognuna delle fasi suddette;

k. i valori limiti differenziali di immissione;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Lo studio acustico è stato integrato con specifiche mappe. Si segnala che il confronto con i valori ante operam è stato effettuato in maniera puntuale in quanto correlato ai risultati del monitoraggio acustico.

Richiesta integrazioni n. 40

Confrontare i valori prodotti dalle attività di cantiere con i valori limite di emissione di cui alla Tabella B del DPCM 14-11-1997; per una valutazione più puntuale e un corretto confronto con i valori limite di immissione di cui alla Tab. C del DPCM 14-11-1997, valutare il clima acustico ante operam, considerabile come il contributo di tutte le sorgenti presenti sul territorio, a cui va sommato il contributo specifico del cantiere;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: La richiesta, debitamente ottemperata, si correla alle richieste n. 39 cui, pertanto, si rimanda.

Richiesta integrazioni n. 41

Effettuare una valutazione del rispetto dei limiti differenziali (campagna di monitoraggio acustico ante operam e fase di cantiere); la valutazione del livello di immissione e del livello differenziale comporta la determinazione ai ricettori del rumore di fondo (rumore attuale), in modo da individuare i potenziali ricettori critici anche per la successiva richiesta di autorizzazione in deroga alle Amministrazioni Comunali, necessaria nei casi di superamento dei limiti di immissione;

Risposta del Proponente: La risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che: "come riportato nella risposta al precedente punto 39 sull'argomento, l'applicazione del valore limite di emissione è esclusa in modo esplicito dalla quasi totalità dei regolamenti comunali nei casi di richiesta in deroga. Infatti per il Fronte Avanzamento Lavori e per molte aree dei cantieri fissi, nonché per le opere correlate, negli elaborati del PD è stata inserita la richiesta in deroga. Ad ogni modo la verifica del limite differenziale potrà essere effettuata in fase successiva a valle dei risultati della campagna di monitoraggio acustico Ante operam e Corso d'opera."

Oltre a quanto già previsto nel PMA, si ritiene opportuno che durante la fase di cantiere e fase avanzamento lavori (FAL) venga effettuato un monitoraggio acustico, su tutto il tracciato, per i ricettori a ridosso delle aree dei cantieri (fissi e mobili anche se temporanei) per il confronto dei livelli sonori prodotti dalle attività con i valori limite di cui al DPCM 14.11.97 (emissione, immissione e differenziale), con particolare riferimento alle situazioni di criticità individuate dal Proponente sia nel Sub lotto 1 che nel Sub lotto 2.

Richiesta integrazioni n. 42

Effettuare uno studio della componente finalizzato alla valutazione degli effetti sugli edifici, con riferimento alla norma UNI 9916, ed anche alla valutazione degli effetti sulla popolazione (disturbo), con riferimento alla norma UNI 9614;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che lo studio è stato redatto e la valutazione degli effetti è riportata nei documenti presentati. Con riferimento alle aree considerate critiche secondo la UNI 9614 (sale operatorie e i laboratori in cui si svolgono lavori manuali come ad es. laboratori orafi, di orologeria, etc.), il Proponente ha individuato i seguenti stabilimenti:

cod. 023069 – P1008 Brevetti Bizz – Lavorazioni Meccaniche Speciali;

cod. 024052 – P2004h FIAMM S.p.A. – Stabilimento Accumulatori Industriali.

Il Proponente dichiara che si evidenziano livelli vibrazionali decisamente maggiori al primo piano rispetto al piano terreno dei fabbricati, a conferma di un comportamento comunque amplificatorio delle strutture in elevazione. All'interno dei fabbricati i valori si mantengono sempre inferiori a 74 dB, valore che le norme ISO 2631 e UNI 9614 individuano come limite notturno delle vibrazioni di tipo continuo valutate in postura non nota all'interno degli edifici residenziali.

Con riferimento agli edifici storici vincolati che fanno parte del Complesso delle Sorelle della Misericordia, il Proponente dichiara che in essi si presentano valori eccedenti i limiti della norma 2631/UNI 9416 per il fabbricati residenziali nel periodo notturno.

Inoltre, il Proponente dichiara che "Per quanto concerne le cave, gli elettrodotti e i cavidotti è stata stimata una sola situazione di impatto per la realizzazione dei pali di fondazione dei piloni 15 e 16 dell'elettrodotto di San Bonifacio. La situazione di impatto avrà comunque durata estremamente limitata nel tempo".

Successivamente il Proponente in relazione alle situazioni di maggiore criticità, così come derivate dall'applicazione del modello di simulazione sperimentale, per tutti i ricettori impattati ha verificato anche il rispetto dei limiti della UNI 9916, giungendo ad affermare che tali limiti vengono sempre rispettati.

Oltre a quanto già previsto dal PMA, si ritiene opportuno che durante la fase di cantiere, quella di avanzamento lavori (FAL) e quella di esercizio venga effettuato un monitoraggio (secondo quanto previsto dalla UNI 9614 e dalla UNI 9916) con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa, per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori (sia nel Sub lotto 1 che nel Sub lotto 2) potenzialmente impattati dalla componente vibrazionale, ed in particolar modo:

per Sub Lotto n° 1:

- presso entrambi gli edifici storici vincolati che fanno parte del Complesso Sorelle della Misericordia;
- presso i n. 2 impianti produttivi classificati come aree critiche secondo UNI 9614;
- presso l'elettrodotta di San Bonifacio (solo per la fase di cantiere) dove è stata stimata una situazione di impatto per la realizzazione dei pali di fondazione dei piloni 15 e 16.

per Sub Lotto n° 2:

- presso i ricettori ubicati in località Alte Ceccato, ove permangono le lamentele dei cittadini;
- presso gli edifici storici vincolati ai sensi del D.Lgs 42/04 o tutelati dagli strumenti urbanistici comunali con particolare riferimento a quelli che risultano impattati (024004-R1022/R1024/R1032 (km 41+800));
- presso i n. 4 impianti produttivi classificati come aree critiche secondo UNI9614.

Richiesta integrazioni n. 43

Effettuare una stima previsionale dell'impatto dovuto alle vibrazioni su eventuali ricettori potenzialmente impattati (individuati planimetricamente) e più prossimi alle aree di cantiere fornendo, oltre ai parametri di emissione dei singoli macchinari impiegati, la caratterizzazione della sorgente in termini di modalità, di fasi di cantiere e attività, indicando inoltre il contributo dovuto ai mezzi di trasporto per la movimentazione dei materiali, indicando:

- a. dati di input dell'eventuale modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati;
- b. evidenza della taratura del modello;
- c. i livelli di vibrazione stimati dal modello di calcolo previsionale, per la verifica del rispetto dei limiti indicati dalle norme UNI 9614 e UNI 9916;
- d. e riportare i risultati in tabelle di sintesi dei ricettori e/o delle aree individuate, indicandone tipologia, distanza dal cantiere e, per gli edifici, il numero dei piani e relativa sensibilità alle vibrazioni, per la verifica del rispetto dei limiti indicati dalle norme tecniche di settore;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che, come riportato nella risposta di cui al punto 42, lo studio d'impatto dovuto alle vibrazioni è riportato nelle Relazioni Vibrazioni corso d'opera, nelle Tabelle di output del modello di simulazione UNI 9614, nelle Tabelle di output del modello di simulazione UNI 9916 e nelle Planimetrie delle Aree Critiche. Si ritiene di fare riferimento alle considerazioni valide per la richiesta di integrazione num. 42

Richiesta integrazioni n. 44

Integrare il Piano di Monitoraggio Ambientale (ante operam e fase di cantiere), con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa, per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente impattati, affinché venga garantito il rispetto dei limiti di legge;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il PMA per la fase ante operam e la fase di cantiere è stato integrato con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali. Per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori sono stati individuati quelli potenzialmente più impattati all'interno delle aree critiche indicate nello studio vibrazionale in fase di cantiere.

Richiesta integrazioni n. 45

Effettuare una valutazione dell'impatto acustico, in fase di cantiere, inerente le attività connesse alla realizzazione degli Elettrodotti e del Cavidotto (per tutti i cantieri descritti) e dei tre siti di produzione inerti e recupero ambientale (n. 2 cave apri e chiudi - Cava La Gualda e Cava e n. 1 cava con parziale ritombamento e sistemazione finale a cassa di espansione - Cava Zevio), indicando:

- a. l'ubicazione, sul tracciato dell'opera dei cantieri e aeree di deposito materiali e ricovero mezzi e i ricettori ubicati nelle immediate vicinanze;
- b. tutti i macchinari utilizzati (comprensivo dell'eventuale utilizzo di elicotteri) considerati più rumorosi facendo riferimento al D. Lgs. 262/2002 e s.m.i., indicando i rispettivi Livelli calcolati sulla base dei parametri tecnici (Potenza netta installata - Potenza elettrica - Massa dell'apparecchio - Ampiezza di taglio);

l'eventuale percorso dei mezzi pesanti nell'esercizio del trasporto materiali, che generalmente transitano

durante la fase di cantiere e quindi l'incremento di traffico veicolare che potrebbe incidere anche su eventuali ricettori presenti in zone acustiche diverse da quella del cantiere stesso;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che lo studio d'impatto acustico in fase di cantiere è stato aggiornato ed integrato con le attività connesse alla realizzazione degli elettrodotti, cavidotti e il sito Bacino ad uso irriguo di Zevio (in sostituzione della cava con parziale ritombamento e sistemazione finale a cassa di espansione - Cava Zevio). Lo studio, inoltre, come dichiarato dal Proponente, non tiene conto delle ulteriori due cave apri-chiudi La Gualda e Zevio in quanto eliminate dallo scenario della cantierizzazione.

Sub-Lotto 1

La verifica dell'impatto è stata effettuata dal Proponente per il periodo diurno su 2 turni di lavoro, per una durata complessiva di 16 ore (dalle 6:00 alle 22:00) ed ipotizza per quello notturno, per i cantieri industriali e operativi, sia un'attività ridotta al 20%, sia a pieno regime sulle 8 ore.

Per quanto riguarda il Fronte avanzamento lavori (cantieri mobili), il Proponente ha elaborato diversi scenari di simulazione, valutando le seguenti situazioni: senza barriere; con barriere di altezza pari a 3 m; con barriere di altezza pari a 4 m; con barriere di altezza pari a 5 m.

Pertanto, il Proponente ha selezionati 6 tratti, e per ciascun tratto ha simulato tre scenari di spostamento nel tempo del cantiere mobile (FAL), tenendo conto della localizzazione dei ricettori più esposti all'impatto:

Tratto 1 - da km 1+000 a km 2+800

Tratto 2 - da km 5+000 a km 6+800

Tratto 3 - da km 12+350 a km 14+150

Tratto 4 - da km 20+200 a km 22+000

Tratto 5 - da km 22+300 a km 24+100

Tratto 6 - da km 24+400 a km 26+200

Le verifiche effettuate evidenziano, secondo il Proponente, in particolare nei tratti 1,2,4,5 e 6 situazioni d'impatto significativamente superiore a 70 dB(A).

In presenza di situazioni di eccedenza rispetto al livello obiettivo di 70 dB(A), il Proponente ha previsto, laddove possibili l'inserimento di barriere mobili di cantiere, precisando che anche nel posizionamento ha dovuto tener conto dei condizionamenti presenti (ad esempio posizione piste di cantiere e accessi), fattori questi che in alcuni casi ne hanno inficiato l'efficacia. Tenendo conto del crono programma, il Proponente ha verificato la possibilità di spostamento delle barriere mobili con l'avanzare dei lavori ed ha prodotto tabelle con i limiti della zonizzazione acustica e i livelli stimati con e senza barriere per singolo ricettore descrivendo nel dettaglio i tratti simulati.

Per il sito di Produzione Inerti il Proponente evidenzia come il clima acustico ante operam sia rappresentato dal PM04 dove sono stati misurati livelli acustici diurni pari a 47,2 dB(A), inferiori ai limiti della zonizzazione acustica, anche per quelli edifici posti in adiacenza ai percorsi dei mezzi d'opera.

Per l'Elettrodotto San Martino Buonalbergo il Proponente evidenzia un clima acustico particolarmente buono con valori di 46,4 dB(A) nel periodo diurno (PM23) e dichiara che con la realizzazione dell'elettrodotto, si potranno verificare situazioni di livelli di immissione fino a 67 dB(A) che, pur essendo inferiori a 70 dB(A), eccedono i limiti della zonizzazione acustica.

Per l'Elettrodotto Belfiore il Proponente dichiara di aver rilevato nei punti di misura PRT05 e PM06 (situazione ante operam) rispettivamente livelli acustici diurni pari a 59,3 dB(A) e 50,1 dB(A), che testimoniano un clima acustico buono. Il livello massimo riscontrato è stato stimato per il ricettore 023017-R5011 interessato dagli scenari di simulazione 1 e 2 ed è pari a 62,5 dB(A).

Per l'Elettrodotto Locara il Proponente dichiara che i livelli misurati (PM22) evidenziano un clima acustico particolarmente buono con valori di 49,4 dB(A) nel periodo diurno.

I risultati delle simulazioni effettuate mostrano, secondo il Proponente, l'assenza di situazioni critiche e dichiara che il livello massimo riscontrato è stato stimato per il ricettore 023069-R5270 interessato dagli scenari di simulazione 1 e 2 ed è pari a 62,9 dB(A).

Per il Cavidotto di Locara il Proponente, evidenziando che dichiara l'attività maggiormente impattante è costituita dalla realizzazione dello scavo a sezione obbligata e che la produzione giornaliera è pari a 150 m, dichiara sono stati individuati n. 3 tratti più prossimi ai ricettori presenti.

Le simulazioni evidenziano, secondo il Proponente, situazioni di superamento del livello obiettivo di 70 dB(A) dovuto alla stretta adiacenza al fronte di scavo e precisa che tale situazione perdura solo per la realizzazione del tratto di scavo.

Dalle simulazioni acustiche elaborate, il Proponente prevede, in fase di cantiere, ad integrazione delle dune già inserite, una ulteriore mitigazione dei cantieri fissi costituita da barriere antirumore di altezza variabile tra 3 e 5 metri.

Il Proponente, inoltre, dichiara che: "(...) In considerazione delle peculiarità dell'opera, si richiede inoltre, per tutte le aree di cantiere deroga all'applicazione dei limiti differenziali di immissione."

Sub lotto n°2

Il Proponente al fine di stimare il clima acustico presente nelle aree interessate dal progetto ha predisposto un apposita campagna di monitoraggio acustico che ha interessato 10 punti di misura denominati PRT (misura di rumore e traffico) e PM (misura di rumore). Dai dati rilevati il Proponente dichiara che la situazione di inquinamento acustico generalizzata presente all'attualità nel territorio del Veneto e che la situazione di maggiore gravità è comunque quella registrata nella postazione PRT 15 in prossimità della prospiciente la SP34 con 72,8 dB(A) di giorno e 67,8 dB(A) di notte. Il Proponente dichiara che tale situazione è confermata anche nella postazione PM16 e che comunque anche negli altri punti si registra una elevata pressione sonora.

Con l'ausilio del modello di simulazione (SounPLAN) il Proponente ha effettuato la stima dei livelli in corso d'opera in corrispondenza di ciascun ricevitore potenzialmente impattato e localizzato entro un'area di indagine pari a 250 m dal perimetro del cantiere/area di lavoro descrivendo per tipologia di cantiere.

Per quanto riguarda l'emissione acustica prodotta dalla presenza dei cantieri il Proponente riporta l'elenco delle macchine operatrici che saranno impiegate e i rispettivi livelli di emissione. Il Proponente dichiara che le verifiche con il modello di simulazione hanno riguardato tutti i cantieri fissi. Nello specifico sono state individuate n. 10 macro-aree di simulazione che raggruppano i seguenti cantieri:

AREA 1 - Cantiere Base CB 4.1 – Cantiere Industriale C.I. 4.2 area annessa Cantiere operativo CO 4.3 - Cantiere Armamento CA 4.4 - Cantiere Tecnologico 2

AREA 2 - Cantiere operativo CO 4.5

La verifica dell'impatto, è stata effettuata dal proponente per il periodo diurno su 2 turni di lavoro, per una durata complessiva di 16 ore (dalle 6:00 alle 22:00) ed ipotizza per quello notturno, per i cantieri industriali e operativi, sia un'attività ridotta al 20%, sia a pieno regime sulle 8 ore.

Come fatto per il Sublotto 1, per quanto riguarda il Fronte avanzamento lavori (cantieri mobili), il Proponente ha elaborato diversi scenari di simulazione, valutando le seguenti situazioni: senza barriere; con barriere di altezza pari a 3 m; con barriere di altezza pari a 4 m; con barriere di altezza pari a 5 m.

Pertanto, il Proponente ha selezionati 3 tratti, e per ciascun tratto ha simulato tre scenari di spostamento nel tempo del cantiere mobile (FAL), tenendo conto della localizzazione dei ricettori più esposti all'impatto:

Tratto 1 – da km 33+150 a km 35+300

Tratto 2 – da km 38+450 a km 40+250

Tratto 3 – da km 40+350 a km 42+550

Le verifiche effettuate evidenziano, secondo il Proponente, in tutti i tre i tratti situazioni d'impatto significativamente superiore a 70 dB(A). In presenza di situazioni di eccedenza rispetto al livello obbiettivo di 70 dB(A), il Proponente ha previsto, laddove possibile l'inserimento di barriere mobili di cantiere, precisando che anche nel posizionamento ha dovuto tener conto dei condizionamenti.

Tenendo conto del cronoprogramma, ha prodotto tabelle con i limiti della zonizzazione acustica e i livelli stimati con e senza barriere per singolo ricevitore descrivendo nel dettaglio i tratti simulati.

Successivamente il Proponente ha provveduto alla simulazione del clima acustico:

- del sito di Produzione Inerti;
- dell'elettrodotto Montebello
- del Cavidotto di Altavilla.

Per il sito di Produzione Inerti il Proponente evidenzia come il clima acustico ante operam sia rappresentato dal PM04 dove sono stati misurati livelli acustici diurni pari a 47,2 dB(A), quindi livelli inferiori ai limiti della zonizzazione acustica, anche per quelli edifici posti in adiacenza ai percorsi dei mezzi d'opera.

Per l'Elettrodotto di Montebello il Proponente evidenzia risultati delle simulazioni effettuate mostrano che i livelli risultano in tutti gli scenari inferiori a 70 dB(A).

Per il Cadidotto di Altavilla il Proponente, evidenziando che dichiara l'attività maggiormente impattante è costituita dalla realizzazione dello scavo a sezione obbligata e che la produzione giornaliera è pari a 150 m, dichiara che sono stati individuati n. 3 tratti più prossimi ai ricettori presenti. Le simulazioni evidenziano situazioni di superamento del livello obiettivo di 70 dB(A) dovuto alla stretta adiacenza al fronte di scavo e precisa che tale situazione perdura solo per la realizzazione del tratto di scavo.

Dalle simulazioni acustiche il Proponente prevede, in fase di cantiere, ad integrazione delle dune già inserite, una ulteriore mitigazione dei cantieri mobili (FAL) costituita da barriere antirumore di altezza variabile tra 3 e 5.

Si ritiene di fare riferimento alle considerazioni valide per la richiesta di integrazione num. 41

Richiesta integrazioni n. 46

Descrivere e tabellare i dati di input del modello previsionale utilizzato integrandoli con le seguenti mappe, redatte in scala non inferiore a 1:5000 e secondo quanto previsto dalle Norme I.S.O. 1996/1 - I.S.O. 1996/2 - UNI 11143:2005, parte 1 e 3 - UNI 9884: 1997, con l'indicazione e numerazione dei ricettori interessati:

- mappe acustiche ante operam;
- mappe acustiche in corso d'opera - rumorosità prodotta dai cantieri lungo il tracciato (fissi e mobili anche se temporanei) - ubicazione dei cantieri fissi e aeree d'occupazione;
- l'individuazione del percorso dei mezzi pesanti per il trasporto materiali, e l'incremento di traffico veicolare che potrebbe incidere anche su eventuali ricettori presenti in zone acustiche diverse da quella del cantiere stesso;
- mappe acustiche di mitigazione nella fase di cantiere;

Le tabelle di output del modello (a seguito di simulazione con modello previsionale) dovranno riportare, per ogni ricettore censito e interessato dall'attività di cantiere:

- il livello diurno/notturno previsto dalla normativa;
- il livello diurno/notturno in fase ante operam;
- il livello diurno/notturno in fase di cantiere;
- il livello diurno/notturno in fase di eventuali mitigazioni (con tipologia di intervento);
- lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento (DPCM 14.11.1997) riportati per ognuna delle fasi suddette;
- i valori limiti differenziali di immissione.

I valori prodotti dall'attività di cantiere devono essere confrontati con i valori limite di emissione di cui alla Tab. B DPCM 14.11.97; inoltre per una valutazione più puntuale e un corretto confronto con i valori limiti di immissione di cui alla Tab. C del DPCM 14.11.97 deve essere valutato il clima acustico ante operam, considerabile come il contributo di tutte le sorgenti presenti sul territorio, a cui va sommato il contributo specifico del cantiere.

Con riferimento ai valori limite del differenziale di immissione, lo studio acustico deve essere integrato con la valutazione del rispetto dei limiti differenziali (campagna di monitoraggio acustico), per la determinazione ai ricettori del rumore di fondo (rumore attuale);

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che sono state aggiornate ed integrate specifiche mappe acustiche, a cui rimanda; non sono previste mitigazioni.

Per quanto concerne l'applicazione del valore limite di emissione, il Proponente dichiara che "è esclusa in modo esplicito dalla quasi totalità dei regolamenti comunali, nei casi di richiesta in deroga, come peraltro già prevista negli elaborati del PD. Ad ogni modo la verifica del limite differenziale potrà essere effettuata in fase successiva a valle dei risultati della campagna di monitoraggio acustico Ante operam e Corso d'opera"

Si ritiene di fare riferimento alle considerazioni valide per le richieste di integrazione nn. 44 e 45.

Richiesta integrazioni n. 47

Effettuare uno studio della componente finalizzato alla valutazione degli effetti sugli edifici, con riferimento alla norma UNI 9916, e anche alla valutazione degli effetti sulla popolazione (disturbo), con riferimento alla norma UNI 9614;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che lo studio è stato redatto e la valutazione degli effetti è riportata nelle Relazioni Vibrazioni corso d'opera, nelle Tabelle di output del modello di simulazione UNI e nelle Tabelle di output del modello di simulazione UNI 9916.

Si ritiene di fare riferimento alle considerazioni valide per la richiesta di integrazione n. 42

Richiesta integrazioni n. 48

Effettuare una stima previsionale dell'impatto dovuto alle vibrazioni su eventuali ricettori potenzialmente impattati (individuati planimetricamente) e più prossimi alle aree di cantiere fornendo, oltre ai parametri di emissione dei singoli macchinari impiegati, la caratterizzazione della sorgente in termini di modalità, di fasi di cantiere ed attività, indicando inoltre il contributo dovuto ai mezzi di trasporto per la movimentazione dei materiali, indicando:

- a. i dati di input dell'eventuale modello previsionale utilizzato, descritti e tabellati;*
- b. evidenza della taratura del modello;*
- c. i livelli vibratori stimati dal modello di calcolo previsionale, per la verifica del rispetto dei limiti indicati dalle norme UNI 9614 e UNI 9916;*

I risultati dovranno essere riportati in tabelle di sintesi dei ricettori e/o delle aree individuate, indicando tipologia, distanza dal cantiere e, per gli edifici, il numero dei piani e relativa sensibilità alle vibrazioni, per la verifica del rispetto dei limiti indicati dalle norme tecniche di settore;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: vedi sintesi risposta num. 42

Richiesta integrazioni n. 49

Integrare il Piano di Monitoraggio (ante operam e fase di cantiere), con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa, per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente impattati, nel rispetto dei limiti di legge;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il proponente ha integrato il PMA per la fase ante operam e la fase di cantiere, con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente più impattati dalla realizzazione dell'elettrodotta e del cavidotta, nonché dei siti di produzione e recupero ambientale.

3.4 PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Richiesta integrazioni n. 50

Integrare il PMA con monitoraggio acustico (ante operam e fase di cantiere) per i ricettori a ridosso delle aree dei cantieri (fissi e mobili anche se temporanei) per il confronto dei valori prodotti dall'attività di cantiere con i valori limite di emissione di cui alla Tab. B DPCM 14.11.97; per un corretto confronto con i valori limiti di immissione di cui alla Tab. C del DPCM 14.11.97 deve essere valutato il clima acustico ante operam, considerabile come il contributo di tutte le sorgenti presenti sul territorio, a cui va sommato il contributo specifico dei cantieri, per la realizzazione dell'opera, degli elettrodotti e dei cavidotti, per entrambi i sublotti, e dei siti di produzione inerti e recupero ambientale;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il PMA è stato integrato per la fase ante operam e fase di cantiere per i ricettori prossimi e potenzialmente più impattati dalle attività di cantiere per la realizzazione dell'opera e degli elettrodotti e cavidotti, nonché in prossimità dei siti di produzione inerti e recupero ambientale.

Richiesta integrazioni n. 51

Integrare il PMA con una campagna di monitoraggio (ante operam e fase di cantiere), per entrambi gli edifici storici vincolati che fanno parte del Complesso delle Sorelle della Misericordia, con valutazioni puntuali anche rispetto alla UNI 9916 "Criteri di misura e valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici" e la DIN 4150, parte 3;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il PMA è stato integrato come da richiesta.

Richiesta integrazioni n. 52

Integrare il PMA con una campagna di monitoraggio (ante operam e fase di cantiere), presso gli edifici ubicati nella Sezione 4 - Alte Ceccato, dove sono stati riscontrati valori superiori a 74 dB (per due transiti dei treni Freccia Bianca) e motivo di lamentele dei cittadini (nel corso del monitoraggio), con valutazioni puntuali anche rispetto alla UNI 9916 "Criteri di misura e valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici" e la DIN 4150, parte 3;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il PMA è stato integrato come da richiesta.

Richiesta integrazioni n. 53

Integrare il PMA con una campagna di monitoraggio (post operam), con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa (2631/UNI 9614 e UNI 9916/DIN 4150, parte 3), per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente impattati, per il rispetto dei limiti di legge, con particolare riferimento alle situazioni in cui sono stati rilevati superamenti (criticità);

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il PMA è stato integrato come da richiesta.

Richiesta integrazioni n. 54

Integrare il PMA con un campagna di monitoraggio (ante operam e fase di cantiere), con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa, per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente impattati, affinché venga garantito il rispetto dei limiti di legge, per la realizzazione dell'opera, degli elettrodotti e dei cavidotti per entrambi i sublotti e dei siti di produzione e recupero ambientale;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Si è integrato il PMA per la fase ante operam e fase di cantiere, con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente più impattati dalla realizzazione dell'opera, dell'elettrodotta e del cavidotta, nonché dei siti di produzione e recupero ambientale.

Richiesta integrazioni n. 55

Specificare il numero di indagini che si prevede verranno effettuate durante il primo periodo di esercizio della nuova infrastruttura ferroviaria e l'eventuale cadenza temporale;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente eseguirà un'indagine post operam per ogni sito nel primo periodo di esercizio della nuova infrastruttura ferroviaria.

Richiesta integrazioni n. 56

Le sorgenti di emissione per la fase di costruzione sono relative a due fonti principali: manipolazione di inerti (per cui l'inquinante di riferimento è solo il particolato) e macchine operatrici unitamente ad altre sorgenti mobili, per questa categoria si ritiene opportuno considerare anche altri contaminanti dovuti ai gas esausti dei motori. La scelta di considerare solo il particolato nell'analisi delle emissioni e degli impatti derivanti dalla costruzione dell'opera si ritiene non opportuna, così come si ritiene riduttivo fare riferimento solo a questo inquinante nella caratterizzazione della qualità dell'aria riportata nello Studio Atmosfera (INODOODI2RHIM0001001A.pdf). Inoltre, il gruppo di inquinanti considerato nel SIA non è coerente con il gruppo indicato nel PMA;

Estendere la caratterizzazione della qualità dell'aria, lo studio delle emissioni e delle ricadute al suolo per la fase di costruzione a tutti gli inquinanti previsti nel Piano di Monitoraggio Ambientale. Riportare Testo prescrizione;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente ha esteso la valutazione delle emissioni e degli impatti in fase di cantiere anche alle macchine operatrici ed ai mezzi pesanti adibiti al trasporto degli inerti. Inoltre, sono stati presi in considerazione oltre al particolato anche CO, NO2 ed SO2.

Si ribadisce che si ritiene necessario aggiornare la caratterizzazione della qualità dell'aria e lo studio delle emissioni/impatti integrando gli inquinanti mancanti in modo da avere un allineamento con quelli riportati

nel PMA e quindi una confrontabilità tra *ante operam*, corso d'opera e *post operam*.

Richiesta integrazioni n. 57

Per la valutazione del sollevamento delle polveri generato dalle lavorazioni sul fronte di avanzamento dei lavori (F.A.L.) nel SLA vengono usate le relazioni specificatamente elaborate dall'EPA; in particolare, in Tabella 9 (pag.49) Tabella 12 (pag.S3), Tabella 16 (pag.S7) si riportano i fattori di emissione ottenuti per attività di costruzione e per diversa tipologia di tratto di linea ferroviaria.

✓ *Riportare nella relazione l'indicazione esatta delle formule EPA utilizzate per la stima dei fattori di emissione in modo da poter valutare l'opportunità o meno dell'applicazione delle stesse;*

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Con riferimento alle fasi di lavorazione indicate, si sono adottate le relazioni consigliate per quanto attiene le attività di scotico, riporto/stesa strati e di compattazione del terreno.

Richiesta integrazioni n. 58

In merito all'analisi delle attività nelle aree di cantiere, nella tabella 22 (pag. 62) dell'elaborato INODOODI2RHIM0001001A.pdf viene riportato il fattore di emissione delle polveri prodotte dai motori dei mezzi d'opera, senza tuttavia l'indicazione della fonte cui si fa riferimento per i dati riportati in tabella.

✓ *Riportare la fonte bibliografica dei dati riportati in tabella;*

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: L'elaborato è stato aggiornato inserendo la fonte di riferimento per la stima del fattore di emissione ovvero è la banca dati "EMEP/EEA emission inventory guidebook 2013".

Si chiede quindi di indicare quale tra le due è la metodologia di riferimento e, nel caso, quella scelta fosse quella dell'EMEP/EEA si ritiene opportuno integrare la tabella 22 (pag.64 INOD01DI2RHIM0001001B.pdf) con i fattori di emissioni relativi anche agli altri inquinanti di riferimento.

Richiesta integrazioni n. 59

In merito all'emissione di polveri da attività di lavorazione degli inerti nelle aree di cantiere, nello Studio dell'Atmosfera INODOODI2RHIM0001001A.pdf, è stata considerata la Movimentazione/Carico/Scarico materiali polverosi e pietrosi (pag. 61), facendo riferimento alla sezione 11.19.2 "Crushed stone processing and pulverized mineral processing" dell'inventario EPA AP-42, senza considerare la stima di emissione di polveri dovuta all'attività di stoccaggio per i cantieri dove viene svolta questa attività. Nella tabella riportata viene inoltre fornito un unico fattore di emissione per carico/scarico/movimentazione, mentre il documento dell'EPA prevede che queste lavorazioni siano considerate singolarmente e ognuna abbia un proprio metodo di valutazione:

Dettagliare la modalità di stima del fattore di emissione suddetto ed estendere la valutazione delle emissioni di particolato anche all'attività di stoccaggio;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: "Per quanto riguarda le emissioni dovute ad operazioni di movimentazione/carico/scarico di materiali polverosi si è fatto riferimento alla sezione 13.2.4 che riporta le emissioni totali per le seguenti attività: carico, traffico di mezzi nell'area di stoccaggio, erosione del vento e scarico.

Il contributo delle emissioni per erosione è stato stimato dalle formule riportate al capitolo 1.4 delle "linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti dell'ARPAT". Il fattore di emissione risultante è dell'ordine di 10-5 kg/m² che comunque è contenuto in quello globale stimato dalle relazioni dell'EPA."

Si ritiene opportuno stimare il contributo emissivo dell'attività di scotico e sbancamento del materiale superficiale e di conseguenza integrarlo nell'input emissivo a CALMET.

Richiesta integrazioni n. 60

Il numero di superamenti del valore limite medio giornaliero del recettore R8, prossimo al cantiere CO 3.4, come da tabella 28 (pag. 88) dello Studio Atmosfera (INODOODI2RHIM0001001A.pdf), anche se inferiore al limite stabilito dal DLgs 155/2010 di 35 superamenti nel corso dell'anno solare, è comunque molto vicino allo stesso, essendo pari a 30.

Effettuare una valutazione dell'impatto degli inquinanti per il recettore R8 (agricolo-residenziale), data la stretta vicinanza con il cantiere CO 3.4, considerando anche l'efficacia di rimozione delle singole misure di contenimento indicate nel paragrafo 1.4.4 in modo da avere una valutazione finale a valle

dell'applicazione delle stesse e poter verificare il permanere o meno delle criticità evidenziate dall'applicazione modellistica;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Per mitigare l'impatto del cantiere CO 3.4 il Proponente dichiara che saranno attuate tutte le azioni di riduzione delle emissioni, in particolare quelle relative al risollevarimento delle polveri da parte dei mezzi di trasporto e alle operazioni di movimentazione e stoccaggio dei materiali inerti, dotando il cantiere di un impianto lavaruote ed effettuando frequenti operazioni di bagnatura delle piste oppure provvedendo alla loro pavimentazione. Tali mitigazione annulla la criticità evidenziata.

Si ritiene opportuno che il Proponente spieghi meglio il risultato ottenuto.

Richiesta integrazioni n. 61

Con riferimento all'applicazione modellistica per la valutazione dell'impatto da polveri dovute al Fronte Avanzamento Lavori (F.A.L.), secondo quanto riportato in merito alle mappe di isoconcentrazione e alle Tabelle 23-36 (pagg.80-84), considerando l'entità dei superamenti, pur in regime cautelativo, si ritiene opportuno porre l'attenzione sull'efficacia e la corretta applicazione delle misure di mitigazione previste (vedi PMA).

Integrare la valutazione dell'impatto degli inquinanti, considerando anche l'efficacia di rimozione delle singole misure di contenimento indicate nel paragrafo 1.4.4, in modo da avere una valutazione finale a valle dell'applicazione delle stesse e poter verificare il permanere o meno delle criticità evidenziate dall'applicazione modellistica;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: È stata fatta una valutazione di riduzione degli impatti a partire dalla percentuale di riduzione delle emissioni, per ciascuna attività del F.A.L., calcolata in base all'efficacia delle misure di abbattimento adottate. Si ritiene opportuno che il Proponente spieghi meglio il risultato ottenuto.

Richiesta integrazioni n. 62

La relazione del Quadro di riferimento progettuale (IN0D01DI2RGSA000G001E.pdf) riporta che sono stati calcolati anche gli impatti residui, ovvero gli impatti a valle delle mitigazioni previste in sede progettuale, dai cui esiti risulta che il valore del livello di impatto residuo calcolato è "medio", ovvero un impatto che non costituisce normalmente un elemento rilevante del processo decisionale ma richiede, in ogni caso, il controllo e la verifica delle stime effettuate: Valutare gli impatti residui;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Gli interventi di mitigazione determinano per le diverse attività emissive le percentuali di abbattimento medie riportate in tabella da cui si evince che gli impatti residui, in presenza di interventi di mitigazione "standard" sono pari al 50% di quelli stimati.

Richiesta integrazioni n. 63

Effettuare una stima delle emissioni totali dovute alle attività di scavo e trasporto dei materiali necessari per la realizzazione degli elettrodotti e, in base ai risultati ottenuti valutare l'opportunità di effettuare uno studio di impatto;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Gli elettrodotti previsti nel progetto sono di due tipologie: Elettrodotti aerei e Cavidotti. La costruzione degli elettrodotti avviene attraverso la installazione di "micro-cantieri" (area interessata mediamente di circa 80 x 40 m); dai dati di progetto risulta che per gli elettrodotti è previsto un volume di scavo di circa 7.150 mc su una lunghezza di 7630 m; per il cavidotto interrato, che verrà realizzato tra la sottostazione elettrica TERNA "Dugale" ubicata in Comune di Arcole (VR), e la futura sottostazione elettrica AV/AC 132kV di Locara che sarà realizzata nel Comune di San Bonifacio (VR), si prevedono circa 10.500 mc di volume di scavo per una lunghezza di 4285 m. Il rapporto quindi volume di scavo per metro lineare di opera è di 0.94 mc/m per il cavidotto aereo e di 2.45 mc/m per il cavidotto interrato.

È quindi evidente che è questa seconda tipologia di opera quella che può avere un maggior impatto sulle emissioni in atmosfera.

Richiesta integrazioni n. 64

Indicare le possibili azioni di mitigazione;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: ????

Richiesta integrazioni n. 65

Nella "Relazione del Quadro ambientale" (IN0D01DI2RGSAA000A001E.pdf) e nello "Studio Atmosfera" (IN0D00DI2RHIM0001001A.pdf) non sono ravvisati elementi riferiti alla componente ambientale Atmosfera per le attività di cava previste dal progetto:

effettuare una stima delle emissioni e degli impatti dovuti alle attività inerenti le cave;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente ha effettuato la valutazione degli impatti della attività inerenti le cave; in particolare è stato studiato l'impatto del Bacino ad uso irriguo in loc. DIGA nel Comune di Zevio e l'impatto dovuto al trasporto degli inerti nei percorsi sito/cantieri.

Si ritiene che la risposta fornita dal Proponente non sia esaustiva, **ma in relazione al fatto che le due cave di prestito sono state eliminate in seguito a specifica richiesta della regione richiesta di integrazione non è più motivata.**

Richiesta integrazioni n. 66

Nella "Relazione del Quadro ambientale" (IN0D01DI2RGSAA000A001E.pdf) e nello "Studio Atmosfera" (IN0D00DI2RHIM0001001A.pdf) non sono ravvisati elementi riferiti alla componente ambientale Atmosfera per le attività di cava previste dal progetto; indicare le possibili azioni di mitigazione;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: vedi richiesta integrazioni n. 65

Richiesta integrazioni n. 67

Effettuare una stima delle emissioni e degli impatti dovuti a tale fonte di emissione;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente indica che lo Studio di Impatto Ambientale è stato integrato con la valutazione dell'impatto riguardante le emissioni da traffico indotto cave/cantieri. In particolare l'esito è stato riportato in forma tabellare come impatto in funzione della distanza dalla sede stradale per PM10, CO, NO2 e SO2. Si ritiene opportuno integrare la relativa simulazione modellistica. Vedi richiesta integrazioni n. 65

Richiesta integrazioni n. 68

Nel capitolo 4 del PMA viene riportato che " La scelta dei punti di misura è stata effettuata sulla base delle risultanze delle analisi ambientali condotte nel SIA e nel corso del Progetto Definitivo. La dislocazione dei punti tiene conto della disposizione del ricettore rispetto alle sorgenti potenziali (Cantieri fissi, Cave, Fronte Avanzamento Lavori, viabilità pubblica interessata dai mezzi di cantiere) e della zonizzazione del territorio effettuata ai sensi del DLgs 155/2010". Vengono indicati 15 punti di indagine che sembrano non coincidere con i ricettori individuati nel SIA. Il PMA sembra non essere coerente con le indicazioni contenute nel SIA.

Indicare le ragioni di tale scelta;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Nel SIA si sono analizzati in dettaglio i ricettori per i quali si è valutato un maggiore impatto sulla qualità dell'aria individuandone circa 8. Il PMA contiene sia questi ricettori che altri per i quali si è comunque ritenuto opportuno organizzare campagne di monitoraggio a scopo cautelativo.

3.5 PIANO DI UTILIZZO TERRE

Richiesta integrazioni n. 69

Integrare il PUT con l'indicazione precisa, per le cave in merito, dei volumi escavati e dei volumi conferiti;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Piano di Utilizzo dei materiali di scavo è stato integrato come da richiesta.

Richiesta integrazioni n. 70

Riutilizzo dei materiali assoggettati a trattamenti rientranti nella normale pratica industriale (Cap. 7, pagg. 97-98).

Osservazioni: Nel PUT il Proponente riporta che: "le operazioni di cui sopra [operazioni di normale pratica industriale] saranno condotte sempre nel rispetto dei requisiti previsti per i sottoprodotti e dei requisiti di qualità ambientale generale".

Chiarire quali trattamenti verranno effettuati nel rispetto della definizione di normale pratica industriale di cui all'Allegato 3 del DM 161/2012;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Nel Piano di Utilizzo Terre sono stati indicati i trattamenti che verranno effettuati nel rispetto della definizione di normale pratica industriale di cui all'Allegato 3 del DM 161/2012.

Si ritiene che il Proponente debba stralciare le operazioni indicate, tra quelle di normale pratica industriale eventualmente eseguibili sui materiali.

Richiesta integrazioni n. 71

Integrare il bilancio dei materiali con:

- ✓ volumi approvvigionati da ciascuna delle tre cave;
- ✓ volumi di materiale da scavo riutilizzati in ciascuna delle tre cave;
- ✓ volumi approvvigionati dalle cave di mercato;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente ha integrato il bilancio dei materiali con:

- volumi approvvigionati dal bacino;
- volumi di materiale da scavo riutilizzati;
- volumi approvvigionati dalle cave di mercato

In sintesi, dagli scavi saranno prodotti circa 3.880.000 mc di cui circa 1.000.000 di terreno vegetale e circa 2.800.000 di scavi vari.

Nell'ambito della Linea e delle opere connesse si prevede il riutilizzo di circa 1.350.000 mc per i ripristini delle aree lungo linea, la formazione di rilevati di linea e riempimenti vari e circa 330.000 per la formazione dello strato impermeabile del Bacino ad uso irriguo di Zevio; i restanti 2.150.000 mc circa da conferire presso le cave di mercato che hanno dichiarato la preventiva disponibilità alla ricezione degli stessi nell'ambito di quanto disciplinato dal D.M. 161/2012.

CONFERIMENTI: 2,5 MLN di mc di materiale di scavo (al netto dei riutilizzi interni):

circa 0,33 MLN di mc nel bacino di laminazione per uso irriguo in Comune di Zevio;

circa 2,15 MLN di mc equamente ripartiti nelle cave VRC08, VRC09, VRC25, VRC26, VRC27 e VRC34 nel DISTRETTO DI VERONA OVEST.

Mentre il fabbisogno totale, al netto del riutilizzo interno di cui sopra, è pari a circa 5,9 MLN di mc ovvero:

FABBISOGNI: 1,9 MLN di mc di inerte pregiato (per calcestruzzo, per strati anticapillari e per misti cementi) equamente ripartiti dai seguenti siti:

circa 0,95 MLN di mc dalla cava VRC25 nel DISTRETTO DI VERONA OVEST;

circa 0,95 MLN di mc dalle cave VRC30 e VRC34 nel DISTRETTO DI VERONA OVEST (Le cave VRC30 e VRC34 sono confinanti e quindi considerabili come unica cava ai fini dei trasporti).

FABBISOGNI: 0,6 MLN di mc di inerti da stabilizzati equamente ripartiti dai seguenti siti:

Cava TVC82 nel DISTRETTO DI TREVISO;

Cava di calcare VIC70 nel DISTRETTO DI VICENZA;

Cava di calcare VIC71 nel DISTRETTO DI VICENZA;

Cava di calcare VIC77 nel DISTRETTO DI VICENZA.

FABBISOGNI: 3,4 MLN di mc di inerti tout venant:

circa 2,9 MLN di mc dal bacino di laminazione per uso irriguo in Comune di Zevio;

circa 0,5 MLN di mc equamente ripartiti dai seguenti siti:

Cava TVC82 nel DISTRETTO DI TREVISO;

Cava di calcare VIC70 nel DISTRETTO DI VICENZA;

Cava di calcare VIC71 nel DISTRETTO DI VICENZA;

Cava di calcare VIC77 nel DISTRETTO DI VICENZA.

In sintesi, si ritiene opportuno che il Proponente fornisca maggiori chiarimenti in merito alle utilizzazioni specifiche di cui sopra.

Richiesta integrazioni n. 72

Integrare il bilancio dei materiali con:

- ✓ volumi approvvigionati da ciascuna delle tre cave;
- ✓ volumi di materiale da scavo riutilizzati in ciascuna delle tre cave;

✓ volumi approvvigionati dalle cave di mercato

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente ha aggiornato il Piano di Utilizzo dei materiali di scavo con l'introduzione di un maggior coinvolgimento delle cave di mercato, specificando maggiormente il riutilizzo del materiale da scavo nelle cave di mercato stesse, di cui alla richiesta integrazioni n. 71.

Richiesta integrazioni n. 73

Approfondire in maniera esaustiva la movimentazione del materiale da scavo.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva

Sintesi della risposta: Nel Piano di Utilizzo è stata approfondita in maniera esaustiva la movimentazione del materiale da scavo.

Si segnala che la formulazione della Q73 non ha rispecchiato la richiesta originaria di Ispra con la quale si faceva riferimento a uno schema grafico riportato alla pag. 104 del PUT versione Settembre 2015 e si chiedeva di chiarire quello schema stesso. Tale schema è stato poi espunto nella nuova versione del PUT.

Richiesta integrazioni n. 74

Identificare i siti di produzione con preciso riferimento alle disposizioni normative in relazione al concetto di "sito perimetrato" (ovvero di "cantiere").

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Piano di Utilizzo Terre è stato aggiornato con l'identificazione dei siti di produzione come da normativa.

La produzione dei materiali di scavo avverrà lungo tutto il tracciato dell'Opera ferroviaria Verona - Bivio Vicenza e delle opere connesse; pertanto sono stati definiti i singoli 10 tratti che costituiscono i siti di produzione dei materiali di scavo.

Precisamente per ogni singolo tratto (sito di produzione) sono definiti:

numero e localizzazione dei siti di produzione;

localizzazione dei siti di utilizzo lungolinea;

volumi di utilizzo distinti per sito di produzione e per tipologia;

flussi di materiali tra i siti di produzione e siti di utilizzo.

Si ritiene opportuno chiarire meglio gli aspetti relativi alle disposizioni normative.

Richiesta integrazioni n. 75

Definire:

a. numero e localizzazione dei siti di produzione;

b. localizzazione dei siti di utilizzo lungolinea (che non possono coincidere con i siti di produzione);

c. volumi di utilizzo distinti per sito di produzione e per tipologia;

d. flussi di materiali tra siti di produzione e siti di utilizzo;

e. oltre a tutti i restanti contenuti dell'Allegato 5 della Norma. Riportare Testo prescrizione

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Piano di Utilizzo Terre è stato aggiornato con l'identificazione dei siti di produzione come da normativa.

La produzione dei materiali di scavo avverrà lungo tutto il tracciato dell'Opera ferroviaria Verona - Bivio Vicenza e delle opere connesse; pertanto sono stati definiti i singoli 10 tratti che costituiscono i siti di produzione dei materiali di scavo.

Precisamente per ogni singolo tratto (sito di produzione) sono definiti:

• numero e localizzazione dei siti di produzione;

• localizzazione dei siti di utilizzo lungolinea;

• volumi di utilizzo distinti per sito di produzione e per tipologia;

• flussi di materiali tra i siti di produzione e siti di utilizzo.

Si ritiene opportuno chiarire meglio gli aspetti relativi alle disposizioni normative.

Richiesta integrazioni n. 76

Osservazioni: Ai sensi della definizione di "sito di deposito intermedio", data dalla Norma, all'art. 1, comma 1, lettera "o", le aree localizzate dal Proponente non possono essere considerate siti di deposito intermedio

poiché non sono esterni al/ai sito/i di produzione.

Il Proponente riporta che per ogni tratto di linea sarà prevista un'area di deposito intermedio per lo stoccaggio di terre/materiale vegetale, così suddivise:

CO 1.3 - Cantiere operativo "San Martino";

CO 2.4 - Cantiere operativo "Belfiore";

CO 3.4 - Cantiere operativo "Bonifacio";

CO 4.5 - Cantiere operativo "Montecchio";

Questo non coincide con quanto riportato alle tabelle di pag. 111 e 112, da cui risultano 11 siti.

Chiarire la differenza nell'impiego dei termini "materiali" e "terre" nelle ultime due colonne a destra della tabella di pag. 111

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Nella relazione del "Piano di Gestione e di Utilizzo delle Terre ex D.M. 161/2012" sono state indicate in maniera chiara le aree di deposito intermedio e le definizioni di materiali e terre.

A beneficio della chiarezza, si precisa che il combinato disposto dell'art. 10, comma 1 della Norma:

"Il deposito del materiale escavato in attesa dell'utilizzo ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera b), avviene all'interno del sito di produzione e dei siti di deposito intermedio e dei siti di destinazione. Il Piano di Utilizzo indica il sito o i siti di deposito intermedio. (...)"

e dell'art. 1, comma 1, lettera o:

"sito di deposito intermedio: il sito, diverso dal sito di produzione, come risultante dal Piano di Utilizzo di cui alla lettera h) del presente articolo, in cui il materiale da scavo è temporaneamente depositato in attesa del suo trasferimento al sito di destinazione"

evidenza che per "sito di deposito intermedio" debba intendersi un'area non coincidente con il sito di produzione; all'interno di quest'ultimo è comunque possibile, ai sensi della Norma, effettuare un "deposito in attesa di utilizzo".

Si ritiene quindi opportuno modificare la Relazione del PUT prevedendo le considerazioni di cui sopra.

Richiesta integrazioni n. 77

Requisiti dei materiali in funzione dei siti di destinazione (cap. 13, pagg. 120-126): materiali riutilizzabili per riinterri, riempimenti, rimodellazioni e rilevati

Osservazioni:

Nel PUT il tema dell'inquadramento urbanistico futuro viene trattato solo con elaborati cartografici denominati "Carta delle previsioni urbanistiche", senza una trattazione di accompagnamento e senza che vengano riportate le eventuali aree suscettibili di modifica urbanistica, non permettendo di avere un quadro accessibile circa lo specifico adempimento normativo.

Aggiornare il documento in relazione all'idoneità dei siti di destinazione individuati ai fini dell'utilizzo dei materiali di scavo aventi definite caratteristiche ambientali.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: È stato aggiornato il cap. 5.4 e le relative tavole nella relazione del Piano di utilizzo. Si chiede di chiarire:

- la motivazione della discontinuità delle progressive chilometriche
- se la mancanza della indicazione delle previsioni urbanistiche future sia dovuta alla loro coincidenza con quelle urbanistiche attuali; in caso contrario si chiede di indicare per quali aree (tratti) siano previste modifiche della pianificazione e di quale tipo esse siano.

Richiesta integrazioni n. 78

Ubicazione delle prospezioni (Cap. 14.1.2, pag. 130-134) (numero e profondità):

Osservazioni: La Norma prevede che per opere lineari debba essere effettuato un campionamento almeno ogni 500 metri lineari.

Dalla tabella sinottica delle pagine 137-140, è stato possibile acquisire informazioni in merito alla cadenza di campionamento. In alcuni casi l'interlinea non ha rispettato la prescrizione normativa come ad esempio tra R37V-BH5V e R38V-BH6V (ca. 1150 m).

Le carte riportanti i punti di campionamento (da INODOODI2P5CA000! 004B a INODOODI2P5CA000! 023B) non contengono una legenda dei simboli.

Aggiornare i documenti rispetto a quanto prevede la Norma.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Sono stati aggiornati le cartografie dell'ubicazione dei punti di campionamento ed è

stata aggiornata la legenda dei simboli. Si ritiene necessario che il Proponente esegua i sondaggi residui.

Richiesta integrazioni n. 79

Osservazioni: Le tabelle delle pagine 137-140 riportano le informazioni derivanti dal Piano di campionamento, una volta definita la profondità massima di scavo in funzione di quattro tipologie di opere e lo schema di campionamento per ciascuna di esse.

Verificare se la profondità di sondaggio corrisponde alla profondità massima prevista dello scavo, poiché si è verificato che, a parità di profondità di sondaggi è stato prelevato un diverso numero di campioni; in tali casi, inoltre, la quota del campione di fondo scavo dovrebbe coincidere con la quota massima di sondaggio.

Risposta del Proponente: Si ritiene che la risposta non sia esaustiva.

Sintesi della risposta: In alcuni casi la profondità di sondaggio non corrisponde alla profondità massima prevista dello scavo in quanto i campionamenti sono stati fatti anche per fini geotecnici e quindi spinti a profondità maggiori.

Si richiede di integrare le tabelle delle pagg. 134-137 con una colonna che indichi quale sia, per ogni punto di sondaggio, la profondità massima di scavo prevista per l'opera in quel punto così che sia verificabile l'adesione alle prescrizioni del dettato normativo.

Richiesta integrazioni n. 80

Ricerchare ulteriori parametri che possono avere origine dall'utilizzo prevalentemente agricolo del territorio quali ad esempio i fluoruri, i fenoli clorurati e i fitofarmaci (pesticidi).

Risposta del Proponente: Si ritiene che la risposta sia esaustiva.

Sintesi della risposta: come riportato al capitolo 14 del piano di Utilizzo, la scelta dei parametri di indagine è stata ricavata dalle precedenti informazioni e dalle considerazioni espresse nel modello concettuale descritto per l'opera.

In considerazione della specifica richiesta, in fase di Progetto Esecutivo si prevede di integrare il set analitico con la determinazione di parametri relativi alla vocazione territoriale prevalentemente agricola dei fluoruri, dei fenoli clorurati e dei fitofarmaci (pesticidi).

Richiesta integrazioni n. 81

Integrare nel set analitico individuato per le acque sotterranee il Vanadio e l'Antimonio.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Nella fase di indagine per la predisposizione del Piano di Utilizzo, è stata indagata anche la matrice acque sotterranee in corrispondenza dei piezometri realizzati e i risultati riportati al cap. 14.1.6 della relazione del Piano di utilizzo.

Si ritiene che il Proponente debba integrare il piano di campionamento con il prelievo di un campione di acque sotterranee per ciascun sondaggio dove l'opera interagisce con la falda superficiale.

Richiesta integrazioni n. 82

Specificare il numero di indagini che si prevede verranno effettuate durante il primo periodo di esercizio della nuova infrastruttura ferroviaria e l'eventuale cadenza temporale;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente specifica che si integrerà nel set analitico individuato per le acque sotterranee il Vanadio e l'Antimonio nella fase esecutiva.

Richiesta integrazioni n. 83

Indicare quali valutazioni abbiano condotto a individuare i numerosi sondaggi effettuati sui tre siti di destinazione.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Come riportato al cap. 14.1.7.1, l'approccio di base per scegliere l'ubicazione dei punti di campionamento sui siti di destinazione è uguale a quello utilizzato per i siti di produzione ovvero seguendo un criterio sia sistematico che discrezionale.

Il campionamento quindi è avvenuto ai seguenti intervalli rispetto alla quota del piano campagna:

quota 0,0 ÷ -1,0 m dal piano campagna,

quota intermedia variabile da -1,0 a -2,0 m dal piano campagna,

quota intermedia variabile da -3,0 a -4,0 m dal piano campagna,

quota di fondo scavo variabile tra -5,0 e -6,0 m circa dal piano campagna in funzione del rinvenimento della

porzione satura del terreno.

Richiesta integrazioni n. 84

Riportare i risultati delle analisi ambientali integrative dei materiali con un rischio potenziale per l'ambiente in forma sintetica e chiara.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente dichiara che sulle aree di cui sopra sono state condotte indagini ambientali preliminari integrative. Tali aree saranno oggetto di ulteriori integrazioni di indagini per verificare concretamente la possibilità di riutilizzo dei terreni di scavo da esse provenienti o, in alternativa, se vi siano presupposti per l'attivazione di altri tipi di procedure previsti dalla parte quarta del D.Lgs. 152/2006.

I materiali provenienti dai siti potenzialmente contaminati verranno gestiti a norma di legge in funzione delle loro caratteristiche chimico fisiche; i risultati delle analisi ambientali integrative dei materiali con un rischio potenziale per l'ambiente sono stati riportati nel PUT in forma tabellare. Le informazioni fornite evidenziano che solo in due casi (LF1-04 e LF1-06) i materiali presenti in dette aree sarebbero riutilizzabili all'interno del Piano di Utilizzo. In tutti gli altri casi sarebbe previsto lo smaltimento in discarica o l'avvio a recupero. Mancano informazioni relative a LF1-08 in cui il rischio potenziale è legato alla presenza di una di-scarica di rifiuti inerti (pk 27.280 – pk 27.475) e, inoltre, le informazioni relative al sub lotto 02 ridotto, si chiede quindi di inserire nel PUT informazioni relative a queste aree.

Richiesta integrazioni n. 85

Riportare l'eventuale idoneità dei materiali provenienti dalle aree con un rischio potenziale per l'ambiente e le loro specifiche modalità di riutilizzo.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Sulle aree di cui sopra sono state condotte indagini ambientali preliminari integrative, i cui risultati sono riportati nei documenti di Progetto. Il proponente dichiara che tali aree saranno oggetto di ulteriori integrazioni di indagini per verificare concretamente la possibilità di riutilizzo dei terreni di scavo da esse provenienti o, in alternativa, se vi siano presupposti per l'attivazione di altri tipi di procedure previsti dalla parte quarta del D.Lgs. 152/2006.

Dalla lettura delle integrazioni si rileva che mancano informazioni relative a LF1-08 in cui il rischio potenziale è legato alla presenza di una di-scarica di rifiuti inerti (pk 27.280 – pk 27.475), e che mancano, inoltre, le informazioni relative al sub lotto 02 ridotto; si chiede quindi di inserire nel PUT informazioni relative a queste aree.

Richiesta integrazioni n. 86

Indagini di caratterizzazione previste in corso d'opera (Cap. 16, pagg. 179-184).

✓ Integrare il PUT con la previsione della caratterizzazione in cumuli in fase esecutiva, secondo quanto indicato nell'allegato 8 della Norma, e con le modalità di gestione dei cumuli, in modo che siano garantite la stabilità, l'assenza di erosione da parte delle acque e la dispersione in atmosfera di polveri

Documenti di trasporto [Cap. 17.2, pag g. 185-187):

Osservazioni:

il fac simile del documento di trasporto contenuto nel PUT deve riportare il riquadro per la firma del ricevente;

l'individuazione dei siti di produzione, dei siti di destinazione e dei siti di deposito intermedio è determinante anche per definire la documentazione di accompagnamento dei materiali da scavo in tutte le fasi successive all'uscita degli stessi dal sito di produzione (art. 11, comma I della Norma).

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il PUT è stato integrato con la caratterizzazione in cumuli come indicato all'allegato 8 della 161/2012 riguardante la caratterizzazione in fase esecutiva dei cumuli. Il documento di trasporto è stato integrato con la parte mancante.

3.6 RUMORE E VIBRAZIONI

Richiesta integrazioni n. 87

In relazione allo scenario di medio periodo post operam, sono stati individuati superamenti per 545 ricettori; nella fase di post mitigazione (barriere) i superamenti sono stati riscontrati esclusivamente in corrispondenza di 208 ricettori, ridotti a 80 ricettori per gli interventi diretti riportati nella documentazione presentata (128 ricettori); indicare quali interventi di mitigazione verranno adottati per:

a. i ricettori per i quali rimane un superamento dei limiti (80 ricettori);

b. i ricettori sensibili localizzati a Verona e San Bonifacio.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che: "Per i ricettori per i quali si è stimato un impatto in facciata è previsto un indennizzo per la servitù prodotta, mentre per quelli per i quali è previsto un intervento diretto vi è anche superamento dei limiti interni e pertanto, oltre all'indennizzo, è prevista la sostituzione degli infissi e la realizzazione di idonei aeratori."

Richiesta integrazioni n. 88

In relazione agli interventi diretti, per i quali è stato ipotizzato un abbattimento delle pareti e superfici finestrate pari a 18 dB(A) effettuare una campagna di monitoraggio acustico di verifica (ante operam e post mitigazioni), affinché venga garantito il rispetto dei limiti di legge per tutti i ricettori interessati da tali interventi, eventualmente presso quelli ubicati nelle aree in cui la nuova infrastruttura si avvicina e/o si affianca alla linea storica

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Nel piano di monitoraggio sono stati previsti 31 punti di monitoraggio nel 1° e 2° Lotto denominati RUM- FER-XX-YY con lo scopo di garantire il rispetto dei limiti di legge. Alcuni di questi punti sono posizionate in edifici con impatto residuo in facciata.

Richiesta integrazioni n. 89

Effettuare un ulteriore e accurato Studio per entrambi gli edifici storici vincolati del Complesso delle Sorelle della Misericordia (che presentano valori eccedenti i limiti della norma ISO 2631/UNI 9614 per i fabbricati residenziali nel periodo notturno), con valutazioni puntuali anche rispetto alla UNI 9916 "Criteri di misura e valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici" e la DIN 4150, parte 3.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Lo studio sulle vibrazioni per la fase di esercizio, aggiornato considerando nelle valutazioni di impatto la somma in potenza delle emissioni generate dal transito contemporaneo sui tre diversi binari di corsa adiacenti al ricettore e con valutazioni puntuali relativamente al criterio valutativo della UNI 9916, evidenzia che con gli interventi mitigativi previsti i livelli in corrispondenza dei citati edifici vincolati sono inferiori ai limiti di norma.

Richiesta integrazioni n. 90

Integrare il Piano di Monitoraggio post operam, con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa (2631/UNI 9614 e UNI 9916/DIN 4150, parte 3), per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente impattati, affinché venga garantito il rispetto dei limiti di legge, con particolare riferimento:

ai superamenti individuati (criticità) e riportati nella tabella riportata alle pagine 80 e 81 dell'elaborato INODOODI2RGIM0006005B "Studio Vibrazionale" (nonché a pag. 255 dell'elaborato INODOJDI2RGSAAOOOAOOJE - "Relazione del Quadro di Riferimento Ambientale");

ai superamenti individuati presso i ricettori (criticità) e riportati nella tabella a pag. 83+85 dell'elaborato INODOODI2RGIM0006005B "Studio Vibrazionale" (nonché a pag. 253+254 dell'elaborato INOD01DI2RGSAAOOOAOOIE - "Relazione del Quadro di Riferimento Ambientale"). Riportare Testo prescrizione

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il PMA è stato integrato per la fase post operam con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente impattati. I punti di monitoraggio previsti per la fase post operam sono stati incrementati con particolare riferimento alle aree critiche individuate dallo studio vibrazionale.

Richiesta integrazioni n. 91

Nella "Relazione specialistica atmosfera" INOD02DI2RHIM0001201B.pdf capitolo 1.4), il modello scelto per la valutazione delle ricadute al suolo relativamente al II sublotto è AERMOD, mentre per l'analisi della componente atmosfera nel I sublotto è stata usata la catena modellistica CALMET-CALPUFF.

✓ motivare la scelta di utilizzare due modelli diversi per la valutazione degli impatti del sublotto e del 2 sub-lotto.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente indica che il modello AERMOD è un modello stazionario di tipo gaussiano particolarmente idoneo per simulare la dispersione di inquinanti nello strato limite atmosferico. Non dovendo simulare inquinanti reattivi e data l'orografia semplice del territorio il Proponente ha ritenuto opportuno utilizzare, per la modellazione in atmosfera del secondo sublotto, il modello AERMOD in sostituzione del modello CALPUFF in quanto sulle scale spaziali limitate che caratterizzano lo studio in oggetto, i due modelli sono equivalenti come dimostrano numerosi riferimenti di letteratura (Busini et al. Comparison of CALPUFF and AERMOD models for odour dispersion simulation Chemical Engineering Transactions, 30, 205-210 DOI:10.3303/CET1230035).

Richiesta integrazioni n. 92

In merito all'applicazione modellistica effettuata con il modello AERMOD, integrare la documentazione presentata con gli input meteorologici e con la definizione dell'intervallo temporale a cui fa riferimento la simulazione effettuata.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: La relazione è stata integrata con gli input meteorologici della stazione meteo di Brendola (VI) misurati come valori medi orari nell'anno 2014 dal 1/1 al 31/12/2014.

Richiesta integrazioni n. 93

Riportare i risultati dell'applicazione modellistica anche in forma tabellare, con riferimento specifico ai recettori considerati e confrontando i risultati ottenuti con i limiti normativi.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: La documentazione di progetto è stata aggiornata riportando i risultati dell'applicazione modellistica in forma tabellare relativamente al recettore considerato, da cui si evidenzia come tutti i valori siano inferiori ai limiti di normativa.

Richiesta integrazioni n. 94

Il PMA al capitolo 4 riporta che "La scelta dei punti di misura è stata effettuata sulla base delle risultanze delle analisi ambientali condotte nel SIA e nel corso del Progetto Definitivo. La dislocazione dei punti tiene conto della disposizione del recettore rispetto alle sorgenti potenziali (Cantieri fissi, Cave, Fronte Avanzamento Lavori, viabilità pubblica interessata dai mezzi di cantiere) e della zonizzazione del territorio effettuata ai sensi del D.lgs 155/2010". I punti d'indagine indicati (in numero di 3) sembrano non coincidere con i recettori individuati nel SIA.

✓ indicare le ragioni di questa scelta.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Nel SIA si sono analizzati in dettaglio i recettori per i quali si è valutato un maggiore impatto sulla qualità dell'aria. Nella tabella che segue sono riportati i recettori indicati nel PMA, evidenziando in grigio quelli individuati nel SIA.

ATM-M1-ME-001	Montebellio Vicentino	33+100	11°23'28.45 E	AO	Traffico veicolare su strada locale	PM, PM, PA, BTX-Met
			45°23'05.43 N	CO	FAL (Viedotto)	
ATM-M1-ME-002	Montebellio Vicentino	34+700	11°24'55.31 E	AO	Traffico veicolare esistente (strada locale)	PM, PM, PA (BaP), SO, NO, NO, CO, CO, BTX-Met
			45°27'19.56 N	CO	FAL (Viedotto) e CI 4.2 - CO 4.3 incremento traffico veicolare	
ATM-M2-NM-003	Montebellio Maggiore	39+500	11°25'32.00 E	AO	Traffico veicolare su strada locale	PM, PM, PA (BaP), SO, NO, NO, CO, CO, BTX-Met
			45°29'40.08 N	CO	CO 4.5 incremento traffico veicolare	

3.7 AMBIENTE IDRICO – ACQUE SUPERFICIALI

Richiesta integrazioni n. 95

Approfondire la descrizione dello stato attuale del reticolo idrografico naturale e artificiale, con particolare riferimento alle caratteristiche della rete di irrigazione e bonifica potenzialmente interferita (tipologia costruttiva dei canali, portata, direzione di deflusso, derivazione, recapiti, opere di regolazione, ecc.) riportando nello studio le informazioni in merito all'eventuale presenza di aree soggette ad allagamenti o potenzialmente esondabili e/o con deflusso difficoltoso e la caratterizzazione qualitativa delle acque superficiali e sotterranee;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Relativamente al 1° e 2° subplotto, sono stati approfondite le seguenti tematiche:

- la descrizione della rete idrica superficiale secondaria interferita dalla linea AV/AC;
- le interferenze del Progetto con le aree potenzialmente esondabili e la caratterizzazione qualitativa delle acque superficiali e sotterranee.

Si ritiene che, in generale per il lotto in esame, prima dell'inizio dei lavori gli eventuali volumi di compenso debbano essere individuati e verificati dettagliatamente lungo il tracciato, in relazione anche alla presenza di altre infrastrutture già in essere e/o in progetto, e comunque debba essere verificato che l'inserimento di tali nuove opere idrauliche non alteri lo stato, e di conseguenza l'equilibrio idraulico della zona, in ottemperanza con le indicazioni della normativa vigente.

Richiesta integrazioni n. 96

Approfondire la descrizione dello stato attuale del reticolo idrografico naturale e artificiale, con particolare riferimento alle caratteristiche della rete di irrigazione e bonifica potenzialmente interferita (tipologia costruttiva dei canali, portata, direzione di deflusso, derivazione, recapiti, opere di regolazione, ecc.) riportando nello studio le informazioni in merito all'eventuale presenza di aree soggette ad allagamenti o potenzialmente esondabili e/o con deflusso difficoltoso e la caratterizzazione qualitativa delle acque superficiali e sotterranee;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Relativamente al 1° e 2° subplotto, sono stati approfondite le seguenti tematiche:

- la descrizione della rete idrica superficiale secondaria interferita dalla linea AV/AC;
- le interferenze del Progetto con le aree potenzialmente esondabili e la caratterizzazione qualitativa delle acque superficiali e sotterranee.

Vedi considerazioni di cui alla richiesta integrazioni n. 95.

Richiesta integrazioni n. 97

dettagliare maggiormente le verifiche idrauliche eseguite per gli attraversamenti previsti riportando per ognuno degli attraversamenti le indicazioni precise sui franchi idraulici e sulle quote di sottotrave, secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia di opere pubbliche.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente ha riportato in formato tabellare le portate in alveo e livelli idrometrici nei corsi d'acqua principali (Fibbio, Illasi, Prognolo e Alpone), valutati con il modello uni-bidimensionale in corrispondenza dell'attraversamento della linea AV/AC, per l'evento con tempo di ritorno di 300 anni. Le ve-

rifliche idrauliche condotte sul reticolo idrografico maggiore mostrano franchi idraulici sempre maggiori rispetto a quanto previsto sia dalla normativa vigente che dalle specifiche ferroviarie. Il Proponente afferma che l'obiettivo dello studio idrologico-idraulico 1D e 2D di Marzo 2016, è stato quello di verificare sia le opere di attraversamento dei corsi d'acqua più grandi che quello di valutare se le opere di trasparenza/continuità idraulica, previste in PD, fossero sufficienti oppure andassero adeguate con un ampliamento della sezione trasversale, nel caso di tombini, o con l'estensione delle luci e/o campate dei viadotti. Per questo motivo la modellazione idraulica ha riprodotto l'intero reticolo idrografico interferito estendendo le verifiche anche alla rete consortile, in considerazione del fatto che: storicamente l'evento meteorico eccezionale è concentrato nella parte montana-collinare del bacino (Squaranto, Illasi e sistema Chiampo-Alpone); i canali di pianura sono invece sollecitati dalle acque di esondazione della rete maggiore, in misura anche maggiore visto che le portate e i volumi di esondazione che si riversano nella rete di pianura sono nel complesso superiori a quelli naturali; la rete della bonifica è dimensionata storicamente per $Tr=30$ anni.

Si ritiene necessario, prima della fase esecutiva del progetto, fornire l'elenco completo di tutte le infrastrutture previste nei punti di interferenza della nuova linea AV/AC con il reticolo superficiale principale e secondario (portate, sezioni, ecc.) ed evidenziare per ognuna di esse le informazioni che dimostrino il superamento delle verifiche idrauliche eseguite.

Richiesta integrazioni n. 98

trasmettere una relazione specifica che illustri l'attuazione degli interventi previsti da altri progetti o piani/programmi in relazione alle verifiche idrauliche che condizionano il progetto.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Lo studio idrologico ed idraulico prodotto ad integrazione è stato sviluppato anche in base alla realizzazione di una serie di interventi previsti nel 2018 da parte della Regione Veneto. Quello che le valutazioni del Proponente rilevano è che l'attivazione dei bacini d'invaso, programmati per il 2018, determinerebbero l'annullamento di tutte le tracimazioni arginali e dei più estesi allagamenti del territorio.

Si ritiene necessario, prima della fase esecutiva del progetto, fornire l'elenco completo di tutte le infrastrutture previste nei punti di interferenza della nuova linea AV/AC con il reticolo superficiale principale e secondario (portate, sezioni, ecc.) ed evidenziare per ognuna di esse le informazioni che dimostrino il superamento delle verifiche idrauliche eseguite.

Richiesta integrazioni n. 99

aggiornare le sezioni dei corsi d'acqua interessati dal tracciato di progetto.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Al fine di produrre una modellazione in grado di fornire una rappresentazione il più possibile realistica e in linea con l'effettiva situazione attuale del reticolo idrografico oltre a riprodurre la geometria dei corsi d'acqua principali è stata inserita anche la geometria della rete consortile. Il modello prodotto recepisce, inoltre, anche tutti gli interventi eseguiti dalla Regione Veneto negli ultimi anni garantendo l'attendibilità dei risultati ottenuti. Si osserva che l'inserimento nel modello dei canali consortili è una evidente "forzatura", dal momento che i tempi di ritorno risultano incompatibili e la stessa Autorità di Bacino nella perimetrazione delle aree all'interno del P.A.I. considera solo la rete maggiore, tuttavia tale scelta è risultata utile per una valutazione "cautelativa" della compatibilità idraulica.

Si ritiene necessario, prima della fase esecutiva del progetto, fornire l'elenco completo di tutte le infrastrutture previste nei punti di interferenza della nuova linea AV/AC con il reticolo superficiale principale e secondario (portate, sezioni, ecc.) ed evidenziare per ognuna di esse le informazioni che dimostrino il superamento delle verifiche idrauliche eseguite.

Richiesta integrazioni n. 100

esplicitare come verranno superate le interferenze (tombini, sifoni, deviazioni) in modo da valutare i possibili effetti ambientali e le relative opere di mitigazione.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente dichiara che al fine di evitare qualsiasi effetto negativo al reticolo idrografico superficiale tutte le interferenze con il tracciato ferroviario sono state risolte prevedendo un'adeguata opera di trasparenza/continuità idraulica. Anche durante le fasi di cantierizzazione sono state previste delle appropriate opere per il superamento degli alvei interferiti. Il Proponente riporta un elenco delle opere previste nelle fasi di cantierizzazione.

Si ritiene che il Proponente debba produrre un cronoprogramma adeguato dei lavori di mitigazione e/o compensazione in modo tale da poter valutare anche gli eventuali impatti residui sui corpi idrici superficiali interferiti.

Richiesta integrazioni n. 101

Verificare la deviazione del Rio Acquetta.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: La deviazione avverrà in una ristretta fascia di terreno compresa fra due infrastrutture, una viaria l'altra ferroviaria; la sezione attuale del canale di forma trapezia verrà modificata prevedendo una sezione rettangolare con un minore ingombro planimetrico ma che garantisce, comunque, la continuità idraulica. Il canale attuale viene regolarizzato e rivestito, mantenendo la sezione trapezia, per un tratto di circa 35 metri. Le verifiche idrauliche sono state eseguite impostando una pendenza longitudinale della deviazione uguale alla pendenza dell'alveo attuale ed una portata di progetto, indicata dall'Autorità di Bacino competente, pari a 40 mc/s.

La verifica è stata condotta con il modello di calcolo monodimensionale HEC RAS implementato con una campagna di rilievi celerimetrici che ha permesso di conoscere le geometrie dell'alveo esistente.

L'attraversamento della ferrovia avviene con un tombino scatolare a doppia canna, simulato come un alveo rettangolare con un setto in mezz'aria e una copertura in sommità, di lunghezza di 49,60 metri; all'uscita del tombino, dopo un breve tratto a sezione rettangolare, si presenta l'esigenza di ripristinare la sezione corrente del canale trapezio. Le variazioni di sezione inducono, come emerge dalle verifiche idrauliche, un rigurgito a monte. Al fine di minimizzare questo effetto, visto che generalmente l'entità del rigurgito si riduce man mano che aumenta la lunghezza del tronco di raccordo tra la sezione rettangolare e quella trapezia, è stata prevista in uscita una lunghezza del raccordo di circa 27 metri. La massima altezza idrica nel canale è 2,29 m, a fronte di 4 metri di altezza del canale rettangolare. La massima altezza idrica, invece, nel tombino, di altezza 3,40 metri è di 2,12 metri. Il riempimento massimo che si ha nella canna del tombino è pari al 62% mentre nel canale risulta corrispondente al 57%. In entrambi i casi la percentuale di riempimento è accettabile.

Si ritiene necessario, prima della fase esecutiva, chiarire le modalità con cui si supera l'interferenza con il rio Acquetta e, quindi, si ritiene fondamentale dettagliare la verifica idraulica di tutta l'area interessata dalla deviazione del Rio Acquetta e come quest'ultima si raccorda con le altre opere previste o infrastrutture esistenti nella zona interferita (strade, piloni dell'elettrodotto correlato all'infrastruttura ferroviaria in esame, ecc.).

Richiesta integrazioni n. 102

completare le verifiche idrauliche per il reticolo secondario per tutte le intersezioni previste con il tracciato in progetto e con le relative opere connesse, anche in base alle indicazioni fornite dagli enti competenti in materia.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Si rimanda alle controdeduzioni formulate in base alle prescrizioni del CONSORZIO APV (Prot 592/15 GENN 2016)

Si ritiene necessario, prima della fase esecutiva del progetto, fornire l'elenco completo di tutte le infrastrutture previste nei punti di interferenza della nuova linea AV/AC con il reticolo superficiale principale e secondario (portate, sezioni, ecc.) ed evidenziare per ognuna di esse le informazioni che dimostrino il superamento delle verifiche idrauliche eseguite.

Richiesta integrazioni n. 103

redigere lo studio idraulico di dettaglio relativo alla situazione post operam con l'elaborazione di un apposito modello bidimensionale che definisca con maggior accuratezza le situazioni puntuali in corrispondenza delle interferenze idrauliche con la linea.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: A seguito delle richieste di integrazione avanzate Autorità idrauliche competenti è stato redatto uno studio idrologico-idraulico 2D-ID finalizzato a valutare la compatibilità idraulica dell'opera con i territori attraversati.

Si ritiene che, in generale per il lotto in esame, prima dell'inizio dei lavori gli eventuali volumi di compenso debbano essere individuati e verificati dettagliatamente lungo il tracciato, in relazione anche alla presenza di altre infrastrutture già in essere e/o in progetto, e comunque debba essere verificato che l'inserimento di tali

nuove opere idrauliche non alteri lo stato, e di conseguenza l'equilibrio idraulico della zona, in ottemperanza con le indicazioni della normativa vigente.

Richiesta integrazioni n. 104

concordare con ARPA Veneto il modello di analisi utilizzato e i parametri di verifica della rete di smaltimento, raccolta e trattamento delle acque meteoriche e, conseguentemente, aggiornare i dati di input (serie pluviometriche, portate, ecc.).

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che in fase esecutiva si concorderà con Arpa Veneto il modello di analisi utilizzato e i parametri di verifica della rete di smaltimento, raccolta e trattamento delle acque meteoriche utilizzato nel Progetto Definitivo e si recepiranno eventuali aggiornamenti dei dati di input.

Si ritiene necessario aggiornare e verificare prima della fase esecutiva, le informazioni relative l'analisi quali - quantitativa delle acque meteoriche e le relative verifiche della rete di smaltimento, raccolta, trattamento e scarico. I dati di input (dati idrologici/idraulici) e i risultati di output dei modelli utilizzati (portate, volumi, ecc.) dovranno essere aggiornati (con le informazioni fornite dagli enti competenti in materia) e verificati prima dell'inizio dei lavori in modo tale da poter prevedere eventuali modifiche necessarie per il corretto funzionamento e controllo del sistema delle acque di piattaforma, eventualmente monitorate attraverso l'introduzione di opportuni indicatori nel Piano di Monitoraggio.

Richiesta integrazioni n. 105

individuare e definire gli impatti sui corpi idrici recettori finali che andranno inseriti nel piano di monitoraggio quali - quantitativo della risorsa impattata e approfondire questo aspetto anche in merito alle acque di dilavamento provenienti dai cantieri previsti per la realizzazione delle opere in progetto.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente specifica tutte le opere di drenaggio necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche. Nel complesso le acque di dilavamento della piattaforma ferroviaria dovranno essere immesse nei corpi idrici recettori secondo gli standard di qualità e quantità previsti per legge, per cui gli impatti prevedibili sui corpi idrici rimangono sostanzialmente bassi ad eccezione di eventi accidentali, controllabili attraverso sistemi di allerta.

Il Proponente dichiara che le arce di cantiere verranno dotate di sistemi atti a convogliare le acque di dilavamento e quelle meteoriche all'interno di vasche attrezzate con impianti di trattamento che dovranno restituire reflui con caratteristiche qualitative e quantitative previste per legge prima di essere immesse nei recettori finali. Stesse considerazioni circa le caratteristiche qualitative e quantitative dei reflui saranno da applicarsi anche nel caso degli impianti fognari, per cui le aliquote restituite saranno a norma di legge. Anche in tal caso i livelli di impatto saranno da ritenersi sostanzialmente bassi ad eccezione di eventi accidentali che potrebbero alterare le previsioni prima esposte ma controllabili attraverso sistemi di allerta.

Ai fini del controllo delle succitate previsioni di progetto sono stati inseriti, nel piano di monitoraggio ambientale della rete idrica superficiale e dei corpi idrici sotterranei specifici punti di controllo.

Si ritiene necessario prima dell'inizio dei lavori individuare tutti i punti finali di recapito delle acque di piattaforma della linea in progetto e delle opere connesse e delle acque di cantiere (acque meteoriche e civili). Si ritiene, altresì fondamentale, una volta chiarita l'effettiva capacità della rete fognaria preliminarmente individuata e i possibili recapiti alternativi dove far convogliare le acque di cantiere, ai sensi della normativa vigente e in relazione alle portate scaricate, valutare la possibilità di integrare la rete di monitoraggio con i punti in cui saranno recapitate le acque di piattaforma e quelle di cantiere, opportunamente trattate se necessario, in modo tale da valutare gli eventuali ulteriori impatti connessi e i relativi interventi di mitigazione.

Richiesta integrazioni n. 106

con riferimento al documento "Inquadramento generale della cantierizzazione", dettagliare i recapiti finali degli scarichi provenienti dai cantieri e verificare la loro idoneità in termini quali - quantitativo con gli enti competenti.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Negli elaborati "Siti di Cantiere - Schede" sono individuati in forma grafica per ogni singolo cantiere i punti di recapito finale.

Si ritiene necessario prima dell'inizio dei lavori specificare ulteriormente tutti i punti finali di recapito delle acque di piattaforma della linea in progetto e delle opere connesse e delle acque di cantiere (acque meteoriche e civili). Si ritiene, altresì fondamentale, una volta chiarita l'effettiva capacità della rete fognaria preli-

G Rn F Au

minarmente individuata e i possibili recapiti alternativi dove far convogliare le acque di cantiere, ai sensi della normativa vigente e in relazione alle portate scaricate, valutare la possibilità di integrare la rete di monitoraggio con i punti in cui saranno recapitate le acque di piattaforma e quelle di cantiere, opportunamente trattate se necessario, in modo tale da valutare gli eventuali ulteriori impatti connessi e i relativi interventi di mitigazione.

Richiesta integrazioni n. 107

siano concordati e verificati con gli enti competenti i modelli di calcolo utilizzati e gli aggiornamenti dei dati di input e delle condizioni al contorno.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente ha specificato quali norme e modelli di calcolo ha utilizzato come riferimento per la determinazione degli elementi caratteristici dell'idrologia di piena (condizioni al contorno). Alla luce del parere della regione Veneto del 25 luglio 2016, in cui al punto 4 si legge: "con riferimento alle cave di prestito tra gli scenari proposti dalla ditta (scenari 0 – 1 – 2 – 3) risulta ambientalmente e socio – economicamente compatibile, ammissibile il solo scenario indicato come scenario 1 (ipotesi di solo mercato)", si ritiene che debba essere in modo inequivocabile chiarito l'uso finale della area "ZEVIO" (in sinistra idraulica del fiume Adige tra lo sbarramento di Pontoncello e la confluenza dell'Alpone ad Albaredo nel comune di Zevio) e nel caso di nessun intervento, l'impatto da un punto di vista idraulico che l'infrastruttura in progetto può generare e/o a cui può essere soggetto.

Inoltre, si ricorda che in data 20 aprile 2016 è entrato in vigore il D.Lgs. n. 50/2016 che abroga il D.Lgs. 163/2006 ("nuovo codice dei contratti") e tutte le sue modifiche, mentre il Regolamento n. 207/2010 sarà abrogato entro il 31 dicembre 2016 e le disposizioni nello stesso contenute saranno abrogate contemporaneamente all'adozione degli decreti attuativi previsti dal suddetto nuovo codice.

Richiesta integrazioni n. 108

Cassa di espansione Zevio - Q108: motivare dettagliatamente la scelta progettuale di non prevedere una soglia fissa in alveo e gli eventuali effetti che questa soluzione potrebbe causare sull'ecosistema fluviale. Riportare Testo prescrizione

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente dichiara di aver scelto di garantire la stabilità delle opere di progetto contro l'azione del corso d'acqua privilegiando l'applicazione di tecniche di ingegneria naturalistica, cercando di limitare i possibili effetti sull'ecosistema fluviale che un'opera di stabilizzazione in alveo potrebbe determinare.

Il Proponente nella documentazione integrativa fornisce una ulteriore relazione idrologica – idraulica riferita al sito di produzione inerti, nel comune di Zevio, inerente un volume di invaso destinato alla compensazione dei flussi di portata condizionati dall'utilizzo idroelettrico delle portate del F. Adige, ovvero un bacino di compensazione dei flussi di magra lungo il corso del fiume Adige.

Alla luce del parere della regione Veneto del 25 luglio 2016, in cui al punto 4 si legge: "con riferimento alle cave di prestito tra gli scenari proposti dalla ditta (scenari 0 – 1 – 2 – 3) risulta ambientalmente e socio – economicamente compatibile, ammissibile il solo scenario indicato come **scenario 1** (ipotesi di solo mercato)", si ritiene che debba essere in modo inequivocabile chiarito l'uso finale della area "ZEVIO" (in sinistra idraulica del fiume Adige tra lo sbarramento di Pontoncello e la confluenza dell'Alpone ad Albaredo nel comune di Zevio) e nel caso di nessun intervento, l'impatto da un punto di vista idraulico che l'infrastruttura in progetto può generare e/o a cui può essere soggetto.

3.8 SUOLO E SOTTOSUOLO – ACQUE SOTTERRANEE

Richiesta integrazioni n. 109

Integrare la carta geologica del SIA con i profili geologici presenti nella carta geologica allegata al PD, derivati dalla correlazione delle stratigrafie dei sondaggi geognostici, profili che dovranno essere a loro volta completati con illivello di falda derivato dagli stessi sondaggi.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: La carta geologica del SIA del 1° e 2° subplotto è stata aggiornata e completata secondo le indicazioni richieste.

Richiesta integrazioni n. 110

Integrare nella carta geologica la variabilità laterale dei depositi in superficie, sia tra unità diverse che

nell'ambito della stessa unità, tramite l'uso di sovrassegni che indichino la granulometria prevalente nelle diverse aree (cfr. Linee Guida del Progetto CARG per la rappresentazione del Quaternario continentale <http://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/periodici-tecnici/i-quademiserie-iii-delsgi/Carta-Geologica-d'Italia-alla-scala-1-50-000.000-2>).

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: La carta geologica del SIA del 1° e 2° subplotto è stata aggiornata ed integrata tramite l'uso di sovrassegni.

Richiesta integrazioni n. 111

Dettagliare la descrizione dell'assetto geologico lungo il tracciato riportando l'estensione laterale e lo spessore dei corpi a diversa granulometria e litologia.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: L'assetto geologico lungo il tracciato è stato descritto seguendo le indicazioni richieste.

Richiesta integrazioni n. 112

Con specifico riferimento al SUBLOTTO 1:

- *aggiornare la carta geologica con particolare riferimento alle aree con presenza di paleovalvei*

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: La carta geologica del SIA del 1° e 2° subplotto è stata aggiornata geologica con particolare riferimento alle aree con presenza di paleovalvei.

Richiesta integrazioni n. 113

Riportare nel SIA le tavole della "Planimetria con classificazione sismica del Territorio" e la classificazione sismica dei comuni interessati dall'opera

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Sono riportate nel SIA le tavole della "Planimetria con classificazione sismica del Territorio" e la classificazione sismica dei comuni interessati.

Richiesta integrazioni n. 114

Aggiornare la carta geomorfologica allegata al SIA.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente indica che le carte geomorfologiche del SIA del 1° e 2° subplotto sono state aggiornate e completate secondo le indicazioni richieste, e sono elencati gli elaborati in cui verificare gli aggiornamenti.

In virtù delle considerazioni sopra riportate si ritiene necessario che:

- la carta geomorfologica sia resa coerente con l'assetto geologico dell'area e sia di dettaglio adeguato a descrivere le caratteristiche dell'area.

Richiesta integrazioni n. 115

Approfondire la tematica della subsidenza e aggiornare i documenti relativi

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Nelle relazioni geotecniche e nelle relazioni sismiche sono affrontate le problematiche relative alla liquefazione; allo scopo di accertare la stabilità del sito di progetto nei confronti della liquefazione si è proceduto attraverso una valutazione di pericolosità condotta mediante l'applicazione di metodi empirici basati sui risultati delle prove penetrometriche in sito statiche di tipo CPT e dinamiche di tipo SPT.

Richiesta integrazioni n. 116

L'elaborato "Relazione Specialistica Componente Ambiente Idrico: Acque sotterranee" (INOD00-DI2RHAC0000002C), a pag. 22 riporta che le caratteristiche del Tratto 3 del tracciato ferroviario sono sostanzialmente analoghe a quelle del precedente Tratto, con una netta prevalenza di litologie subbioclastiche, intercalate da livelli di ghiaie sabbiose e corpi lenticolari limoso-argillosi di scarso spessore ed estensione areale. Questo appare in disaccordo con quanto rappresentato nella carta idrogeologica (elaborati INOD00DI2N4IM0002009B/10C/11C/12B/13B/14B/15B/16C) in cui lo stesso tratto del tracciato è di pertinenza soprattutto dell'acquifero differenziato ghiaioso con prima falda in pressione al di sotto dei 30 m. Inoltre, negli stessi elaborati, il Tratto 2 che ha caratteristiche analoghe al 3, è di pertinenza dell'acquifero

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several initials on the left.

indifferenziato sabbioso: Risolvere l'incoerenza sopra riportata tra la descrizione e la rappresentazione cartografica.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il progetto prevede diversi scavi sia per la realizzazione di manufatti che per il reperimento di materiali inerti, in un'area in cui il livello di falda è molto superficiale o subaffiorante.

In merito alla trattazione delle caratteristiche idrogeologiche di dettaglio del tracciato ed in particolare alla descrizione del tratto 3 si riporta di seguito quanto descritto nella Relazione specialistica citata nella richiesta di integrazioni: "Nella porzione iniziale di questo tratto, che si sviluppa prevalentemente al di sopra dei terreni rissiani della conoide atesina, si hanno caratteristiche sostanzialmente analoghe a quelle del precedente Tratto 2, vale a dire contraddistinte da una netta prevalenza di litologie sabbiose, con intercalati livelli di ghiaie sabbiose e corpi lenticolari limoso-argillosi di scarso spessore ed estensione areale".

Pertanto si specifica che l'affermazione riportata alla richiesta di integrazione n.116 è da intendersi limitatamente alla sola parte iniziale del terzo tratto, che rappresenta una fascia di transizione da un assetto idrogeologico rappresentato dall'acquifero monostrato (caratterizzante i tratti precedenti), al sistema multifalदे formato da più falde sovrapposte in pressione, contenute all'interno dei livelli ghiaioso-sabbiosi, e protette in senso verticale dai depositi limoso-argillosi poco permeabili e/o impermeabili.

Richiesta integrazioni n. 117

Completare gli elaborati relativi alla carta idrogeologica inserendo i profili idrogeologici presenti nella carta idrogeologica del PD, inserendo ulteriori profili in direzione trasversale al tracciato principale in corrispondenza delle aree d'indagine degli elettrodotti e delle nuove cave.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente indica che la carta idrogeologica del SIA del subplotto 1 è stata aggiornata e riporta l'elenco degli elaborati aggiornati; specifica inoltre che *"I profili idrogeologici in direzione trasversale al tracciato principale in corrispondenza delle aree d'indagine degli elettrodotti non sono stati redatti in quanto non significativi per le opere previste"*. Per quanto riguarda le cave, evidenzia che in seguito alle richieste avanzate dalla Commissione Tecnica Regionale di Valutazione di Impatto i previsti impianti apri e chiudi di "Zevio" e "La Gualda" sono stati esclusi.

Come già segnalato nella richiesta di integrazione si ritiene opportuno integrare la carta con i seguenti profili:

- longitudinali (lungo l'asse del tracciato)
- trasversali al tracciato principale in corrispondenza delle aree d'indagine degli elettrodotti

Richiesta integrazioni n. 118

Inserire nella carta idrogeologica del SIA:

- a. i pozzi per uso privato e i pozzi a uso acquedottistico e relativa fascia di rispetto di 200 m;*
- b. le isofreatiche derivate dalle misure piezometriche svolte tra novembre 2014 e marzo 2015, confrontandole con quelle del PTCP nelle relazioni del SIA;*
- c. i sondaggi con relativa misura del livello di falda eseguiti in fase di progetto per la Cava Zevio;*
- d. l'area di gradiente termico*

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: La carta idrogeologica del SIA del subplotto 1 e 2 è stata aggiornata secondo le indicazioni.

Richiesta integrazioni n. 119

Aggiornare nel SIA la stima degli impatti previsti relativamente alla componente idrogeologica così come approfondita dalla precedente integrazione del presente documento.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente precisa che l'attuale revisione del progetto ha portato all'eliminazione dei siti di cave apri-chiudi, determinando quindi una variazione in termini positivi degli impatti indotti sull'ambiente idrico sotterraneo. Tra le opere previste che potrebbero determinare impatti sulla falda idrica sotterranea permangono: il tratto in trincea e la galleria artificiale San Martino Buon Albergo, ed il Bacino Irriguo di Zevio.

Per quanto riguarda il tratto in trincea e in galleria artificiale, come esposto nello Studio di Impatto Ambientale

tale e nella Relazione di Progetto, la realizzazione di tali opere potrà comportare una modestissima interferenza sul livello idrico sotterraneo (piezometrica) e sul deflusso della falda.

Il modello idrogeologico revisionato evidenzia che il sopragradiante idraulico generato dalla presenza dei diaframmi della galleria artificiale sarà inferiore a 0,15 m, senza quindi condizionare l'acquifero. Inoltre è stato accertato che la direzione di flusso dell'acquifero forma con l'asse della galleria un angolo prossimo ai 30° facilitando così il deflusso verso valle. Pertanto si ritiene che i pozzi situati nell'intorno della galleria non avranno variazioni del regime idraulico per l'invarianza della morfologia piezometrica.

Al fine di mitigare tali impatti, per le sorgenti presenti nell'area si adotteranno misure parzialmente compensative, quali la restituzione a valle delle acque intercettate (essenzialmente a scopi irrigui).

Per i pozzi privati collocati sul percorso o nelle sue immediate vicinanze (<50 m dall'asse del tracciato ovvero all'interno delle aree di cantiere), si prevede l'obliterazione in fase di costruzione dell'opera e la sostituzione del pozzo con un altro di analoga potenzialità. Per quanto riguarda i pozzi ubicati nei dintorni del tracciato, ad una distanza maggiore di 50 m dall'asse, verranno verificate eventuali variazioni del loro regime idraulico e, in caso sia necessario, si utilizzeranno opportune misure compensative analoghe a quelle previste per le sorgenti.

In riferimento a tali opere si sottolinea che esse non rientrano nella Variante Progettuale soggetta a Valutazione di Impatto Ambientale.

In un'area marginale del Fiume Adige, presso la Località Diga, verrà realizzato il Bacino Irriguo di Zevio. Tale opera interessa complessivamente una superficie di 72 ha di cui solo 65 ha saranno direttamente impiegati. Il progetto prevede uno scavo dell'area impegnata per un'altezza di circa 4,2 m senza quindi intercettare il livello idrico sotterraneo individuato dalle indagini geognostiche ad una quota di 5-6 m dal piano campagna (Studio di Impatto Ambientale Quadro di Riferimento Progettuale - Bacino ad uso irriguo - Relazione Generale IN0D02DI2RGS039G201D_00A - Relazione geologica Idrogeologica e Geotecnica IN0D02DI2RHS039G201C). Da quanto esposto il progetto relativo al Bacino Irriguo non prevede alcuna interazione con il livello di falda rilevato. Nella fase post-operam la ricomposizione ambientale progettata per il sito e l'utilizzazione a beneficio delle attività agricole non potranno che produrre impatti sostanzialmente positivi. TOGLIERE????

Richiesta integrazioni n. 120

Integrare la carta idrogeologica del SIA con il profilo idrogeologico presente nella carta idrogeologica del PD.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il proponente indica che la carta idrogeologica del 2° sublotto è stata completata secondo le indicazioni richieste, e rimanda agli elaborati in cui verificare gli aggiornamenti.

Come già segnalato nella richiesta di integrazione si ritiene opportuno integrare la carta idrogeologica del SIA con il profilo idrogeologico presente nella carta idrogeologica del PD.

Richiesta integrazioni n. 121

Per la valutazione e la stima degli impatti sulle componenti "Suolo e sottosuolo -acque sotterranee", sono identificate 4 tipi di aree omogenee di impatto, in base alle opere che saranno realizzate (Pag. 33 IN0D01DI2RGS0000002E Sintesi non Tecnica e pag. 303 IN0D01DI2RGS000A001E Relazione Quadro di Riferimento Ambientale (QRA): A1) aree di viadotti e ponti; A2) aree di Rilevati Ferroviari; A2) aree di cantieri base, linee elettriche, sottostazione elettrica, viabilità di cantiere e viabilità esterna da realizzare; A3) aree di cantiere operativi, industriale, armamento, tecnologico e di cave di prestito. Tra queste opere manca la galleria artificiale San Martino Buon Albergo, la cui realizzazione "produrrà una variazione dei deflussi idrici sotterranei che interesserà la falda idrica superficiale producendo conseguenti impatti su pozzi e sorgenti circostanti. L'impatto di quest'opera per la Componente Acque Sotterranee è trattato nel dettaglio solo nel PD.

Approfondire nel SIA lo studio dell'impatto per le opere che prevedono scavi che interferiscono con la falda superficiale presente lungo tutto il tracciato sia per i pali di fondazione dei viadotti e cavalcaferrovia, che per le strutture degli elettrodotti.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente specifica che "l'argomento relativo alla realizzazione della trincea e della galleria San Martino Buon Albergo è stato trattato nello Studio di Impatto Ambientale solo a livello descrittivo delle opere progettuali e dei livelli di criticità indotti in quanto è un tratto d'opera non in variante rispetto al progetto preliminare approvato dal CIPE con Delibera 94/2006 e quindi non soggetta a Valu-

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

tazione di Impatto Ambientale, le suddette aree pertanto non sono state caratterizzate in termini di impatti indotti”.

Come già segnalato nella richiesta di integrazione ed in base alle considerazioni sopra riportate, si richiede l'approfondimento dello studio dell'impatto dei pali di fondazione dei viadotti e cavalcaferrovia e per le strutture degli elettrodotti che interferiscono con la falda superficiale.

Richiesta integrazioni n. 122

Approfondire lo studio di impatto sulla Componente Acque Sotterranee per la cava Zevio, prevista come "cava sottofalda" per cui è contemplato l'utilizzo di "well points per l'abbassamento del livello piezometrico", anche in relazione al posizionamento dell'opera, situata a ridosso dell'identificata area di anomalia termale.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Nello studio di Progetto di costruzione della linea ferroviaria AV/AC non è più prevista la realizzazione della cava di Zevio.

Richiesta integrazioni n. 123

Per la VALUTAZIONE degli impatti, per le Acque Sotterranee sono identificati 4 fattori di pressione, sia per la fase di cantiere che di esercizio: 1) interferenze idrauliche, 2) interferenze con il livello di falda, 3) variazione dei deflussi sotterranei, 4) alterazione chimica; approfondire la valutazione sui seguenti aspetti:

a. probabilità che si verifichino i fattori di pressione 2, 3 e 4 in fase di cantierizzazione;

b. reversibilità dei fattori di pressione 2 e 3;

c. probabilità che si verifichi il fattore di pressione 4, in particolare per la fase di cantierizzazione.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Ai fini della determinazione degli impatti sul territorio, per il 1° e 2° sub-lotto sono state individuate delle aree in cui i fattori di pressione ambientale agiranno in maniera omogenea.

Successivamente, sono stati riportati gli impatti determinati da ogni fattore di pressione ambientale all'interno di ciascuna area, indicando nella stessa tabella anche la probabilità di accadimento e la reversibilità dell'impatto.

3.9 VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA

Richiesta integrazioni n. 124

Dettagliare maggiormente la stima degli impatti su questa componente, specificando le specie e le aree sottratte o danneggiate.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Gli aspetti vegetali interferiti di maggiore interesse sono rappresentati dalle comunità ripariali e igrofile che si insediano presso i corsi d'acqua attraversati dal tracciato.

Gli impatti sulle aree critiche sono stati analizzati e integrati dal Proponente, indicando le specie presenti e le superfici potenzialmente interessate. Le analisi effettuate non hanno individuato impatti su specie di interesse conservazionistico.

Richiesta integrazioni n. 125

Approfondire l'analisi delle reti ecologiche sull'area vasta interessata dal progetto, fornendo una cartografia adeguata dello stato di fatto e con la sovrapposizione dell'opera nell'intero tracciato.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: L'argomento è stato affrontato analiticamente nel capitolo "bilancio ecologico" contenuto all'interno della documentazione presentata, unitamente alla documentazione cartografica richiesta.

Richiesta integrazioni n. 126

Approfondire la valutazione degli impatti sulle reti ecologiche nelle diverse fasi temporali della realizzazione e dell'esercizio.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Gli impatti più significativi derivanti dalla realizzazione della Linea AV/AC consistono nella sottrazione diretta di vegetazione presente nelle aree di futura sede del manufatto stesso, dunque nella fase di realizzazione. Anche in questo caso l'argomento è stato affrontato analiticamente nel capitolo "bilancio ecologico" contenuto all'interno della Relazione Piano d'Area. La natura dell'opera non lascia prevedere impatti significativi sulla rete ecologica in fase di esercizio.

Richiesta integrazioni n. 127

Effettuare rilievi in campo per approfondire le informazioni sulla presenza di specie faunistiche e i loro comportamenti, anche allo scopo di verificare la presenza effettiva delle specie presunte (come, ad esempio, il Myotis bechsteinii, indicato come specie potenziale, Valutata In Pericolo (EN) secondo la classificazione IUCN Ita) e individuare siti potenzialmente idonei per il rifugio, la nidificazione, l'approvvigionamento delle risorse alimentari, con particolare riferimento alle specie che nidificano al suolo.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente risponde dicendo che per effettuare i monitoraggi specie-specifici bisogna avere a disposizione un arco temporale ampio e che per ogni specie o gruppo di specie ci sono dei periodi ecologicamente significativi in cui effettuare i rilievi di campo. Il Proponente pertanto non fornisce alcuna informazione integrativa in merito rimandando tutto alla fase dell'esecutivo. Il Proponente afferma in merito che "tali attività di indagine non possono essere effettuate nella tempistica prevista per la risposta alla richiesta di integrazioni, si propone pertanto di effettuare tali indagini in fase di progettazione esecutiva anche in considerazione delle previste indagini per la fase di AO del Monitoraggio Ambientale e potendo apportare eventuali rettifiche alla programmazione dei monitoraggi e agli interventi programmati".

Si ritiene opportuno che nelle fasi successive della progettazione vengano predisposti i monitoraggi richiesti dalla presente richiesta di integrazione.

Richiesta integrazioni n. 128

Aggiornare la stima degli impatti dovuti alla realizzazione dell'opera nella sua totalità con i risultati ottenuti dai rilievi in campo.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva

Sintesi della risposta: il Proponente dichiara che il riscontro alla presente richiesta di integrazione è direttamente correlata allo svolgimento delle indagini elencate nella richiesta integrazioni n. 127; pertanto la risoluzione potrà essere effettuata solo dopo aver effettuato le indagini nella successiva fase esecutiva.

Si ritiene opportuno che il Proponente rediga un'analisi di dettaglio sulle specie faunistiche che non sia solo di tipo teorico, ma che riguardi nello specifico il set di specie faunistiche presenti nel territorio in esame, con particolare interesse alle specie terrestri. Come già segnalato nella richiesta di integrazione l'analisi degli impatti sulle specie faunistiche risulta esclusiva.

Richiesta integrazioni n. 129

Dopo aver individuato i siti potenzialmente idonei per rifugio, nidificazione e alimentazione delle specie presenti nell'area interessata dall'opera in esame, descrivere gli specifici accorgimenti che saranno messi in atto nei siti per mitigare gli impatti dovuti alla fase di realizzazione dell'opera.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Vedasi precedenti punti 126 e 127.

Richiesta integrazioni n. 130

Progettare i sottopassi faunistici e indicare su base cartografica la loro ubicazione, specificandone la distribuzione lungo l'asse ferroviario in relazione agli elementi della Rete ecologica regionale.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: I sottopassi faunistici sono stati progettati, come da richiesta.

Richiesta integrazioni n. 131

Definire la sensibilità delle singole specie presenti nell'area d'intervento e valutare la vicinanza delle specie a tutte le fonti di perturbazione (sia dell'opera che delle infrastrutture presenti sul territorio) in modo da verificarne la vulnerabilità rispetto all'opera in fase di esecuzione e di esercizio.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva

Sintesi della risposta: vedasi precedente punto n. 127.

Richiesta integrazioni n. 132

Sviluppare un approfondimento della valutazione in relazione a consistenza, distribuzione e uso dell'habitat dell'avifauna presente in tutte le fasi fenologiche.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: vedasi precedente punto n. 127

G

R

F

Aur

rsj

Richiesta integrazioni n. 133

Definire e specificare tutte le misure di mitigazione per la componente avifaunistica, in relazione al fattore perturbativo da mitigare rispetto ai differenti impatti individuati, le modalità, la scala spazio temporale di attuazione delle misure e il monitoraggio finalizzato per verificarne l'efficacia.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva

Sintesi della risposta: vedasi precedenti punti nn. 127 e 128.

Richiesta integrazioni n. 134

Con riferimento alla possibilità del rischio di mortalità per elettrocuzione, dovuto al contatto accidentale con la linea elettrica, specificare gli accorgimenti che verranno adottati.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Gli accorgimenti che verranno adottati per ridurre al minimo il rischio di elettrocuzione degli uccelli, e in parte il rischio di collisione, sono desunti dalle linee guida indicate dal documento edito da ISPRA e dal MATTM "Linee guida per la mitigazione dell'impatto delle linee elettriche sull'avifauna".

Richiesta integrazioni n. 135

Specificare il numero di indagini che si prevede verranno effettuate durante il primo periodo di esercizio della nuova infrastruttura ferroviaria e l'eventuale cadenza temporale;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente dichiara che, a valle del programma di dettaglio degli interventi per la realizzazione dell'opera, in considerazione della fenologia delle diverse specie vegetali interessate e dei periodi di riproduzione delle specie animali, in particolare, nei limiti della fattibilità tecnico-economica, in fase di progettazione esecutiva sarà elaborata una programmazione degli interventi previsti in funzione di parametri naturalistici, individuando il periodo di minore impatto per le specie e/o comunità vegetali e animali maggiormente sensibili. Inoltre, gli interventi di messa a dimora delle piante saranno realizzati - ove possibile - preferibilmente nel periodo più favorevole all'attecchimento delle specie e di minore disturbo sulla fauna, facendo uso di ecotipi locali di tutte le specie sopra indicate. A tal fine, sarà preferita la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talce, etc.) e la produzione di materiale vivaistico presso vivaizi specializzati, così da assicurare il rispetto della diversità biologica locale e l'idoneità delle piante impiegate all'uso nelle condizioni ambientali in essere.

Richiesta integrazioni n. 136

Specificare il numero di indagini che si prevede verranno effettuate durante il primo periodo di esercizio della nuova infrastruttura ferroviaria e l'eventuale cadenza temporale;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente riporta specifiche indicazioni per la stesura del cronoprogramma degli interventi progettuali in considerazione della fenologia delle specie e/o comunità vegetali e animali maggiormente sensibili, che tenga conto delle cautele necessarie a garantire la conservazione delle comunità e delle specie vegetali animali sensibili. In particolare, le lavorazioni che prevedono interventi di deviazione e interventi in alveo dei corpi idrici, saranno effettuati in periodi non sensibili per la riproduzione dell'ittiofauna (ove possibile e ove presente) e della fauna ad anfibi. Per la fauna ad anfibi le lavorazioni che coinvolgano corpi idrici anche di minori dimensioni, saranno, qualora compatibile con il programma lavori, evitate tra metà marzo a metà giugno.

Il Proponente dichiara che per la salvaguardia degli uccelli selvatici, nel periodo che va indicativamente da inizio aprile a tutto settembre, salvo evidenza di assenza di attività correlata alla nidificazione, saranno evitati gli abbattimenti di alberi e cespugli e le demolizioni di edifici interessati da attività di nidificazione.

3.10 SALUTE PUBBLICA

Richiesta integrazioni n. 137

Correlare puntualmente e integrare con l'analisi condotta per le altre componenti maggiormente collegate alla Salute Pubblica (Atmosfera, Rumore e Vibrazioni, Campi elettromagnetici) i dati riportati nella documentazione per la caratterizzazione dello stato attuale di salute della popolazione interessata;

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente afferma di aver aggiornato e integrato lo studio della Salute pubblica.

Si ritiene opportuno correlare puntualmente e integrare con l'analisi condotta per le altre componenti maggiormente collegate alla Salute Pubblica (Atmosfera, Rumore e Vibrazioni, Campi elettromagnetici) i dati riportati nella documentazione per la caratterizzazione dello stato attuale di salute della popolazione interessata.

Richiesta integrazioni n. 138

Inserire in apposite tabelle i dati relativi alla mortalità generale e specifica per una migliore fruizione e interpretazione dei dati stessi;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente afferma di aver aggiornato e integrato lo studio della Salute pubblica nel cap.13 del SIA-QRA 1° e 2° sub lotto. Si ritiene opportuno inserire in apposite tabelle i dati relativi alla mortalità generale e specifica per una migliore fruizione e interpretazione dei dati stessi.

Richiesta integrazioni n. 139

Ricalcolare i limiti in base alla concorsualità anche per i ricettori in cui la linea ferroviaria e un'altra infrastruttura concorrente insistano sui fronti opposti di un fabbricato.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente afferma di aver aggiornato e integrato lo studio della Salute pubblica nel cap.13 del SIA-QRA 1° e 2° sub lotto. Si riconferma la criticità rilevata durante l'analisi della prima stesura del SIA, in quanto la sezione riferita alla Componente Salute Pubblica è rimasta uguale e non è stata integrata con le informazioni richieste.

Richiesta integrazioni n. 140

Valutare l'impatto acustico e l'impatto da vibrazioni in fase di cantiere sia per le attività di realizzazione degli elettrodotti e del cavidotto, sia per le attività di realizzazione delle cave in relazione ai ricettori individuati e afferenti alle aree interessate.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente afferma di aver aggiornato e integrato lo studio della Salute pubblica nel cap.13 del SIA-QRA a cui rimanda.

Si riconferma la criticità rilevata durante l'analisi della prima stesura del SIA, in quanto la sezione riferita alla Componente Salute Pubblica è rimasta uguale e non è stata integrata con le informazioni richieste.

Richiesta integrazioni n. 141

Valutare l'impatto sulla qualità dell'aria in fase di cantiere sia per le attività di realizzazione degli elettrodotti e del cavidotto, che per le attività di realizzazione delle cave, in relazione ai ricettori individuati e afferenti alle aree interessate.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: È stato valutato l'impatto sulla qualità dell'aria in fase di cantiere sia per le attività di realizzazione degli elettrodotti e del cavidotto, che per le attività di realizzazione delle cave, in relazione ai ricettori individuati e afferenti alle aree interessate come approfondito nei punti 63-64 e 65-66.

3.11 RADIAZIONI NON IONIZZANTI

Richiesta integrazioni n. 142

Specificare se ad oggi esistono le SSE di S. Martino Buon Albergo, Belfiore e Locara.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

3.12 PAESAGGIO

Richiesta integrazioni n. 143

Nei QRA sono riportate le check list degli impatti potenziali indotti su questa componente dalla realizzazione dell'opera, considerando sia la fase di cantiere che la fase di esercizio:

Integrare la suddetta check list, approfondendo la trattazione degli impatti, motivandone in particolare la loro reversibilità o irreversibilità e il giudizio conclusivo di impatto; collegare inoltre ad ogni impatto identificato le opere di mitigazione e/o compensazione ambientale previste per l'attenuazione/eliminazione degli effetti negativi sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio;

g Rm F Au 133 [Signature]

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Richiesta integrazioni n. 144

Integrare la trattazione della componente "Paesaggio", approfondendo lo studio dell'intervisibilità e d'inserimento nel paesaggio tutelato, con fotosimulazioni che ne detaglino anche le opere di mitigazione e compensazione ambientale correlate; rappresentare in una planimetria generale tutti i punti di presa delle foto simulazioni riportando anche lo stato ante operam di riferimento.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

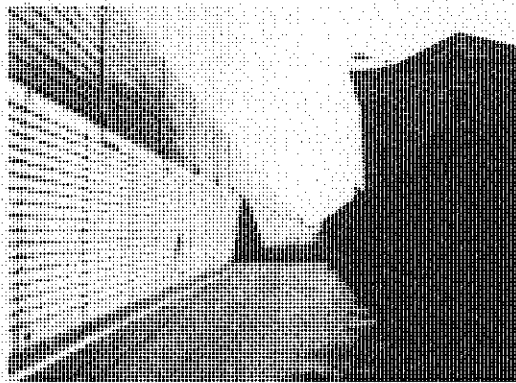
Richiesta integrazioni n. 145

Verificare la tipologia delle barriere fonoassorbenti (eventualmente anche con l'uso in alcune parti di barriere trasparenti) per limitare al massimo l'effetto "corridoio" che caratterizza fortemente il bacino visivo limitrofo all'edificio vincolato e la chiusura alla vista dell'immobile dalla via Antonio Salieri.

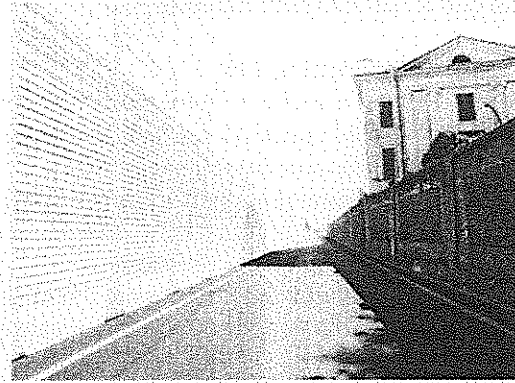
Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva

Sintesi della risposta: Il Proponente ritiene che rendere trasparente parte delle barriere comporterebbe un peggioramento del bacino visivo su cui si affaccia il bene vincolato. In ultima analisi, inoltre, va considerato che l'effetto corridoio si ha solamente percorrendo via Serenelli, che non è oggetto di vincolo.

Il Proponente dichiara che le attuali barriere fonoassorbenti saranno demolite e successivamente sostituite con barriere analoghe alle altre presenti sulla tratta.



Stato del fatto



Fotosimulazione opera

Conclude affermando che un miglioramento delle condizioni visive di "Villa Morandina" nello stato post-operam, analoghe a quelle attuali, possa realizzarsi con l'applicazione dello studio cromatico, predisposto al fine di armonizzare le barriere antirumore con i vari contesti che la nuova linea attraversa.

Si ritiene che la risposta sia parzialmente esaustiva, in quanto il corretto posizionamento di barriere acustiche (trasparenti o non trasparenti) in prossimità del bene vincolato "Villa Morandina" vada verificato attraverso l'elaborazione di foto inserimenti.

Richiesta integrazioni n. 146

Presentare una relazione che detagli le fasi costruttive, la scelta progettuale dei sostegni degli elettrodotti e che valuti gli impatti sulla componente Paesaggio anche attraverso fotoinserti di raffronto ante operam e post operam.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente afferma che "la realizzazione dell'elettrodotto comporta un minimo consumo di suolo e non costituisce dal punto di vista percettivo una barriera fisica, soprattutto considerando che la rete di elettrodotti presente in questa porzione di territorio, particolarmente antropizzato, è già parte integrante del contesto percettivo esistente. La scelta prevalente nel Progetto Definitivo dei pali "monostello" contribuisce a ridurre l'alterazione del contesto visivo di riferimento". Pertanto valuta che gli impatti indotti dalla realizzazione e dall'installazione dei nuovi elettrodotti sulla componente Paesaggio siano da considerarsi non significativi".

Si ritiene opportuno verificare ed eventualmente ottimizzare l'inserimento paesaggistico pali terminali a traliccio attraverso l'elaborazione di foto simulazioni.

Richiesta integrazioni n. 147

Produrre fotoinserimenti post operam della nuova viabilità a servizio della stazione (nuova viabilità di approccio, cavalcaferrovia e relativi rilevati, aree parcheggio) per verificare l'impatto paesaggistico delle opere e degli interventi di mitigazione previsti.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Sono stati prodotti fotoinserimenti post operam della nuova viabilità a servizio della stazione (nuova viabilità di approccio, cavalcaferrovia e relativi rilevati, aree parcheggio) per verificare l'impatto paesaggistico delle opere e degli interventi di mitigazione previsti.

Richiesta integrazioni n. 148

Definire la localizzazione delle opere di mitigazione e ripristino e la tempistica di attuazione. (specifico riferimento al sub lotto 2)

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente dichiara che le opere di mitigazione lungo linea possono essere attivate in relazione alle tempistiche del FAL. Al termine dei lavori verranno effettuati i ripristini agricoli delle aree di cantiere e sarà definita una tempistica per la restituzione delle aree ai proprietari.

Risulta ancora non adeguatamente risolta la criticità residua relativa all'acquisizione di un crono programma delle opere di riambientalizzazione che consideri le tempistiche e le modalità di realizzazione, nonché l'efficacia di tali interventi, in coerenza con le fasi di realizzazione dell'opera.

Richiesta integrazioni n. 149

Verificare quanto riportato nella relazione in merito all'intervisibilità nel rapporto tra opera di cava e Villa Gualdo, redigendo uno studio specifico per l'area in esame con l'obiettivo di definire una strategia di mitigazione efficace degli effetti che l'opera, seppur temporanea, determinerà sull'ambito interessato.

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che la cava apri-chiudi La Gualda è stata eliminata dallo scenario di cantierizzazione.

Richiesta integrazioni n. 150

Provvedere alla definizione progettuale, con elaborati in scala opportuna e fotosimulazioni, del recupero del sito di cava;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: La cava apri-chiudi "La Gualda" dei Comuni di Montecchio Maggiore e Montebello Vicentino è stata eliminata dallo scenario della cantierizzazione.

3.13 PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Richiesta integrazioni n. 151

Data la presenza di colture agricole, tra cui vigneti di pregio, nei territori compresi tra i comuni di Montebello Vicentino e Altavilla Vicentina e, in particolare, in prossimità di Montecchio Maggiore e Brendola, valutare ulteriori misure mitigative e/o di compensazione per ridurre l'impatto sul suolo agricolo e sulle infrastrutture rurali (manufatti, strade poderale etc.), sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Come già approfondito nelle risposte ai punti n. 10 e 11 della presente relazione, si è verificato che il tratto in oggetto è caratterizzato da presenza di appezzamenti a vigneto nei territori compresi tra i comuni di Montebello Vicentino e Altavilla Vicentina, e in particolare, in prossimità di Montecchio Maggiore e Brendola; inoltre il territorio in oggetto è incluso in zone di produzione agricola di pregio: zone DOC / DOP / IGP / IGT, come identificate dalla Regione Veneto (fonte: Infrastruttura dei Dati Territoriali del Veneto - Catalogo dei Dati - SIT Regione Veneto).

In corrispondenza delle aree agricole direttamente interferite il Proponente dichiara di aver posto particolare attenzione, in fase di progettazione dell'opera, al fine di mantenere il più possibile inalterato il sistema fondiario esistente e di eliminare la possibilità di creazione di reliquati agricoli.

Con riferimento al suolo agricolo sottratto perché impegnato dalla linea ferroviaria, il Proponente vede come praticabile la sola compensazione economica, non reputando possibile alcuna compensazione di tipo qualitativo in aree adiacenti, non essendo possibile disporre di nuove aree disponibili e libere atte a compensare direttamente tali perdite. Le indennità di esproprio sono state determinate secondo quanto previsto dal D.P.R. n° 327/01 e s.m.i., quindi, in base al valore di mercato delle aree interessate dall'opera.

Si segnala tuttavia che nella documentazione di chiarimento sono presenti alcune affermazioni poco chiare e che allo stato attuale non sembrano coerenti con gli interventi di delocalizzazione previsti come opere compensative.

Richiesta integrazioni n. 152

Valutare la definizione e l'utilizzo di misure di compensazione per contenere l'effetto di frammentazione territoriale preesistente e aggravato dalla realizzazione dell'opera.

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente dichiara che le analisi svolte nel Progetto definitivo hanno consentito l'individuazione degli interventi coerenti con la vocazione dei luoghi e tali da configurarsi anche come elementi di valorizzazione ambientale del territorio, producendo anche un beneficio per le comunità faunistiche locali. Lo scopo finale degli interventi sarà quindi, dal punto di vista ecologico, quello di restituire all'ambiente il suo carattere di continuità, ricostituendo la vegetazione tipica dei luoghi, creando una serie di microambienti naturali che, oltre ad una valenza paesaggistica ed estetica, avranno l'importante finalità ecologica di favorire il mantenimento della biodiversità locale.

In generale il potenziamento della vegetazione è stato progettato per garantire un'efficace funzione schermante che incide positivamente sia sugli impatti della componente paesaggistica che di quella ambientale in senso lato.

Il progetto ha individuato specifiche aree sensibili / aree critiche per le quali sono state previste aree di rinaturazione e di mitigazione più consistenti al fine di potenziarne le caratteristiche ecologico-ambientali. In generale tali aree sono individuate in corrispondenza di aree umide – ambienti ripariali interferiti dal passaggio della nuova infrastruttura.

Richiesta integrazioni n. 153

Prevedere dei punti di monitoraggio delle acque superficiali anche per la rete idrica secondaria, nell'ottica di un possibile recapito finale nella stessa delle acque di piattaforma;

Risposta del Proponente: la risposta è parzialmente esaustiva.

Sintesi della risposta: I punti del PMA per la componente acque superficiali sono stati ubicati considerando anche la rete idrica secondaria.

Si ritiene necessario prima dell'inizio dei lavori individuare tutti i punti finali di recapito delle acque di piattaforma della linea in progetto e delle opere connesse e delle acque di cantiere (acque meteoriche e civili). Si ritiene, altresì fondamentale, una volta chiarita l'effettiva capacità della rete fognaria preliminarmente individuata e i possibili recapiti alternativi dove far convogliare le acque di cantiere, ai sensi della normativa vigente e in relazione alle portate scaricate, valutare la possibilità di integrare la rete di monitoraggio con i punti in cui saranno recapitate le acque di piattaforma e quelle di cantiere, opportunamente trattate se necessario, in modo tale da valutare gli eventuali ulteriori impatti connessi e i relativi interventi di mitigazione.

Richiesta integrazioni n. 154

Specificare in che modo le diverse fasi del monitoraggio terranno conto anche del cronoprogramma degli interventi di mitigazione e compensazione.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il Proponente dichiara che, considerando che il fronte avanzamento lavori (FAL) procederà secondo uno specifico cronoprogramma, durante la fase di CO verranno monitorate tutte le fasi di realizzazione e gestione delle opere a verde, mentre per quanto riguarda i ripristini agricoli e vegetazionali questi saranno monitorati nella fase di PO (3 anni) a termine lavori.

Risulta ancora non adeguatamente risolta la criticità residua relativa all'acquisizione di un cronoprogramma delle opere di riambientalizzazione che consideri le tempistiche e le modalità di realizzazione, nonché l'efficacia di tali interventi, in coerenza con le fasi di realizzazione dell'opera.

Richiesta integrazioni n. 155

Integrare il PMA con il monitoraggio, in tutte le fasi, dei 3 elettrodotti e del cavidotto;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il PMA è stato integrato con il monitoraggio, in tutte le fasi, dei 3 elettrodotti aerei previsti dal Progetto Definitivo del 1 lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza. Considerando che l'installazione del cavidotto, posto in sotterraneo, non comporta alcun impatto sul Paesaggio, si reputa non necessario il monitoraggio dello stesso.

Richiesta integrazioni n. 156

Prevedere un approfondimento del monitoraggio della componente "paesaggio" in corrispondenza dei punti PAE-RF- CA-012, PAE-RF- BE-014, PAE-RF- BE-016, PAERF- L0-023, per verificare l'impatto e la mitigazione delle opere previste per l'adeguamento della viabilità esistente

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Come da richiesta, è stato previsto un approfondimento del monitoraggio e dei rilievi da effettuare. In particolare le stazioni di monitoraggio sopra elencate sono da considerarsi di tipo areale, in quanto andranno a valutare, oltre alle visuali che si aprono dal punto individuato nelle cartografie e nelle schede (recettori), anche lo stato delle opere di mitigazione ambientale previste per l'adeguamento della viabilità esistente.

Richiesta integrazioni n. 157

Prevedere dei nuovi punti di monitoraggio:

- a. uno in corrispondenza del punto PAE-RF-BE-O 17, a sud della nuova infrastruttura ferroviaria, per verificare il nuovo tracciato della SP Poreillana;
- b. uno in corrispondenza dei cantieri CO 1.3/ CI 1.4;

Risposta del Proponente: la risposta è esaustiva.

Sintesi della risposta: Il PMA è stato integrato prevedendo i richiesti nuovi punti di monitoraggio, per le fasi AO, CO, PO.

3.14 VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Richiesta integrazioni n. 158

Tutte le informazioni necessarie per la Valutazione di Incidenza dovranno essere riportate nello Studio di Incidenza senza riferimenti a documenti esterni:

- a. la valutazione degli impatti determinati dalla realizzazione dell'opera sul sistema complessivo delle aree protette, approfondendo anche la sovrapposizione degli effetti prodotti dal progetto proposto e da tutti gli altri progetti realizzati e previsti sui siti Natura 2000 presenti nell'area vasta;
- b. la descrizione esaustiva delle misure di mitigazione ambientale previste per l'impatto delle opere in esame su SIC/ZPS, corredate da relative tavole progettuali, sia per la fase di cantierizzazione che per la fase di esercizio;
- c. l'analisi della compatibilità del progetto nella sua complessità con le finalità conservative dei singoli siti, includendo gli opportuni riferimenti anche ai Piani di Gestione di SIC/ZPS, riportando obiettivi, misure e azioni previste e della coerenza di questi con il progetto;
- d. la valutazione di soluzioni progettuali alternative o progettare le azioni mitigative al fine di minimizzare e/o eliminare gli impatti ambientali sui siti Natura 2000;
- e. l'eventuale sottrazione di habitat prioritario e comunitario per gli habitat 91EO* e 3260 e, eventualmente, approfondire fino al N livello l'analisi provvedendo alla progettazione di adeguate compensazioni ambientali.

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva.

Sintesi della risposta: il Proponente dichiara che lo studio di Incidenza è stato aggiornato ed è stata recepita la richiesta.

Si ritiene necessario integrare lo studio di incidenza con gli elementi mancanti già segnalati nella richiesta di integrazione.

Richiesta integrazioni n. 159

Presentare un cronoprogramma degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale che tenga conto dei principi riportati nel QRA:

Risposta del Proponente: la risposta non è esaustiva

Sintesi della risposta: Per le tempistiche di realizzazione delle opere di mitigazione ambientale il Proponente fa riferimento al cronoprogramma redatto per le opere di riambientalizzazione.

Risulta ancora non adeguatamente risolta la criticità residua relativa all'acquisizione di un crono programma delle opere di riambientalizzazione che consideri le tempistiche e le modalità di realizzazione, nonché l'efficacia di tali interventi, in coerenza con le fasi di realizzazione dell'opera.

4. CONSIDERAZIONI GENERALI D'ISTRUTTORIA

Il Proponente ha dato risposta alle richieste d'integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica esaustiva o parzialmente esaustiva; tutte le argomentazioni proposte hanno avuto il loro riflesso nel successivo quadro prescrittivo. Inoltre, nel corso dell'istruttoria di cui all'Istanza per la procedura di V.I.A. del 01/02/2016, sono prevenute una lunga serie di Osservazioni da privati ed enti pubblici di cui il presente parere tiene conto delle osservazioni espresse ai sensi dell'art.183, c.4 del D.Lgs.n.163/2006. Tutte le osservazioni sono state esaminate singolarmente e per tematiche (vedi Allegato A), e considerate ai fini dell'espressione del presente parere e nella formulazione di prescrizioni e raccomandazioni, come descritto in dettaglio nella Relazione Istruttoria.

LA COMMISSIONE SVOLGE INOLTRE LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI SUGLI ARGOMENTI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Il presente parere tiene conto delle osservazioni espresse ai sensi dell'art.183, c.4 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.. Tutte le osservazioni sono state esaminate singolarmente e per tematiche (vedi Allegato A), e considerate ai fini dell'espressione del presente parere e nella formulazione di prescrizioni e raccomandazioni, come descritto in dettaglio nella Relazione Istruttoria.

Osservazioni relative alle Componenti Ambientali

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le note di alcuni privati, sia residenziali che imprenditoriali, richiedenti particolari attenzioni sulla necessità di approfondire gli studi relativi alle varie Componenti Ambientali, Analisi del reticolo idrografico, Impatto sulle Componenti Rumore/Vibrazioni e/o sulle caratteristiche Vegetazionali e Faunistiche. Su queste, come sulle richieste di tutela della Salute Pubblica la Commissione ha ritenuto di prevedere interventi come esposto nel quadro prescrittivo.

Osservazioni relative al Patrimonio Agroalimentare

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le note di alcuni privati, sia residenziali che imprenditoriali, richiedenti particolari attenzioni sulla necessità di provvedere che sia sempre garantito l'accesso, sia in fase esecutiva che ad intervento ultimato, a tutti i privati, siano essi residenziali che soggetti di attività artigianali e/o imprenditoriali. In particolare si segnala l'osservazione di una realtà imprenditoriale che chiede la minimizzazione degli impatti sull'area di propria pertinenza. La Commissione ha ritenuto di prevedere interventi in tal senso (vedi Paragrafo 4.1) come esposto nel quadro prescrittivo.

Osservazioni di privati e Enti pubblici su Beni Artistici e Monumentali

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le note di privati e di Enti Territoriali, richiedenti particolari attenzioni sulla necessità di salvaguardare, recuperare e valorizzare, il patrimonio Artistico, Monumentale ed Archeologico del Territorio; in relazione alle problematiche esposte si rimanda al contemporaneo Parere del MIBACT sul medesimo progetto.

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

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le note di alcuni privati o Enti territoriali relativi ad impatti su beni storici o paesaggistici o su aree vincolate da progetti approvati (Es. Bottega Veneta, o altri), in cui oltre che a vincoli di tipo Archeologico (CIS) o Storico-Architettonico (gli altri) si notano interferenze con gli ambiti edificabili di progetti edilizi o impiantistici in possesso dei pareri favorevoli della Commissione Edilizia dei Comuni interessati, e che sono o in via di realizzazione o in attesa dei pareri (in quanto beni vincolati) della Soprintendenza di Verona o altri Enti.

In relazione a tutte queste problematiche si è giunti alla considerazione che, per quanto ben avviata con i tavoli di concertazione, esistano ancora puntuali nodi di interferenze piccole ma significative, con le realtà locali. Fatte salve le richieste delle Soprintendenze, si indica come sia necessario che le eventuali interferenze tra la nuova opera e le eventuali preesistenze (realizzate o autorizzate) siano oggetto di verifica in fase di progettazione definitiva, anche con l'effettuazione di rilievi accurati che consentano l'applicazione di soluzioni concordate.

Delibere Comunali e Provinciali, Viabilità locali nuove Infrastrutture programmate

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le delibere di alcune Provincie e Comuni interessati dall'infrastruttura, nonché il Parere Regionale e/o determinazioni Dirigenziali della Regione Veneto, con accluse osservazioni e/o prescrizioni che si condividono. Ad alcuni di questi pareri sono accluse le Osservazioni del pubblico rivolte direttamente alle Regione Veneto e da questa già definite con le proprie controdeduzioni e/o prescrizioni. La Commissione invita comunque all'affinamento progettuale di tutte le soluzioni del progetto definitivo in coordinamento con gli Enti territorialmente competenti.

Parere Regione Veneto

In data 0/10/2016 la Regione ha emesso il Parere della Commissione Regionale VIA n. 1595 relativo al progetto in esame. La Commissione VIA prende atto della Delibera Regionale e accoglie in toto il suddetto Parere, richiamando nel quadro prescrittivo le notazioni di carattere più prettamente ambientale. Per le prescrizioni rivolte all'accoglimento di istanze puntuali di privati, Enti, Comuni ed altri Enti Territoriali, si considera cogente la Delibera Regionale.

Osservazioni di privati o Enti pubblici su Procedura VIA o sulle problematiche relative agli espropri

Osservazioni diverse da quelle sopra richiamate (richieste di riapertura della procedura VIA o VAS, critiche alla politica dei trasporti in generale; politica degli indennizzi, politica degli espropri e richiesta di espletare oneri procedurali non previsti dalla normativa vigente) si ritengono non pertinenti alla procedura di Verifica di Ottemperanza e tanto più alla procedura di VIA già espletata, a questo proposito si sottolinea come procedura VAS, studi di fattibilità e analisi costi/benefici siano parte della già esaurita procedura VIA di Parere di Compatibilità Ambientale; le note espresse sono quindi citate solo come prese d'atto delle osservazioni medesime.

4.1 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 assicurare l'efficacia degli interventi di nuova piantagione;
2. Reimpianto secondo i limiti delle autorizzazioni possedute;
3. Irrigazione 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.

5. PARERE REGIONE VENETO

La Regione Veneto, interessata dal progetto della tratta AC/AV Verona-Vicenza, ha espletato il proprio iter

di Verifica Ambientale, relativo a tutta la tratta e agli ambiti di variante, espletando un suo iter di Verifica Ambientale comprensivo degli ambiti di variante (oggetto di differente Parere).

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 - Subtratta Verona-Vicenza - 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza - Comuni di localizzazione: San Bonifacio, San Martino Buon Albergo, Verona, Belfiore, Zevio, Monteforte d'Alpone, Arcole, 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 con prescrizioni e raccomandazioni, parte integrante di questo parere.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, esaminato il Progetto Definitivo della Linea AV/AC Verona-Padova. Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) ritiene:

- A- quanto al Piano di Utilizzo delle Terre che il Proponente provveda ad una revisione del Piano stesso come segue:
1. Redigere il Piano di Utilizzo Terre sull'intero Lotto funzionale, definendo i siti di deposito temporaneo e definitivo, i percorsi e i flussi delle movimentazioni dei materiali, 90 giorni prima della presentazione del Progetto Esecutivo per la sua approvazione da parte del MATTM.
 2. Aggiornare la quantità di sottoprodotto movimentate, suddivise per WBS, motivando la scelta dei depositi definitivi, definendo la capienza degli stessi, acquisendo le approvazioni ed autorizzazioni dei diversi Piani di ripristino.
 3. Il Piano dovrà approfondire, mediante l'esecuzione di ulteriori specifiche indagini, l'individuazione dell'eventuale valore di fondo naturale (VdFN) superiore alle CSC di riferimento secondo quanto previsto dall'art. 5 comma 4 del D.M. 161/12, segnalando gli eventuali superamenti e concordando in tal cas con ARPAV un PdA per definire di valori di fondo da assumere.
 4. I siti potenzialmente contaminati che interferiscono con le opere dovranno essere oggetto di ulteriori indagini per verificare concretamente la possibilità di riutilizzo dei terreni di scavo da esse provenienti o, in alternativa, se vi siano i presupposti per l'attivazione di altri tipi di procedure previsti dalla parte IV del D.Lgs. 152/06.
 5. Definire il Cronoprogramma dei lavori dell'intero lotto funzionale, da trasmettere al MATTM per la sua approvazione, tenendo conto di eventuali modifiche dovute agli approfondimenti relativi alla fase di progettazione esecutiva anche in relazione alle attività istruttorie presso le Autorità competenti locali.
 6. La durata del Piano di Utilizzo non potrà superare la durata programmata dei lavori, di circa 7 anni, come verrà definita dal cronoprogramma richiesto per la fase esecutiva, e terminerà con la conclusione dei lavori.

B- ai fini della Valutazione della Compatibilità Ambientale dell'opera indicata in premessa:

ESPRIME PARERE POSITIVO

sul progetto definitivo "AV/AC Verona-Padova. Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante)", tenuto conto dei Pareri espressi dalla Regione Veneto (Parere DGR n°1595 del 10.10.2016) parte integrante del presente parere, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea, all'atto della presentazione della successiva fase progettuale, condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni di seguito indicate, con la precisazione che qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del presente parere, si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle suddette variazioni.

ANTE OPERAM - PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI -- PROGETTAZIONE ESECUTIVA:

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

PROGETTAZIONE ESECUTIVA

1. Il Progetto Esecutivo deve risolvere attraverso la redazione di elaborati progettuali specifici tutte le richieste di integrazione ritenute "parzialmente esaustive" e "non esaustive".
2. Trasmettere al MATTM le istanze di concessione rilasciate dagli Enti gestori dei corsi d'acqua interferiti dal progetto, congiuntamente alle soluzioni progettuali adottate per la fase di cantiere e per la fase di esercizio.

MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI

3. Venga istituito un Tavolo Tecnico, coordinato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Veneto, gli Enti locali e gli Enti Gestori delle aree vincolate ai sensi della Direttiva Habitat (ciascuno con un rappresentante) che operi con lo scopo di definire il *Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali*, il cui importo non dovrà essere superiore al 2% dell'intero costo dell'opera senza alterare i dati fondamentali dell'opera e i suoi presupposti tecnici ed economici.

In particolare il Tavolo Tecnico dovrà approfondire e dettagliare **il Piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali per tutte le componenti ambientali coinvolte** affrontando le problematiche relative alle criticità ambientali, alle sensibilità territoriali e sociali, al patrimonio agro-eco-alimentare; alle aree tutelate e alle aree Natura 2000, indotte dalla nuova infrastruttura, come segue:

- a. garantendo, oltre a quanto già proposto, la permanenza e la tutela delle matrici ambientali ed ecosistemiche che hanno determinato il riconoscimento e l'istituzione delle aree vincolate ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (i siti Natura 2000 interferiti dall'opera in progetto sono: SIC Fiume Adige tra Verona est e Badia Polesine - IT3210042; SIC Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest IT3210043; SIC Val Galina e Progno Borago - IT3210012; SIC/ZPS Sguazzo di Rivalunga - IT3210019; SIC/ZPS Palude del Feniletto - Sguazzo del Vallese - IT3210014; SIC Torrente Valdiezza - IT3220038; SIC Colli Berici - IT3220037; SIC Ex Cave di Casale - Vicenza - IT3220005; SIC Bosco di Dueville e risorgive limitrofe - IT3220040; SIC Torrente Valdiezza - IT3220038; SIC Ex Cave di Casale - Vicenza - IT3220005; SIC Bosco di Dueville e risorgive limitrofe - IT3220040; SIC/ZPS Sguazzo di Rivalunga - IT3210019; SIC/ZPS Palude del Feniletto - Sguazzo del Vallese - IT3210014) e delle aree tutelate a diverso titolo, attraverso:
 - i. l'analisi degli impatti sulla fauna presente nell'area di studio, anche in seguito alla possibile alterazione degli habitat di specie;
 - ii. la stesura di Piani d'Azione per specie di interesse conservazionistico in accordo con gli Enti gestori delle aree tutelate;
- b. definendo dettagliatamente come la soluzione progettuale compensativa risolve, dal punto di vista qualitativo e quantitativo, gli impatti determinati dalla costruzione dell'opera rispetto alla sensibilità del paesaggio interferito;
- c. sviluppando, lungo tutta la tratta e per una fascia da definire a seconda delle specificità dei luoghi, progetti di:
 - i. implementazione e deframmentazione della connettività ecologica, ponendo particolare cura nella scelta dei punti dove inscrivere i passaggi faunistici, indispensabili per mitigare l'effetto barriera prodotto dall'infrastruttura, e alla loro progettazione e realizzazione;
 - ii. rafforzamento e inserimento di elementi vegetali (siepi e filari campestri, aree boscate, aree umide, ecc.) volti alla valorizzazione del paesaggio rurale e delle coltivazioni di pregio (IGP, DOC, DOCGP, ecc.) al fine di preservare i valori storico-culturali, produttivi, commerciali, ecologici e della biodiversità del tessuto agricolo e di contribuire a mitigare i cambiamenti climatici e l'adattamento ad essi; i progetti dovranno essere volti alla tutela e al miglioramento dell'ambiente, del paesaggio e delle sue caratteristiche, delle risorse naturali, del suolo e della diversità genetica, in accordo con le politiche comunitarie della PAC 2014-2020;

- d. sviluppando adeguati interventi d'inserimento paesaggistico della viabilità locale interessata e delle opere d'arte principali e secondarie dell'infrastruttura, ponendo particolare attenzione alla qualità architettonica dei manufatti, comprese le barriere acustiche e tutte le opere d'arte;
- e. sviluppando gli interventi di mitigazione degli impatti cumulativi su tutte le componenti ambientali dovuti alla realizzazione della nuova infrastruttura, alla viabilità esistente e pianificata a livello regionale;
- f. utilizzando la rappresentazione dei progetti proposti attraverso l'elaborazione di foto simulazioni;
- g. prevedendo, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione:
 - i. l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc., al fine di rispettare la diversità biologica) e l'acquisto di materiale vivaistico proveniente da vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso;
 - ii. uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi a verde" che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo attecchimento della vegetazione e un monitoraggio quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori;
 - iii. uno specifico progetto degli impianti d'irrigazione, con particolare riferimento alle scarpate verdi, che illustri le modalità di realizzazione dell'impianto, il funzionamento, la sua distribuzione e le fonti di approvvigionamento;
 - iv. il cronoprogramma delle opere di riambientalizzazione che consideri le tempistiche e le modalità di realizzazione, nonché l'efficacia di tali interventi, in coerenza con le fasi di realizzazione dell'opera;

VINCA

4. Integrare la Valutazione d'Incidenza approfondendo, anche attraverso rilievi sul campo, quanto segue:
 - a) la valutazione degli impatti cumulativi determinati dalla rete infrastrutturale esistente e prevista alla scala regionale, compreso il progetto di cui al presente parere, sul sistema complessivo delle aree protette sui siti Natura 2000 dell'area vasta;
 - b) la descrizione delle misure di mitigazione ambientale previste per l'impatto delle opere in esame su SIC/ZPS, sia per la fase di cantierizzazione che per la fase di esercizio;
 - c) l'analisi della coerenza del progetto nella sua complessità con le finalità conservative dei singoli siti in riferimento ai Piani di Gestione di SIC/ZPS;
 - d) l'eventuale sottrazione di habitat prioritario e comunitario per gli habitat 91EO* e 3260 ai sensi della Direttiva Habitat.
5. Sviluppare uno studio specifico relativo alla consistenza, alla distribuzione e all'uso dell'habitat da parte dell'avifauna presente per tutte le fasi fenologiche.
6. Definire le misure di mitigazione attivate per tutti gli impatti sulle componenti ambientali coinvolte, specificandone le modalità, la scala spazio-temporale di attuazione e le misure di monitoraggio per verificarne l'efficacia.

CANTIERI:

7. A valle della progettazione esecutiva, il Proponente dovrà aggiornare – ove necessario – i piani di cantierizzazione, dettagliati con i seguenti dati progettuali:
 - a) la localizzazione esatta dei cantieri, i loro confini, le eventuali interferenze con altri cantieri in zona etc.
 - b) i 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

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.

8. 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.
9. Dettagliare le modalità di esecuzione delle protezioni in jet-grouting e dei pali di fondazione, relativamente alle opere civili potenzialmente impattanti con la falda superficiale come viadotti, cavalcavia ferroviaria e strutture degli elettrodotti, definendo un iter operativo tipico che impedisca l'inquinamento delle falde impattate sia nella fase di esecuzione delle fondazioni, sia nella fase di esecuzione delle protezioni ad esse propedeutiche.

AMBIENTE IDRICO

10. Il Proponente provvederà a redigere il progetto esecutivo delle soluzioni idrauliche presentate nel SIA, concordandole con gli Enti/Autorità competenti nel territorio, concordando e verificando con essi i modelli di calcolo utilizzati per la determinazione degli elementi caratteristici dell'idrologia di piena 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.
11. Con riferimento al reticolo idrografico interferito dall'opera in valutazione, in fase di progettazione esecutiva e comunque prima dell'inizio dei lavori, siano individuati e verificati dettagliatamente gli eventuali volumi di compenso lungo l'intero tracciato, in relazione anche alla presenza di altre infrastrutture già in essere e/o in progetto. Si verifichi che l'inserimento di tali nuove opere idrauliche non alteri lo stato, e di conseguenza l'equilibrio idraulico di tutta la zona interferita, con particolare riferimento al Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei Fiumi Brenta e Bacchiglione, e in ottemperanza con le indicazioni della normativa vigente.
12. Specificare le modalità di intervento di deviazione dei corsi d'acqua, in presenza di fauna ittica, attraverso una puntuale localizzazione e progettazione delle vasche per la permanenza dei pesci; definire per quanto tempo tali vasche saranno utilizzate e il loro riutilizzo al termine dei lavori.
13. Specificare le modalità con cui si supera l'interferenza con il rio Acquetta, dettagliando la verifica idraulica di tutta l'area interessata dalla deviazione del suddetto Rio e verificando come quest'ultima si raccorda con le altre opere previste o infrastrutture esistenti nella zona interferita (strade, piloni dell'elettrodotto correlato all'infrastruttura ferroviaria in esame, ecc.).
14. In relazione alle modalità di smaltimento acque nella fase di esercizio, aggiornare e verificare prima

della fase esecutiva, le informazioni relative all'analisi quali-quantitativa delle acque meteoriche e le relative verifiche della rete di smaltimento, raccolta, trattamento e scarico. I dati di input (dati idrologici/idraulici) e i risultati di output dei modelli utilizzati (portate, volumi, ecc.) dovranno essere aggiornati (con le informazioni fornite dagli enti competenti in materia) e verificati prima dell'inizio dei lavori in modo tale da poter prevedere eventuali modifiche necessarie per il corretto funzionamento e controllo del sistema delle acque di piattaforma, eventualmente monitorate attraverso l'introduzione di opportuni indicatori nel Piano di Monitoraggio.

15. In relazione alle modalità di smaltimento acque fase di cantiere, prima dell'inizio dei lavori individuare tutti i punti finali di recapito delle acque di cantiere. Si ritiene, altresì fondamentale, una volta chiarita l'effettiva capacità della rete fognaria preliminarmente individuata e i possibili recapiti alternativi dove far convogliare le acque di cantiere, ai sensi della normativa vigente e in relazione alle portate scaricate, valutare la possibilità di integrare la rete di monitoraggio inserendovi i punti in cui saranno recapitate le acque di piattaforma e quelle di cantiere, opportunamente trattate se necessario, in modo tale da valutare gli eventuali ulteriori impatti connessi e i relativi interventi di mitigazione.

RUMORE E VIBRAZIONI (INT. 145)

16. Con riferimento alla concorsualità, integrare lo studio degli impatti sulla componente tenendo conto che per i progetti delle infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA, relativamente agli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto, il riferimento tecnico è il documento ISPRA: *"Nota tecnica in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto"*.
17. Estendere l'area di studio oltre le fasce di pertinenza, non solo per i ricettori sensibili (come dall'art. 4 del DPR 18.11.1998 n. 459), al fine di individuare gli eventuali ricettori prossimi ai limiti delle fasce stesse, eventualmente impattati dalle attività di cantiere e/o dall'infrastruttura in fase di esercizio (Area di influenza – UNI 9884:1997 e UNI 11143-1:2005). I limiti al di fuori delle fasce di pertinenza devono essere confrontati con i limiti delle Zonizzazioni Acustiche dei Comuni interessati dall'opera.
18. Integrare gli elaborati, sull'intero tracciato del lotto funzionale, con l'indicazione e la numerazione di tutti i ricettori, sia quelli ubicati all'interno della fascia di pertinenza sia quelli più prossimi ai limiti delle fasce stesse. Definire, per ciascun ricettore, il livello diurno e notturno e lo scostamento rispetto ai valori limite di riferimento delle singole fasi (*ante operam, in itinere, post operam* e nella fase successiva alla realizzazione delle mitigazioni).
19. Inserire nelle valutazioni progettuali il fattore di concorsualità dovuta alla realizzazione della nuova infrastruttura, con altre opere in previsione o progettazione, così come prevista ai sensi dell'Allegato 4 al D.M.A. 29/11/2000, con soluzioni condivise con gli Enti Territoriali, Comuni, Province, Regioni Consorzi di Bonifica ecc., ampliando la fascia di competenza ed estendendo di conseguenza gli interventi di mitigazione, ove necessario.
20. Per i ricettori sensibili impattati in facciata (n. 5 scuole) è necessario che il Proponente attui tutte le mitigazioni ambientali possibili al fine di limitare l'impatto acustico, si ritiene infatti che l'indennizzo non sia una soluzione adeguata dal punto di vista ambientale per la tipologia di ricettori. Si prescrive che venga effettuato un monitoraggio interno ed esterno all'edificio (facciata), durante il periodo di riferimento diurno, nelle fasi di *ante operam*, di esercizio e nella fase successiva alla realizzazione delle mitigazioni.
21. In merito al Piano di Monitoraggio Ambientale della componente *rumore e vibrazioni* tenere conto del documento: *"Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) Indirizzi metodologici specifici: Agenti fisici – Rumore REV. 1 DEL 30/12/2014"*.

SALUTE PUBBLICA

22. Allegare alla progettazione esecutiva uno specifico elaborato di analisi della Componente Salute Pubblica in cui esplicitare:
 - a) la caratterizzazione dello stato attuale della salute della popolazione afferente all'area interessata

dall'opera in oggetto, correlato ed integrato con l'analisi condotta per le altre componenti maggiormente collegate alla Salute Pubblica (Atmosfera, Rumore e Vibrazioni, Campi elettromagnetici) utilizzando i dati il più possibile aggiornati sullo stato demografico.

- b) le informazioni utili e le stime degli eventuali impatti riportati nelle altre Componenti, caratterizzandole in relazione al benessere ed alla salute umana ed integrandole con le informazioni ricavate dalla caratterizzazione dello stato attuale della salute della popolazione interessata, verificando la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette (sia in positivo che in negativo) della costruzione dell'opera e del suo esercizio nel breve, medio e lungo periodo.

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

23. Aggiornare e trasmettere al MATTM per la sua approvazione prima dell'inizio dei lavori il PMA secondo le varianti e le integrazioni introdotte al Progetto Definitivo, ampliando e integrando il Piano di Monitoraggio della rete di rilevamento proposta, per tutte le componenti ambientale considerate, nelle fasi *ante operam*, *in itinere* e *post operam*, revisionando i ricettori, le modalità di rilevamento e di restituzione dei dati, nonché la durata e la frequenza, in accordo e sotto la supervisione di ARPA Veneto, redigendo un unico documento, al fine di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste dal progetto, tenendo conto delle seguenti indicazioni:
- a) rivedere il monitoraggio relativo alla componente ambientale "**atmosfera**", nelle fasi *ante operam*, *in itinere* e *post operam*, in relazione alla vicinanza di alcuni ricettori sensibili;
 - b) aggiornare 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 le opportune misure di mitigazione qualora vengano raggiunte e superate determinate soglie di significatività degli impatti;
 - c) approfondire il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "**acque sotterranee**", prevedendo, in accordo con ARPA Veneto, il controllo di alcuni punti critici attraverso opportuni indicatori, come, ad esempio, i punti di dispersione nel suolo delle acque di piattaforma;
 - d) aggiornare il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "**suolo e sottosuolo**" per verificare l'efficacia degli accorgimenti e delle mitigazioni proposti in fase di progettazione definitiva;
 - e) approfondire 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) aggiornare il progetto di monitoraggio ambientale per la componente "**salute pubblica**" che dovrà essere implementato al fine di 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 efficaci nel mantenere al di sotto dei limiti vigenti le emissioni acustiche derivanti dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura in progetto.
24. Estendere i monitoraggi *post operam* previsti in continuo presso tutti gli edifici potenzialmente impattati dalla **componente vibrazioni** con particolare riferimento ai ricettori in località Alte Ceccato.
25. Verificare ed eventualmente implementare, in accordo con ARPAV, il PMA nella parte relativa alla componente **vibrazioni** in fase di esercizio presso gli edifici potenzialmente impattati, con particolare riferimento al transito contemporaneo di più convogli ferroviari.
26. In fase di cantierizzazione e di avanzamento lavori, sia effettuato un monitoraggio specifico al fine di verificare le modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori potenzialmente impattati e in particolare modo:
- a) per il Sub Lotto n° 1:
 - presso entrambi gli edifici storici vincolati del Complesso Sorelle della Misericordia;
 - presso gli impianti produttivi (in n° di 2) classificati come aree critiche secondo UNI 9614;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'R', 'G', 'R', 'd', 'A', 'Au⁴⁵', and 'W'.

- presso l'elettrodotto di San Bonifacio (in fase di cantiere) dove è stata stimata una situazione di impatto per la realizzazione dei pali di fondazione dei piloni 15 e 16.
- b) per il Sub Lotto n° 2:
- presso i ricettori ubicati in località Alte Ceccato;
 - presso tutti gli edifici storici, impattati dalla Componente, vincolati ai sensi del D.Lgs 42/04 o tutelati dagli strumenti urbanistici comunali;
 - presso gli impianti produttivi (in n° di 4) classificati come aree critiche secondo UNI9614.
27. Verificare ed eventualmente implementare, in accordo con ARPAV, il PMA nella parte relativa alla *componente rumore*, per la fase di cantiere e fase avanzamento lavori (FAL), su tutto il tracciato, per i ricettori a ridosso delle aree dei cantieri (fissi e mobili anche se temporanei) per il confronto dei livelli sonori prodotti dalle attività con i valori limite di cui al DPCM 14.11.97 (emissione, immissione e differenziale), con particolare riferimento alle situazioni di criticità individuate dal Proponente sia nel Sub lotto 1 che nel Sub lotto 2.
28. Relativamente alla *componente atmosfera*, aggiornare prima dell'avvio del PMA, la caratterizzazione della qualità dell'aria e lo studio delle emissioni/impatti, relativamente alle attività di cantiere e a ciascuna attività legata al Fronte di Avanzamento Lavori, integrando gli inquinanti mancanti in modo da avere un allineamento con i futuri controlli riportati nel PMA a favore di un immediato confronto tra *ante operam*, corso d'opera e *post operam*. Si chiede di stimare il contributo emissivo dell'attività di scotico e sbancamento del materiale superficiale integrandolo nell'input emissivo a CALMET.
29. Relativamente alla *componente vegetazione flora e fauna*, in fase di progettazione esecutiva e comunque prima dell'inizio lavori, effettuare rilievi di campo per approfondire le informazioni sulla presenza di specie faunistiche e sui loro comportamenti, allo scopo di verificare la presenza effettiva di specie per ora solo presunte (come, ad esempio, il *Myotis bechsteinii*, indicato come specie potenziale, Valutata In Pericolo (EN) secondo la classificazione IUCN Ita, e individuare siti potenzialmente idonei per il rifugio, la nidificazione, l'approvvigionamento delle risorse alimentari, con particolare riferimento alle specie che nidificano al suolo. Aggiornare la stima degli impatti dovuti alla realizzazione dell'opera nella sua totalità con i risultati ottenuti dai rilievi in campo. Dopo aver individuato i siti potenzialmente idonei per rifugio, nidificazione e alimentazione delle specie presenti nell'area interessata dall'opera in esame, descrivere gli specifici monitoraggi e gli accorgimenti che saranno messi in atto nei siti per mitigare gli impatti dovuti alla fase di realizzazione dell'opera.

CORSO D'OPERA – FASE DI REALIZZAZIONE:

Ente Vigilante: ARPA Regionale

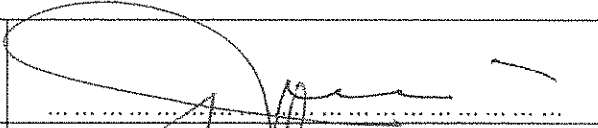
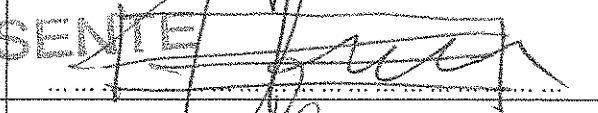
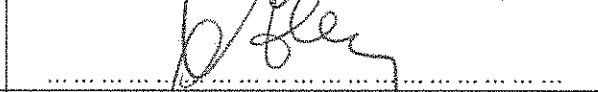
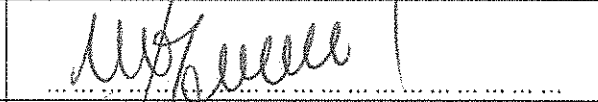

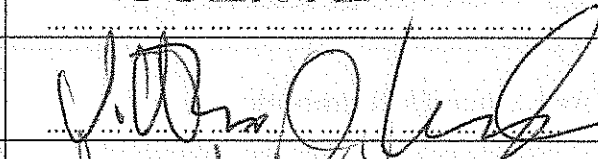

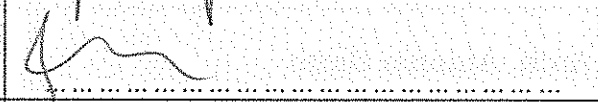
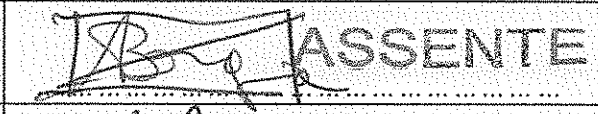
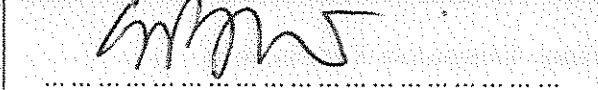
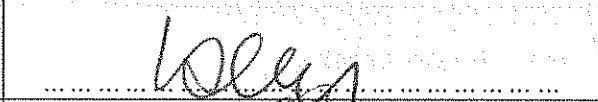

30. Con riferimento alla prescrizione n° 8 del presente parere estendere, in accordo con ARPAV, le campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) di cui alla prescrizione citata, alla fase di corso d'opera, con frequenza trimestrale, su tutti i punti monitorati in concomitanza alle attività più impattanti dal punto di vista dell'emissione delle polveri.

POST OPERAM – FASE DI ESERCIZIO:

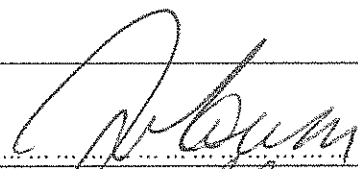
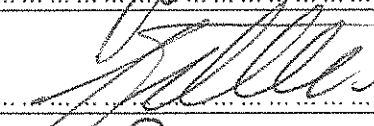
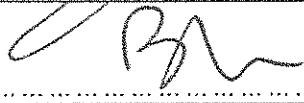
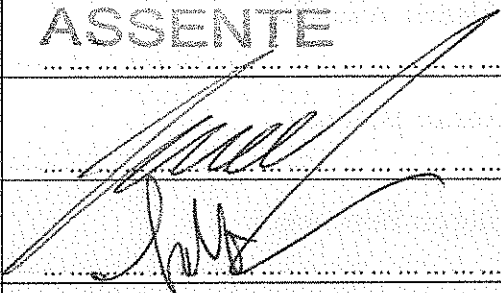
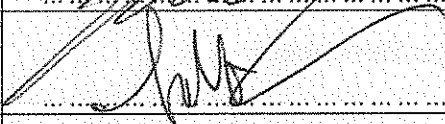
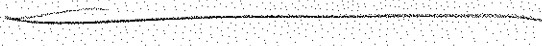
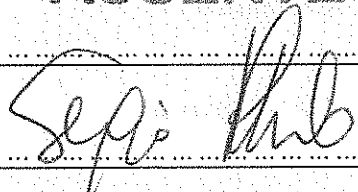
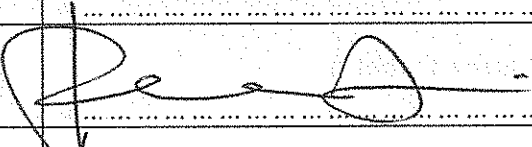

Ente Vigilante: ARPA Regionale

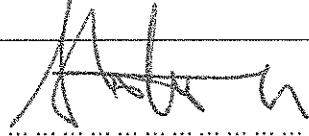
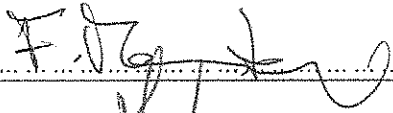
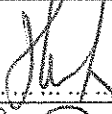

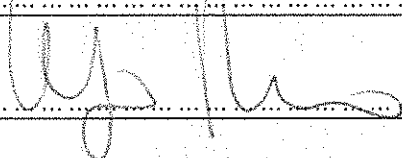


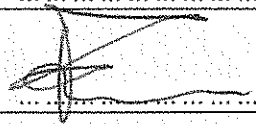
31. Con riferimento alla prescrizione n° 8 del presente parere estendere le campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) di cui alla prescrizione citata, alla fase di *post operam* per una durata pari a 30 giorni, eseguita in accordo con ARPAV.

ALLEGATI: ALLEGATO A - CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE 
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	ASSENTE
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	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
Avv. Luca Di Raimondo	ASSENTE
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	ASSENTE
Prof. Antonio Grimaldi	
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	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	ASSENTE
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	ASSENTE
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE
Ing. Giuseppe Fasiol (Rapp. Regione Veneto)	

R

u

F

W

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
1	<p>Comitato per la tutela dell'ambiente e del paesaggio di san Bonifacio (VR) 11/12/2015 DVA-2015-0032085</p>	<p>Il Comitato per la tutela dell'ambiente e del paesaggio di san Bonifacio ha presentato una Relazione Tecnico/Ambientale con l'analisi del tracciato in affiancamento alla linea esistente ed ha ritenuto la soluzione più idonea rispetto all'attraversamento a sud.</p>	<p>Nello Studio di Impatto Ambientale sono state dettagliatamente esaminate e valutate le soluzioni alternative per l'attraversamento di S.Bonifacio. L'attraversamento di S. Bonifacio, nel corso del lungo iter di definizione del progetto della linea AV Verona - Padova, è stato oggetto di diversi studi ed elaborazioni progettuali, che hanno costituito un prezioso riferimento tecnico per la definizione della configurazione ottimale. Nel S.I.A. sono descritte le principali soluzioni di tracciato valutate nelle precedenti fasi istruttorie: soluzione di "passaggio a nord" (Progetto 1996()) e soluzione di "interramento" (in variante al tracciato del Progetto Preliminare di L.O. 2003). L'esclusione delle suddette soluzioni alternative, già formalmente avvenuta sui tavoli istituzionali, ha permesso di valutare in fase di Progetto Definitivo un'unica configurazione planimetrica del tracciato in variante rispetto al Progetto Preliminare. Nel "S.I.A.- opere in variante" Quadro di Riferimento Ambientale al fine di confrontare le due "situazioni" e verificarne gli effetti su tutte le componenti ambientali, si è proceduto alla valutazione e all'analisi degli impatti per ambedue le soluzioni. In sintesi, la variante di tracciato proposta, pur comportando un modesto maggior sviluppo planimetrico rispetto a quello del Progetto Preliminare approvato dal CIPE (circa 16,3 KM rispetto a 15,8 Km), presenta i seguenti vantaggi: - eliminazione di 2 varianti alla linea storica; - sostanziale riduzione dell'impatto sul territorio; - aumento del tratto con velocità di tracciato a 250 Km/h.</p>
2	<p>Studio Legale e Tributario Avv.Sofia Colasanto 20/01/2016 DVA-2016-0003049</p>	<p>Lo Studio Legale e Tributario Avv.Sofia Colasanto ha presentato le seguenti osservazioni: "1. Microfilm S.r.l., qualora dovesse venire approvato il progetto definitivo. secondo il tracciato attualmente previsto, sarebbe costretta a cessare radicalmente l'attività in loco, giacché il fabbricato, per effetto delle opere di cantiere, diverrebbe completamente Inservibile. 2. Sul punto, si rimanda integralmente alla perizia a firma arch. Oscar Brunello a data 20. 01.2016 e relativi allegati grafici, che si allega unitamente al presente atto (doc. 2). 3. L'approvazione del progetto come attualmente previsto, pertanto, comporterebbe la cessazione totale dell'attività in loco della Microfilm s.r.l., la quale sarebbe costretta a trasferirla integralmente presso altro sito, con tutti i costi conseguenti. 4. L'arch. Brunello, inoltre, ha quantificato in €. 2.100.000,00 il valore di mercato attuale del fabbricato e relative pertinenze, impianti compresi, mentre per effetto del esproprio dell'area come sopra quantificata, il fabbricato avrebbe il ridotto valore a €.513.000,00. 5. La Microfilm S.r.l., pertanto, subirebbe un deprezzamento del valore di mercato dell'immobile pari a €.1.587.000,00, e quindi, ben oltre la metà del valore attuale, senza considerare la ridotta commerciabilità dell'area per effetto della realizzazione dell'imponente opera pubblica di cui si discute. 6. In ragione dell'obbligatorio spostamento dell'attività di impresa per effetto dei la-</p>	<p>L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e i.) 1. Il tracciato ferroviario del 2° sublotto Montebello Vicentino – Bivio Vicenza, in cui ricadono le proprietà indicate nell'osservazione, è stato redatto conformemente ad uno Studio di Fattibilità, che RFI, ha elaborato secondo gli accordi contenuti nel protocollo d'intesa sottoscritto da RFI, MIT, Regione Veneto, Provincia di Vicenza, Comune di Vicenza e CCIAA di Vicenza in data 29/7/2014. Tale studio di fattibilità è stato oggetto di approvazione da parte degli Enti Territoriali tra il mese di Dicembre 2014 e Gennaio 2015.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>vori di cantiere, l'arch. Brunello ha Inoltre considerato che Microfilm s.r.l., per acquistare altrove un altro fabbricato (usato) di circa 2.500 mq coperti dovrebbe sostenere un costo non inferiore a circa € 1.250.000,00, nonché costi di spostamento macchinari non inferiore complessivamente € 800.000,00;</p> <p>7. Va Inoltre considerato l'ulteriore deprezzamento del fabbricato dovuto al fatto che si verrebbe poi a trovare all'interno della fascia di rispetto ferroviaria di 30 metri ex art. 49 D.P.R. n. 753/1980, e, quindi, con conseguente grave limitazione della possibilità di interventi edilizi necessitanti dell'indispensabile autorizzazione delle Ferrovie a tutela della sicurezza e della conservazione della ferrovia (vedasi T.A.R. Toscana, Sez. III - 4 ottobre 2010, n. 6430).</p> <p>8. Si osservi inoltre che Microfilm S.r.l. ha tutt'ora in essere finanziamenti rilevanti con istituti di credito (per complessivi € 1.466.374,00) per l'acquisto del fabbricato di cui si discute e dei macchinari, prestiti che, qualora fosse costretta alla cessazione dell'attività come dianzi specificato e qualora non riuscisse in tempi rapidi a una soluzione alternativa, non sarebbe ragionevolmente più in grado di adempiere con evidente rischio di fallimento e/o sottoposizione ad altra e diversa procedura concorsuale.</p> <p>9. Microfilm S.r.l., pertanto, qualora il progetto dovesse venire approvato nel tracciato attuale, fatta salva ogni azione avanti il Giudice Amministrativo contro il provvedimento di dichiarazione di pubblica utilità ed apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e ogni altro atto presupposto inerente e conseguente, insisterà con decisione in ogni competente sede per vedersi ristorata dell'ingente danno economico che le verrà procurato dalla realizzazione dell'opera pubblica.</p> <p>10. A tale proposito, è indispensabile tenere sempre doverosamente in primo piano l'obbligo dell'Autorità espropriante di riconoscere ai proprietari espropriati l'indennità commisurata al valore venale del bene, ai sensi delle norme disciplinanti la materia (art.37 e ss T.U. espropriazioni), nonché le indennità anche ai soggetti non espropriati ma che dalla realizzazione dell'opera hanno comunque subito un danno (art. 44 e ss. T.U. espropriazioni).</p> <p>11. Sul punto, come Microfilm S.r.l., andranno indennizzate ai sensi di legge anche tutte le altre società e/o imprese destinatarie della procedura di esproprio (tratti compresi tra il Km. 37+300 e il Km. 38+300 nel tratto Montebello Vicentino - Vicenza) e, precisamente solo all'interno del comune di Brendola, Adler Immobiliare S.r.l., Ariston Cavi.S.p.A., Bedin Sergio, Bellin Irma, Bisson Immobiliare S.r.l., Golin Immobiliare Snc, Immobiliare Lafer di Gonella G. Tamion Lino.</p> <p>12. Tali realtà, come approfonditamente osservato dal Comitato, costituiscono un patrimonio produttivo creato oltre 50 anni fa (ora stimato in una forza lavoro complessiva di oltre 200 unità, in un fatturato complessivo di oltre € 70.000.000, in investimenti in attrezzature industriali per oltre € 50.000.000) che verrebbe radicalmente compromesso, con inevitabili conseguenze in termini occupazionali ed evidente danno all'economia del territorio in caso di trasferimento altrove di dette attività.</p> <p>13. In tema di localizzazione di opere pubbliche, l'Amministrazione competente a dichiarare la pubblica utilità dell'opera ed approvare il progetto definitivo, è doveroso-</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>samente tenuta "a dare conto, nella relativa determinazione, dell'avvenuta valutazione e considerazione di tutti gli interessi coinvolti, e, segnatamente, di quelli sacrificati, e, sotto il profilo dell'adeguato apprezzamento delle posizioni interessate dall'ubicazione dell'opera, le delibere che ne approvano il progetto risultano sicuramente sindacabili" (cfr. Cons. Stato Sez. IV, Sent., 27-04-2015, n. 2094; in medesimi termini Cons. Stato, Sez. IV, 11 novembre 2014, nr. 5520; in termini, Cons. Stato, Sez. IV, 7 novembre 2014, nr. 5484; id., 12 giugno 2009, nr.3733).</p> <p>14. Allo stato, non risulta in alcun modo che si sia tenuto conto dell'enorme sacrificio che l'opera, qualora approvata secondo il progetto oggetto delle presenti osservazioni, arrecherebbe a Microfilm S.r.l. ed a tutte le realtà interessate, e, quindi al territorio a fronte della possibilità di realizzare l'opera secondo un tracciato alternativo con minore impatto e minori costi per la collettività universalmente considerati (compresi, quindi, anche gli oneri espropriativi).</p> <p>15. In ragione di ciò, in conclusione, Microfilm S.r.l. non può che richiedere lo spostamento del tracciato completamente a Nord rispetto all'attuale sede ferroviaria, verso la campagna e la zona agricola, preservando i siti produttivi ove è peraltro in atto un Piano di Recupero "Area Produttiva via Einaudi" citato in premesse, come proposto dal Comitato.</p>	
3	<p>Prefetto di Verona 22/01/2016 DVA-2016-0002684</p>	<p>Il Prefetto di Verona risponde che "Viste le norme ivi richiamate e considerata la natura delle questioni sollevate si informa l'autore del documento che non si ravvisano in materia profili di diretta competenza di questo Ufficio" Documento allegato: lettera sig. Daniele Nottegar</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione</p>
4	<p>Dott.ssa Samantha Buzzacchera 25/01/2016 DVA-2016-0003032</p>	<p>La Dott.ssa Buzzacchera ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>1. un indennizzo per i proprietari e per i titolari di diritti reali su fondi soggetti ad espropri e a immobili che, pur non essendo soggetti a procedure espropriative, subiscono una apprezzabile diminuzione di valore in conseguenza della realizzazione dell'opera.</p> <p>2. È allegata alla nota la relazione di stima (Stima per danni presunti pari a € 729.722,00 e stima della perdita di valore dell'immobile pari a € 945.160,00).</p> <p>3. che si provveda alla stipula di accordi con la Regione e gli Enti Locali interessati volti a predeterminare limiti e criteri per l'individuazione degli aventi titolo e la qualifica degli indennizzi in questione, sulla scorta di quanto già avvenuto in passato nell'ambito di procedure di realizzazione di altre opere pubbliche.</p> <p>4. Chiede la realizzazione e installazione di idonee barriere fonoassorbenti dalla Stazione Ferroviaria di Altavilla sino alla rotatoria verso Vicenza. Dette barriere devono essere collocate tra il terreno condominiale e la nuova sede della SP34 in modo da non consumare il terreno condominiale, conseguentemente dovrà essere ripristinato il parcheggio pavimentato con grigliato erboso, nonché il giardino con l'arredo esistente (panchine, punti luce, ecc.). La posa di dette barriere deve avvenire contestualmente alla realizzazione dei due nuovi binari.</p>	<p>L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e i.)</p> <p>Il dimensionamento delle barriere acustiche è stato determinato dagli studi modellistici di dettaglio</p>
5	<p>Sigg. Francesca Corà, Giuseppa Viviani, Giada Baretta, Samuel Berhe, Patrizia Cora</p>	<p>I Sigg. Corà, Viviani, Baretta, Berhe e Cora hanno presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>1) Il progetto definitivo riguardante la tratta Montebello - Nodo di Vicenza costituisce</p>	<p>1) In virtù dell'art. 2, comma 1-bis del d.lgs. 163/2006, anche in relazione al principio giuridico per cui "nel più è compreso il meno", l'aver sviluppato il progetto definitivo di un lotto funzionale di un più ampio progetto di cui è stato</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	<p>25/01/2016 DVA-2016-0002419</p>	<p>sce un sub-sub sub lotto della tratta Verona-Padova prevista dal progetto preliminare del 2003, successivamente suddivisa in due "fasi funzionali", di cui quella Montebello-Grisignano è stata poi ancora suddivisa in due lotti. Ora viene ulteriormente frazionata con l'encomiabile scopo di non perdere il finanziamento. Ne consegue però che, limitando la progettazione a singoli segmenti di una manciata di chilometri, si rende impossibile a chiunque una valutazione complessiva dell'opera, come prevista dalle norme, e si vincolano inoltre le successive soluzioni progettuali.</p> <p>2) Il progetto definitivo in oggetto è elaborato sulla base di uno studio di fattibilità che non ha i requisiti minimi previsti dalle norme che regolano la materia. a. Studio di fattibilità approvato in assenza di Valutazione Ambientale Strategica b. Pur in assenza di riferimenti progettuali, in varie sedi si afferma che la necessità ineluttabile di quadruplicare i binari sarebbe determinata dal fatto che la linea storica sarebbe saturata. Secondo i dati di RFI nel 2012-2013 invece la linea storica risultava sfruttata solo per il 57,6% ed aveva una capacità residua di 106 treni al giorno (RFI- Scenario tecnico e sviluppo ferroviario nella regione Veneto), che nel frattempo è aumentata. Dal 2001 ad oggi è in costante calo il numero dei treni a disposizione degli utenti (Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2012-2013). Questo infatti è passato dai 144 del 2012- 2013, censiti nel documento suddetto, ai 102 rilevati nel progetto definitivo. Il totale dei treni-giorno previsti a fine intervento, compresi i treni-merci, è di 164. La capacità complessiva della linea storica è di 250 treni, e quindi ampiamente in grado di soddisfare anche le esigenze prospettate. Inoltre non è pensabile che la domanda di trasporto a lunga percorrenza abbia un'esplosione semplicemente come conseguenza della realizzazione della nuova linea. Il numero dei treni futuri ipotizzato non è quindi realistico in relazione alla domanda di trasporto. A sostegno delle scelte effettuate si è addotto un bacino di utenza di 800.000 passeggeri, esteso al territorio e delle province contermini per un raggio di 30 Km dalla stazione Fiera, che si sovrappone al bacino di utenza sia di Padova che di Verona e arriva addirittura oltre il centro urbano di Padova. Si tratta tuttavia di una mera affermazione, chiaramente pretestuosa. Per poter contare su un simile bacino di utenza, bisognerebbe che i passeggeri in partenza da Padova o Verona venissero a Vicenza in auto per prendere il treno: ciò è una ipotesi dell'irrealità, palesemente assurda e contraria al comune buon senso; contraddice inoltre l'obiettivo dichiarato dagli Enti sostenitori del progetto di ridurre il traffico su gomma a favore di quello su fer-</p>	<p>approvato il progetto preliminare non determina alcun vizio procedurale, pertanto la richiesta di ripresentare il progetto sull'intera tratta non è pertinente. L'esecuzione del lotto funzionale in parola, inoltre, non compromette in alcun modo il disegno complessivo dell'Opera e la successiva realizzazione dell'ulteriore tratta. Si fa presente che, in data 29-30 ottobre 2015 il MIT, la regione Veneto, RFI, il Comune di Vicenza e la CCIAA di Vicenza hanno sottoscritto un Addendum al protocollo di Intesa, con il quale è stato convenuto che RFI avrebbe provveduto a limitare l'estensione del 1° lotto funzionale della linea AV-AC Verona Padova immediatamente a monte dell'attraversamento di Vicenza. Con il suddetto addendum le parti hanno altresì convenuto di riarticolare i lotti funzionali della Verona – Padova come segue: LOTTO FUNZIONALE 1: da Verona fino a Bivio Vicenza LOTTO FUNZIONALE 2: attraversamento di Vicenza LOTTO FUNZIONALE 3: da Vicenza a Padova</p> <p>2) a. La VAS, come espressamente previsto dalla normativa in materia, si effettua su "piani e programmi" e non sui progetti delle singole opere pubbliche. Pertanto, in detta fase procedurale, il richiamo alla procedura di VAS è assolutamente inconferente b. L'osservazione non è pertinente con il procedimento di V.I.A. Tuttavia si fa presente che la scelta di sistema del tracciato trae le sue motivazioni da una complessa e sedimentata storia che copre l'intero arco temporale che va dal 1992 al 2015, in linea con i principi del Piano Generale dei Trasporti.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>ro.</p> <p>In aggiunta la nuova linea non sarà certo concorrenziale rispetto al trasporto su strada, visto che il costo di un biglietto, già alto per chi viaggia con un treno regionale, per la TAV è il più caro d'Europa (da IL SOLE 24 ORE.COM 13/12/2009). Sicuramente non sarà accessibile a pendolari e studenti, che costituiscono c.a. il 95% degli utenti. Sarà comunque troppo onerosa anche per il trasporto merci.</p> <p>L'unica motivazione dichiarata di questo nuovo studio di fattibilità, come risulta dagli atti di approvazione, è esclusivamente quella di ridurre i costi di realizzazione, rispetto alle precedenti soluzioni.</p> <p>Il costo stimato dallo studio di fattibilità per il tratto Montebello- Grisignano è di 2.456 M € per la sola parte relativa alle infrastrutture ferroviarie.</p> <p>Rimane escluso il costo non indifferente delle opere complementari, quali quelle, di particolare rilevanza, necessarie per la compensazione e mitigazione ambientale, per il riassetto della viabilità, per il filobus, ecc., che si può tranquillamente presumere che comporteranno il raddoppio della cifra. I costi preventivati dai progetti precedenti erano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - studio di fattibilità 2012: 715 M€ (Il Giornale di Vicenza, 1/6/2012). '- progetto preliminare originario: 800 M€ (Studio di integrazione progettuale, 12/05) - variazione richiesta dalla Regione Veneto 1150 M€ (Del. CIPE 94/2006) <p>Le cifre parlano da sole.</p> <p>I costi preventivati per le sole opere ferroviarie sono superiori del 307% rispetto al progetto preliminare originario e del 213% rispetto alla più costosa delle soluzioni precedenti.</p> <p>La situazione non cambia anche tenendo conto degli aggiornamenti effettuati dal DPEF 2015, che hanno portato a 4900 M € i costi dell'intera tratta Verona-Padova originariamente previsti, al 2006, in 4483 M €. Non si vede proprio come si possa parlare di risparmio.</p> <p>Tenuto conto che la tratta Montebello-Grisignano è lunga un po' meno di 30 km, ne risulta un costo di c.a. 82 milioni di euro al km, escluso il costo delle opere di mitigazione e compensazione ambientale, contro i 10,2 milioni di euro della principale linea francese, e i 9.8 della principale linea spagnola (Commissione Europea - Relazione corruzione – 3/2/2014).</p> <p>Risulta anche più alto del costo medio delle tratte italiane, pari a 61 milioni di euro al km. L'omissione dei costi relativi alle opere di mitigazione e compensazione ambientale - che devono essere necessariamente inclusi nella progettazione a norma dell'art.6 c.2 dell'all. XXI del D.L.vol 63/2006 - comporta inoltre l'alterazione dei criteri di decisione e un enorme aumento della spesa nelle fasi successive.</p> <p>Anche i costi riportati nello studio di fattibilità sono destinati ad aumentare considerevolmente. Quelli relativi agli espropri, ad esempio, non tengono conto degli indennizzi per i danni che deriveranno ai numerosi fabbricati contigui alla linea, ma non direttamente espropriati, in conseguenza delle vibrazioni e dell'inquinamento. Come risulta dallo stesso studio di fattibilità, non sono valutati nemmeno gli indennizzi relativi alla rilocazione e/o cessazione delle attività esercitate nei capannoni da</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>espropriare.</p> <p>Dai dati ufficiali emerge che, sulle tratte già realizzate o in corso di realizzazione, al 2010, i costi sono aumentati del 547% rispetto al preventivo.</p> <p>Dai primi studi, che tengono conto anche dei costi non contenuti nei dati ufficiali - quali ad es. quelli relativi a studi, progettazione e realizzazione delle nuove stazioni, alle opere compensative, ecc. - risulta che il costo, stimato al 2010, è aumentato del 684% rispetto al preventivo (I. Cicconi – “il libro nero dell'alta velocità”). Data la complessità delle opere previste è lecito pensare a una lievitazione di costi ancora maggiore.</p> <p>A ciò si aggiunge che le prime analisi sui risultati degli investimenti evidenziano che tutte le tratte già realizzate hanno un'utenza largamente inferiore a quella necessaria per giustificarli. Nel caso poi della Torino-Milano, prima tratta della direttrice Torino-Trieste in cui si inserisce il progetto in oggetto, i risultati sono addirittura fallimentari (P. Beria, R. Grimaldi: "Una prima valutazione dell'alta velocità in Italia").</p> <p>Dai dati suddetti risulta che non ha alcun senso logico ed economico pensare a un quadruplicamento dei binari, per attivare una linea che non sarà ad alta velocità, perché, dato il contesto fortemente urbanizzato e la vicinanza delle stazioni, il treno viaggerà in pratica come i treni attuali, né sarà ad alta capacità in quanto il numero dei treni in transito dipende essenzialmente da scelte di gestione, successive e non controllabili, e dalle leggi di mercato.</p>	
		<p>3) Tra gli elaborati di progetto non è dato trovare il quadro economico dei costi preventivati.</p>	<p>L'osservazione non è pertinente con il procedimento di V.I.A.</p>
		<p>4) Nel merito dei contenuti del progetto definitivo:a. Per quanto riguarda il pericolo di esondazioni, lo studio di impatto ambientale non analizza la situazione post operamb. La falda interessata, il cui percorso è complesso e non ancora conosciuto, è utilizzata ad uso idropotabile e risulta contaminata PFAS. Il fenomeno coinvolge una popolazione residente di 89.921 persone ed "ha una valenza europea" (Regione del Veneto-ARPAV: il caso della contaminazione" da sostanze perfluoroalchiliche in alcuni ambiti del territorio della Regione Veneto").Esiste dunque il pericolo concreto che le opere previste contribuiscano alla diffusione capillare degli inquinanti anche in zone non ancora toccate dal fenomeno, tanto più che la linea si sviluppa in prossimità di siti contaminati o potenzialmente contaminati.c. Gli inerti necessari ai lavori verranno estratti dalla cava di Zevio (area di rilevante interesse paesistico-ambientale; luoghi dell'acqua; area protetta di interesse locale; vincolo dei corsi d'acqua; fascia di ricarica degli acquiferi; corridoio ecologico) e dalla cava La Gualda (vincolo paesaggistico D. L. vo 42/2004-corsi d'acqua).Nelle stesse cave verrà interrato il materiale proveniente dagli scavi lungo la linea per il ripristino ambientale. In realtà, dato il contesto in cui avvengono gli scavi, è facilmente desumibile il rischio che le cave, oggetto di particolare tutela, si trasformino in discariche di materiali altamente inquinanti.Lo studio di impatto ambientale ignora completamente il problema.d. Lo studio di impatto ambientale prevede che rumore e vibrazioni avranno un impatto residuale importante, nonostante le mitigazioni.e. Nulla dice dei danni che ne deriveranno alla vita delle persone e all'ambiente, anche in termini di</p>	<p>a. Nello studio di Impatto Ambientale sono confluiti lo studio idrologico ed idraulico redatto in fase di progettazione definitiva, finalizzato ad individuare tutte le soluzioni progettuali che consentissero di fornire al territorio un'infrastruttura strategica compatibile idraulicamente con i territori attraversati. Per le valutazioni in merito all'efficienza del reticolo idrografico interferito sono stati acquisiti tutti gli studi sviluppati dagli enti di gestione del territorio, inoltre il progetto stesso è stato inserito in un quadro di strumenti legislativi e di pianificazione territoriali, sia già esistenti che in via di approvazione, quali: piani generali di bonifica e di tutela del territorio rurale; P.A.I.Pur non avendo valore urbanistico o pianificatorio, ai fini della progettazione, si è tenuto in considerazione anche quanto previsto nel Piano di Gestione del Rischio Alluvioni; direttiva che istituisce un quadro omogeneo a livello europeo per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni con l'obiettivo ultimo di ridurre le conseguenze negative per la salute umana. L'utilizzo di quanto redatto dagli Enti, la perimetrazione delle aree da attenzionare, l'individuazione di zone coinvolte da fenomeni di esondazione diffusa sul piano campagna ha comportato l'adozione di opportuni presidi idraulici, adeguate opere di trasparenza/continuità idraulica, opportuni volumi di invaso tant'è che approfondimenti progettuali, richieste dalle Autorità idrauliche competenti, hanno confermato il rispetto del principio dell'invarianza idraulica per Tr=100 anni. Nella documentazione dello Studio di Impatto ambientale consegnata per effetto delle integrazioni (prot. 0001350</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>produzione di rifiuti da demolizioni, che si prospetta enorme, di consumo di suolo per la ricollocazione delle famiglie e delle attività espropriate nonché di ulteriore consumo di suolo derivante da compensazioni immobiliari e variazioni di destinazione d'uso.f. L'area su cui si sviluppa il progetto è già intersecata da altre opere pubbliche di rilievo nazionale (autostrada A4, svincolo di raccordo tra A4 e superstrada pedemontana veneta, sistema delle tangenziali venete). Lo studio di impatto ambientale non tiene conto di questi aspetti e degli effetti cumulativi che possono avere sulle persone e sull'ambiente.g. Il progetto prevede la costruzione di un campo base "Vicenza Fiera", su una superficie agricola di pregio di circa 9 ha, non dotata di infrastrutture. Oltre al fatto che il campo è collocato al di fuori dell'ambito del lotto in oggetto e si riferisce al lotto successivo, costituisce un enorme consumo di suolo.Manca qualsiasi valutazione del suo impatto ambientale ed economico.h. Estranea al lotto in esame è la previsione, in comune di Vicenza, in zone densamente popolate e già sature di ripetitori, di più stazioni radio base, di cui non è riportato alcun dato o indicazione tecnica, che consenta di valutarne complessivamente gli effetti sulla salute della popolazione.- Gli impatti che sono valutati nello studio di impatto ambientale, sono invariabilmente ritenuti, a fine intervento, per lo più non significativi o medi, e perciò soggetti a monitoraggio.Tuttavia il monitoraggio non serve necessariamente né a prevenire né ad eliminare il danno. Manca inoltre ogni valutazione complessiva delle interazioni tra i vari fattori.</p>	<p>CTVIA del 14/04/2016) si rimanda allo studio idrologico ed idraulico redatto a valle delle richieste di pervenute da parte dell'Autorità di Bacino del Fiume Adige (prot. 160 del 22-01-2016) e dell'Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta - Bacchiglione (prot. 170 del 25-01-2016) (presente anche questo nella documentazione consegnata per effetto delle citate integrazioni).b. Premesso che, nell'area vasta di analisi della nuova linea AV/AC Verona- Bivio Vicenza, gli studi effettuati dall'ARPAV, hanno permesso di accertare un nuovo episodio di contaminazione caratterizzato dalla dispersione nelle acque sotterranee e superficiali di sostanze iperfluorate alchiliche (PFAS) in corrispondenza dell'area di pertinenza dello stabilimento chimico Miteni S.p.A. di Trissino in località Colombare. Tale località si trova a circa 5 Km a nord dell'abitato di Altavilla Vicentina e a 7 Km c.a. dalla linea in progetto. In merito al pericolo di contaminazione PFAS legata alla costruzione dell'opera, la stessa configurazione dell'opera e i risultati delle analisi condotte per la caratterizzazione qualitativa delle acque superficiali e sotterranee portano ad escludere le condizioni per le quali potrebbe verificarsi una contaminazione da PFAS indotta dalle operazioni di scavo dell'Opera, per i seguenti motivi:• il tracciato ferroviario di progetto nella tratta più vicina all'abitato di Trissino corre sempre in rilievo, in cui non sono previsti scavi significativi e comunque sempre al di sopra della falda stessa. Si può pertanto, ritenere che non vi sia nessuna possibile interferenza diretta con le acque contaminate; • una possibile contaminazione indiretta, vale a dire al di fuori dell'area inquinata, è possibile solo con il trasporto dell'inquinante da parte dell'acqua di falda. Nel tratto di interesse, l'Opera non è interessata da scavi e pertanto non è in rapporto con le acque di falda.Dall'esame del tracciato di progetto, tra le opere in scavo più vicine all'area contaminata dello stabilimento chimico, si rilevano quelle riferite ai viadotti San Bonifacio ed Alpone, posti rispettivamente a una distanza di c.a. 15-20 Km dall'area inquinata di Trissino.Si prevedono per le opere di fondazione scavi profondi 3-4 mt per il viadotto S. Bonifacio e 10 mt per le opere del Viadotto Alpone; per questi scavi puntuali sono previste opere di sostegno impermeabili che evitino l'ingresso della falda. Sono, inoltre, previste paratie di pali accostati intasati con colonne di jet grouting e tappo di fondo sempre in jet grouting.Si osserva, infine, che nella tratta in esame i terreni di scavo sono costituiti da argille limose e limi argillosi tipicamente poco permeabili. Pertanto, la modesta conducibilità idraulica rende praticamente impossibile che l'acquifero inquinato a Trissino possa raggiungere le future aree di cantiere poste a distanze variabili da 5 a 15-20 Km.Si aggiunge che è previsto un dettagliato piano di monitoraggio da eseguire nelle fasi ante, corso e post operam al fine di verificare in tempo reale eventuali alterazioni chimico fisiche degli acquiferi presenti e delle terre di scavo mediante l'esecuzione di idonee analisi chimiche. Per quanto attiene le acque superficiali il progetto non prevede in questa tratta modifiche ai corsi d'acqua esistenti non alterando pertanto lo stato di fatto.c. Lo studio di Impatto ambientale comprende tra le opere di progetto i siti di produzione inerti. Si fa presente tuttavia che nella configurazione dello scenario alternativo ai siti di</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>approvvigionamento di materiale inerte e deposito dei materiali di scavo individuati nel Progetto Definitivo, definito per effetto delle richieste di integrazione (nota prot. 0001350 del 14.04.2016) la cava apri e chiudi di Zevio “loc. Sabbionara” e la cava in località “La Gualda” sono state eliminate (viene confermato il solo sito in località “La Diga” con destinazione a bacino irriguo) Per quanto riguarda lo studio degli effetti sulla viabilità locale, le criticità e le richieste riguardo alle soluzioni viabilistiche da adottare per la movimentazione dei mezzi di cantieri gli elaborati di progetto definitivo individuano sia come quadro di insieme che come dettaglio specifico, le viabilità interessate al collegamento del cantiere con il sito. Si evidenzia, tuttavia, che nel parere della Regione Veneto DGR n. 1595 "con riferimento alle cave di prestito, tra gli scenari proposti (scenari 0-1-2-3) risulta ambientalmente e socio-economicamente compatibile il solo scenario indicato come scenario (ipotesi solo mercato).d. In fase di realizzazione dell’opera, eventuali eccedenze sono oggetto di richiesta in deroga, così come previsto dalla normativa. Per la fase di esercizio nel caso in cui le barriere antirumore lungo linea non riescono a contenere i livelli entro i limiti del DPR 459/98 sono predisposti interventi diretti sui ricettori</p> <p>e. I rifiuti derivanti dalle demolizioni sono stati trattati in base a quanto previsto nella Parte Quarta del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. Per gli specifici aspetti legati al consumo di suolo, si fa presente che per effetto delle richieste di integrazioni in fase di istruttoria VIA (Prot. 0001350/CTVA del 14-04-2016), nel SIA - QRA 1 sub lotto e nel SIA - QRA 2 sub lotto - Pedologia è stato prodotto un approfondimento sul tema. Inoltre, nel DOCUMENTO DI RISPOSTA ALLE RICHIESTE DEL MATTM. PROT. 0001350/CTVA del 14/04/2016) – RELAZIONE GENERALE, al punto V-27 sono descritti gli effetti negativi del consumo di suolo in relazione al valore delle funzioni ambientali ed ecosistemiche che vengono sottratte alla collettività e viene indicata la superficie interessata ad una eliminazione definitiva del suolo e quella interessata da occupazione temporanea legata alle attività di cantiere</p> <p>f. Riguardo agli effetti cumulativi, lo Studio di Impatto Ambientale è stato integrato (v. richieste di integrazioni Prot.0001350/CTVA del 14-04-2016) con la valutazione degli effetti cumulativi delle infrastrutture esistenti (ovvero autostrada A4, linea ferroviaria storica, Porcilana e SR11) e di progetto e delle possibili ulteriori interferenze. Dette valutazioni sono state inserite nel cap. 16 del SIA - QRA 1 sub lotto (cod. IN0D01DI2RGSA000A001F) e nel cap. 16 del SIA - QRA 2 sub lotto (cod. IN0D02DI2RGSA000A001F).</p> <p>g. L’osservazione è da ritenersi superata, in quanto nella documentazione consegnata per effetto delle integrazioni (prot. 0001350 CTVIA del 14/04/2016) il campo base di Vicenza è stato stralciato</p> <p>h. Nel documento IN0D00DI2RHTT0000X01A facente parte del progetto definitivo, sono illustrati i dati tecnici dell’impianto, le misurazioni del fondo elettromagnetico preesistente e la previsione del contributo del nuovo impianto, le modalità di analisi della compatibilità ambientale per quanto riguarda le BTS. Le aree di emissione significativa dal punto di vista energetico di queste anten-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>5) Lo studio di impatto ambientale non indica le possibili alternative, compresa l'alternativa zero, né le ragioni della scelta, come prescritto dall'art.184 del D.L.vo 163/2006, nonché dall'art.22 del D.L.vo 153 del 2006.</p>	<p>ne, presentano caratteristiche analoghe a quelle usate in ambito civile per il GSM ordinario. Le BTS ricadono nell'area di rispetto della ferrovia. Si è ritenuto, pertanto, di escludere la valutazione degli effetti determinati dalle BTS. Nella successiva fase di validazione del P.M.A. da parte degli Enti di controllo, a seguito di ulteriori verifiche delle emissioni correlate alle stazioni radio base per il segnalamento sarà valutata l'eventuale integrazione dei punti di monitoraggio per i CEM.</p> <p>In riferimento agli specifici aspetti legati alle varianti di tracciato rispetto al PP approvato, nel SIA sono analizzate le soluzioni alternative. Per quanto riguarda il confronto con l'opzione zero, le motivazioni dell'esclusione del potenziamento dell'attuale infrastruttura tramite velocizzazione sono riportate nel documento Analisi costi e benefici. L'eventuale ricorso ad una velocizzazione della linea, anche se associato ad un potenziamento tecnologico, implicherebbe valori della capacità commerciale giornaliera (numero massimo di treni giornalieri circolanti) tali che, data l'elevata eterotachicità delle tracce orarie, comunque non compatibili con il numero di treni/giorno previsti allo scenario di regime della tratta. Per recuperare capacità, potrebbe essere necessario effettuare precedenze o ridurre comunque la velocità di impostazione dei treni più veloci. Tali provvedimenti andrebbero a incidere sulla qualità e sulla regolarità del servizio offerto, limitando la capacità di attrazione della domanda della modalità ferroviaria rispetto a quella stradale.</p> <p>Il quadruplicamento del corridoio consente una specializzazione complessiva della linee in coerenza con i principi del Piano Generale dei Trasporti.</p>
6	<p>Avv. Roberto Carlotto per conto di varie aziende produttive soggette ad espropri 27/01/2016 DVA-2016-0002006</p>	<p>L'Avv. Roberto Carlotto per conto di varie aziende produttive soggette ad espropri ha presentato le seguenti osservazioni: "In riferimento al progetto definitivo riguardante la linea AV/AC Verona-Padova, Sub tratta Verona-Vicenza, 2°SUB LOTTO MONTEBELLO VICENTINO-BIVIO VICENZA per i tratti compresi nel comune di Brendola tra il Km. 37+300 e il Km. 38+300</p> <p>1. Si ritiene indispensabile rettificare il tracciato spostando il limite completamente a Nord rispetto all'attuale sede ferroviaria, verso la campagna e la zona agricola, preservando e liberando gli spazi antistanti i siti produttivi ove è in atto un Piano di Recupero "Area Produttiva via Einaudi" presente, adottato e approvato sin dal 2003 e sono presenti una serie di aziende che risultano fortemente pregiudicate nell'esercizio della loro attività per effetto della prevista espropriazione di aree di pertinenza dei loro fabbricati ad uso industriale e/o artigianale e della conseguente diminuzione di superfici utili per lo stoccaggio di materiali e per lo spazio di manovra dei mezzi pesanti, che in alcuni casi risulta completamente impedito.</p> <p>2. Le superfici soggette e riqualificazione ambientale, indicate in Verde Chiaro nel Piano Particolare di esproprio (IN0D02D12BDAQ0000059A), possono essere ricavate e individuate in aree al di fuori dei siti produttivi come zone filtro verso la campagna. Nel caso specifico rimane il dubbio e comunque è poco convincente la</p>	<p>1. Nel PE potrà essere rivisitata, in modo da mantenere l'attuale recinzione ferroviaria come limite esterno della nuova piattaforma ferroviaria comprensiva delle opere di mitigazione acustica ove previste, la fascia a verde e lo stradello di servizio per accesso alla linea. In tal modo si potrà restituire la piena funzionalità dell'area industriale.</p> <p>2. Le opere di mitigazione ambientale sono state definite a valle delle risultanze delle analisi e valutazioni svolte nell'ambito dello Studio di impatto ambientale</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>pubblica utilità a tenere in "ostaggio" mediante esproprio con asserite finalità "ambientali" aree produttive, peraltro già pianificate e urbanizzate da tempo, per destinarle alla riqualificazione ambientale con lo scopo di "vincolare" e recuperare nuovi spazi per possibili future infrastrutture.</p> <p>3. Non è chiaro per quale motivo negli elaborati grafici del Piano Particolare di Esproprio (IN0D02DI2BDAQ0000059A - IN0D02DI2BDAQ0000060A) non è indicato il tracciato SI.TA.VE (Sistema Tangenziali Venete) mentre negli elaborati Planimetrie e Profili è indicato (IN0D02DI2C3MD0000002B – IN0D02DI2C4MD0000005B -IN0D02DI2L5IF0001023B).</p> <p>4.che venga realizzato un nuovo studio in ordine all'impatto ambientale dell'opera sul territorio comunale, che tenga conto anche delle interferenze con le altre opere pubbliche di cui è prevista la realizzazione nella medesima area, valutandone quindi l'incidenza complessiva sui territori medesimi, ed in ogni caso che l'opera nel suo complesso venga assoggettata a V.I.A. ai sensi della normativa vigente;</p> <p>5. La nuova stazione ferroviaria dovrebbe avere il toponimo "Brendola-Montecchio M." visto che parte della nuova infrastruttura viene realizzate in territorio brendolano</p> <p>6. Il Comune di Brendola in copianificazione con il Comune di Montecchio Maggiore dovrebbe indicare e progettare un tracciato convincente riservato, sicuro e continuativo ad uso ciclopedonale, mediante sottopasso e/o passerella, che colleghi i centri dei rispettivi Comuni con la nuova stazione di Brendola-Montecchio Maggiore, in modo che sia realmente integrata e fruibile alle persone che effettivamente ne fanno uso, quali studenti universitari e pendolari che si muovono in ambito regionale.</p> <p>7. Nell'ipotesi in cui si ponga in essere il progetto che formalmente a mezzo della presente nota si contesta, si corrisponda come per legge un indennizzo ai miei assistiti i quali subirebbero una apprezzabile diminuzione di valore in conseguenza della realizzazione dell'opera.</p> <p>8) Prevedere, ai fini di limitare l'impatto dell'opera sul territorio, l'interramento delle linee nei tratti in prossimità dei centri abitati di Montecchio Maggiore ed Altavilla;</p> <p>9. in ogni caso, di prevedere ulteriori misure compensative volte a mitigare l'impatto dell'opera, essendo la posizione attuale raggiungibile di fatto soltanto mediante automobile, dando luogo alla realizzazione di piste ciclabili che colleghino i centri di Brendola, Montecchio Maggiore, Alte di Montecchio Maggiore ed Altavilla alla nuova stazione, e realizzando ulteriori aree verdi;</p> <p>10. Il territorio che interessa i Comuni di Montecchio Maggiore, Brendola e Altavilla risulta interessato da una contaminazione da PFAS, che riguarda l'intera falda sotterranea, coinvolgendo un'area il cui perimetro non è ancora ben circoscritto ed in continua estensione; poiché dal medesimo estratto sub allegato 4 si ricava che il passaggio della TAV interseca in pieno l'area contaminata, si chiede: a) di verificare se ai fini dello studio di fattibilità dell'opera si sia tenuto conto delle</p>	<p>3. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A..</p> <p>4.Riguardo agli effetti cumulativi, si fa presente che lo Studio di Impatto Ambientale è stato integrato (v. richieste di integrazioni Prot.0001350/CTVA del 14-04-2016) con la valutazione degli effetti cumulativi delle infrastrutture esistenti (ovvero autostrada A4, linea ferroviaria storica, Porcilana e SR11) e di progetto e delle possibili ulteriori interferenze. Dette valutazioni sono state inserite nel cap. 16 del SIA - QRA 1 sub lotto (cod. IN0D01DI2RGSA000A001F) e nel cap. 16 del SIA - QRA 2 sub lotto (cod. IN0D02DI2RGSA000A001F)</p> <p>5. L'osservazione non risulta pertinente la procedura di V.I.A.</p> <p>L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e i.)</p> <p>Nel SIA sono state analizzate le soluzioni alternative di corridoio e di tracciato nel tratto di interesse;</p> <p>L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;</p> <p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE n. 5 punto 4b</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>problematiche connesse a questa contaminazione;</p> <p>b) di eseguire uno studio specifico, anche nell'ambito della valutazione di impatto ambientale dell'opera, volto a verificare ed accertare da un lato l'incidenza dell'opera sul livello di inquinamento della falda, dall'altro la compatibilità e sostenibilità dell'opera medesima rispetto al contesto ambientale, anche alla luce della gravi problematiche di inquinamento già accertate in loco;</p> <p>c) tutto ciò anche tenuto conto da un lato della presenza di un sistema agricolo sensibile con rilevanza storica, composto da filari, alberature e siepi interpoderali, dall'altro del fatto che l'intera zona è interessata da un sistema idrografico complesso, che interessa tutta l'area tra Montecchio Brendola e Altavilla, costituito da rogge, falde superficiali, risorgive, aree umide e scoli.</p>	
7	<p>Comitato strada della Carpaneda e vari cittadini 01/02/2016 DVA-2016-0002299</p>	<p>Il Comitato strada della Carpaneda e vari cittadini hanno presentato numerose osservazioni in riferimento alla localizzazione del Campo Base CB 5.2 a Vicenza</p>	<p>Il campo base C.B.5.2. (località Carpaneda) è stato stralciato per effetto delle richieste di integrazione (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016). Pertanto le osservazioni possono ritenersi superate.</p>
8	<p>Sig.ra Lorella Vicentin 03/02/2016 DVA-2016-0002629</p>	<p>La Sig.ra Vicentin ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>"1. Chiede la modifica del tracciato dell'opera ipotizzando un interrimento della linea o l'ampliamento ad un solo binario</p> <p>2. Propone che RFI provveda alla stipula di accordi con le Regioni e gli enti locali interessati volti a predeterminare limiti e criteri per l'individuazione degli aventi titolo e la quantificazione degli indennizzi sulla scorta di quanto già avvenuto in passato nell'ambito delle procedure di realizzazione di altri rilevanti opere pubblica.</p> <p>3. Informa che dall'estratto della relazione predisposta dall'Arpav e dalla Regione Veneto presentata al Ministero della Salute ""La Qualità delle Acque Destinate al Consumo Umano: Attualità e prospettive"" del 15.04.2015 il territorio che interessa i Comuni di Montecchio Maggiore, Brendola e Altavilla risulta interessato da una contaminazione da PFAS, che riguarda l'intera falda sotterranea, coinvolgendo un'area il cui perimetro non è ancora ben circoscritto ed in continua estensione</p>	<p>Nel SIA sono state analizzate le soluzioni alternative di corridoio e di tracciato nel tratto di interesse;</p> <p>L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;</p> <p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELLE OSSERVAZIONI N°5 Punto 4.b; N°6 Punto 10</p>
9	<p>Avv. Roberto Carlotto per conto di vari cittadini e dell'Azienda Microfilm S.r.l. 04/02/2016 DVA-2016-0002871</p>	<p>"Vari cittadini e l'Azienda Microfilm S.r.l. hanno presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>1. Si ritiene Indispensabile rettificare il tracciato spostando il limite completamente a Sud al fine di tutelare i fabbricati residenziali individuati nel Piano Particellare di Esproprio del comune di Montecchio Maggiore ai numeri riportati nell'elenco ditte (IN0D02DI2EDAQ00000228) 24 - 28 - 32 - 33 - 35 - 36 - 37 - 38 - 39.</p> <p>2. Le superfici soggette a riqualificazione ambientale, indicate in Verde Chiaro nel Piano Particellare di esproprio (IN0D02DI2BDAQ000006DA – IN0D02DI2BDAQ0000061A), possono essere ricavate e individuate in aree al di fuori dei margini del sedime ferroviario. Nel caso specifico rimane Il dubbio della pubblica utilità a tenere in ostaggio " aree espropriate e verde, peraltro già pianificate e urbanizzate da tempo per destinarle alla riqualificazione ambientale con lo scopo di "vincolare"" e recuperare nuovi spazi per possibili future Infrastrutture. In me-</p>	<p>1-2-3. Le osservazioni non risultano pertinenti in quanto esulano dalle opere oggetto di procedura V.I.A.; gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (D.P.R. 327/2001 e s.m.e.i.)</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>rito all'individuazione di aree al di fuori dei margini del sedime ferroviario sarebbe auspicabile utilizzare a compensazione ambientale l'area ex Ceccato, come ""Parco Urbano"" e questa sarebbe una Vera opera di riqualificazione e compensazione ambientale.</p> <p>3. Il Comune di Montecchio Maggiore dovrebbe Individuare, all'interno del medesimo comune, un'area residenziale appositamente convenzionata in modo che i possessori dei fabbricati residenziali oggetto di demolizione totale (ALLEGATO 3) possano trovare degli spazi per ricostruire ciò che gli è stato espropriato e/o ha subito la demolizione della casa di abitazione; trattasi, nello specifico, degli immobili che seguono:</p> <p>In ordine al dovere di corrispondere un indennizzo anche ai proprietari ed ai titolari di diritti reali su fondi che, pur non essendo soggetti a procedure espropriative, subiscano una apprezzabile diminuzione del valore in conseguenza della realizzazione dell'opera, l'art. 44 del D.P.R. n. 327/2001 prevede espressamente che in tutti i casi di realizzazione di un'opera pubblica, è dovuta una indennità al proprietario del fondo che, dalla esecuzione dell'opera pubblica o di pubblica utilità, sia gravato da una servitù o subisca una permanente diminuzione di valore per la perdita o la ridotta possibilità di esercizio del diritto di proprietà.</p> <p>Anche nel caso di specie, pertanto, l'Amministrazione che andrà a realizzare l'opera ferroviaria in questione sarà onerata dall'obbligo di riconoscere un Indennizzo ai soggetti che, pur non essendo destinatari di procedure di espropriazione, subiscano comunque un danno, connesso all'apprezzabile diminuzione nell'esercizio delle proprie facoltà dominicali.</p> <p>In quest'ottica, si propone che - anche al fine di prevenire l'instaurazione di contenziosi - R.F.I. S.p.a. provveda alla stipula di accordi con le Regioni e gli enti locali interessati volti a predeterminare limiti e criteri per individuazione degli aventi titolo e la quantificazione degli indennizzi In questione, sulla scorta di quanto già avvenuto In passato nell'ambito delle procedure di realizzazione di altre rilevanti opere pubbliche (ad es. Passante di Mestre, Superstrada Pedemontana Veneta)</p> <p>4. La nuova stazione ferroviaria dovrebbe avere il toponimo Brendola - Montecchio M. visto che parte della nuova Infrastruttura viene realizzata in territorio brendolano; Inoltre il Comune di Montecchio Maggiore in co-pianificazione con il Comune di Brendola dovrebbe indicare e progettare un tracciato convincente riservato, sicuro e continuativo ad uso ciclopedonale, mediante sottopasso e/o passerella, che colleghi i centri dei rispettivi Comuni con la nuova stazione di Brendola. Montecchio Maggiore, in modo che sia realmente integrata e fruibile alle persone che effettivamente ne fanno uso, quali studenti universitari e pendolari che si muovono in ambito regionale.</p> <p>5. Per quanto concerne l'Impatto complessivo dell'opera di cui al progetto definitivo Indicato In oggetto sul territorio dei Comuni Interessati) Che, alla luce di tutte queste considerazioni, le misure compensative e di mitigazione previste dal progetto de-</p>	<p>4. Il progetto definitivo prevede esclusivamente una predisposizione della stazione in località Brendola-Montecchio.</p> <p>5. a) Gli interventi di mitigazione e compensazione sono stati definiti a valle della valutazione degli impatti e conseguentemente sono riferite alle specifiche criticità rilevate nel S.I.A.b) L'osservazione non è pertinente in quanto si riferi-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>finitivo sembrano del tutto inadeguate;b) Che, infine, è da ritenersi che la valutazione In ordine all'Impatto ambientale dell'opera debba avvenire in riferimento all'incidenza sul contesto ambientale dell'intera opera, complessivamente considerata, e non soltanto limitatamente al tratto Montebello - bivio Vicenza;Si propone, ai fini di una migliore e più realistica ponderazione degli Interessi In gioco;c) Di modificare la localizzazione dell'opera, prendendo In considerazione l'eventualità di limitare l'ampliamento della linea esistente prevedendo l'aggiunta di un solo binario a quelli già esistenti. Anziché l'Integrale raddoppio previsto dal progetto definitivo In oggetto, come da studio tecnico che si allegad) In alternativa, di prevedere, ai fini di limitare l'impatto dell'opera sul territorio, l'interramento delle linee nei tratti In prossimità dei centri abitati di Montecchio Maggiore ed Altavilla;</p>	<p>sce ad opere non oggetto della procedura di V.I.A. in corso. Si fa presente tuttavia che le valutazioni complessive dell'intera tratta Verona – Padova saranno eventualmente demandate agli studi dei successivi lotti funzionali.c) Il quadruplicamento del corridoio consente una specializzazione complessiva delle linee in coerenza con i principi del Piano Generale dei Trasporti.d) Nel SIA sono state analizzate le soluzioni alternative di corridoio e di tracciato nel tratto di interesse;</p>
		<p>6. Come risulta dall'estratto della relazione predisposta dall'Arpav e dalla Regione Veneto presentata al Ministero della Salute sulla Qualità delle Acque Destinate al Consumo Umano: Attualità e prospettive del 15.04.2015 il territorio che Interessa i Comuni di Montecchio Maggiore, Brendola e Altavilla risulta interessato da una contaminazione da PFAS, che riguarda l'Intera falda sotterranea, coinvolgendo un'area il cui perimetro non è ancora ben circoscritto ed In continua estensione; poiché dal medesimo estratto sub allegato 4 si ricava che il passaggio della TAV Interseca in piano l'area contaminata.</p>	<p>6. VEDI CONTRODEDUZIONE DELLE OSSERVAZIONI N°5 Punto 4.b; N°6 Punto 10</p>
10	<p>Dott. Gianluca Sidoti, dott. Angelo Tonello 04/02/2016 DVA-2016-003650</p>	<p>I Sigg. Dott. Gianluca Sidoti, dott. Angelo Tonello chiedono che siano valutati:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Scenari alternativi tra cui "l'opzione zero", la quale va valutata sulla base delle prestazioni della linea in termini di capacità e velocità., tenendo presente che è in corso il potenziamento tecnologico della linea Torino - Padova, per cui il dato da considerare sulla capacità sarà quello derivante dagli effetti del potenziamento tecnologico. 2. Analisi Costi -Benefici sul lotto funzionale Verona -Bivio Vicenza; 3. Analisi Tecnico -Economica sul lotto funzionale Verona -Bivio Vicenza; 4. Che la nuova linea AV/AC sia interoperabile sul modello della tratta AV/AC Padova - Venezia Mestre, sulla quale viaggiano treni merci, treni a lunga percorrenza, treni Regionali Veloci e treni ad alta velocità; 5. Che i binari della nuova linea AV/AC siano banalizzati; 6. Che si adottino sistemi di contenimento e/o attenuazione delle vibrazioni prodotte dall'esercizio ferroviario, nei tratti che attraversano i centri abitati; 7. Che s'installino sistemi di contenimento e/o attenuazione del rumore prodotto dall'esercizio ferroviario, nei tratti che attraversano i centri abitati; 8. che il sub lotto in oggetto sia accorpato in un unico tratto costruttivo, al fine di contenere: <ul style="list-style-type: none"> • i costi di cantierizzazione; • gli asservimenti per le attività di cantierizzazione, ivi compresi i campi base, dove per ogni tratto costruttivo corrisponde un singolo campo base; • per garantire una costante continuità temporale nell'attività di realizzazione dell'opera; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5 punto 5 2., 3. L'Analisi costi e benefici è stata redatta dal Proponente e presentata per effetto delle richieste di integrazioni in fase di istruttoria V.I.A (Prot. 0001350/CTVA del 14-04-2016) 4., 5., 10., 11 Le osservazioni non sono pertinenti con il procedimento di V.I.A. Tuttavia si fa presente che la scelta di sistema del tracciato trae le sue motivazioni da una complessa e sedimentata storia che copre l'intero arco temporale che va dal 1992 al 2015, in linea con i principi del Piano Generale dei Trasporti 6.,7. Nello studio di Impatto ambientale sono confluiti le analisi e i risultati degli studi specialistici relativi all'impatto vibrazionale e all'impatto acustico prodotti dalla realizzazione del progetto della linea A.V./A.C. Verona – Bivio Vicenza, per la fase di esercizio e per la fase di costruzione, nel rispetto dei contenuti delle norme vigenti. Gli studi sono stati aggiornati in fase di procedura VIA, per effetto delle richieste di integrazioni. I risultati degli studi hanno condotto alla definizione degli interventi di mitigazione 8. Il CG ha considerato di suddividere il tracciato in Tratti di Linea per le opere civili, allo scopo di ridurre l'impatto della circolazione di mezzi sulla viabilità esistente e di utilizzare risorse in modo omogeneo per l'intero periodo di costruzione; 9. L'osservazione richiama una raccomandazione della delibera CIPE 94/2006 di approvazione del PP. Come dichiarato dal Proponente nella Relazione di Ottemperanza, nel PD le caratteristiche strutturali delle opere risultano coerenti con l'esigenza di a raccomandazione di cui alla presente lettera, facendo riferi-

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>9. che sia prestata particolare cura alle forme ed alle superfici di pile e spalle ed alla loro naturalizzazione (piantumazioni, mascheramenti); inoltre si richiede che siano attuate consone caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;</p> <p>10. Data la velocità d'esercizio prevista (220 Km/h). la possibilità di adottare, in sostituzione del previsto Sistema di Segnalamento ERTMS livello 2, il Sistema di Segnalamento ERIMSlivello 1, il quale s'integra con il sistema SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno), gli impianti di segnalamento luminoso e il blocco automatico a sezioni di blocco fisse con correnti di binario; questo al fine di garantire la completa interoperabilità della nuova linea AV/AC sul modello della tratta AV/AC Padova - Venezia Mestre, sulla quale viaggiano treni merci, treni a lunga percorrenza, treni Regionali Veloci e treni ad Alta velocità;</p> <p>11. La possibilità d'integrare il Sistema di Segnalamento ERTMS livello 2 con il sistema SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) e gli impianti di segnalamento luminoso. Infatti, la presenza degli impianti di segnalamento luminoso e del SCMT permetterebbero ai treni non dotati del sistema ERTMS livello 2 di circolare sulla linea AV/AC. In questo modo, si garantirebbe la completa interoperabilità della nuova linea AV/AC sul modello della tratta AV/AC Padova - Venezia Mestre, sulla quale viaggiano treni merci, treni a lunga percorrenza, treni Regionali Veloci e treni ad Alta velocità."</p>	<p>mento chiaramente al grado di dettaglio del progetto definitivo. Sono rappresentati i casi specifici in cui la ricerca effettuata in fase di progettazione relativamente alla forma arrotondata delle strutture di ponti e viadotti, viene integrata e resa compatibile con la naturalizzazione dell'intervento. Le sezioni delle pile dei viadotti sono state omogeneizzate per quanto compatibile con i vincoli e le limitazioni di natura tecnica e puntuale riscontrati. Per quanto riguarda la definizione delle opere di mitigazione, il grado di approfondimento delle opere a verde ha permesso di verificare come i criteri di localizzazione e composizione delle strutture vegetali siano tali da garantire, per le diverse morfologie dell'opera e nelle diverse condizioni ambientali: l'integrazione dell'opera (raccordando le opere a verde con le presenze vegetazionali), attenuazione visiva e completo mascheramento visivo nei casi di maggior sensibilità paesaggistica.</p>
11	<p>Safas Group SpA 08/02/2016 DVA-2016-0003631</p>	<p>La società Safas Group SpA ha presentato le seguenti richieste:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la correzione della posizione della recinzione ferroviaria, 2. la risoluzione dell'interferenza del fosso di guardia con il fabbricato, 3. lo spostamento di porzione della fognatura 4. il ripristino di recinzione ed impianto di illuminazione a confine. 5. Lo spostamento della fascia di rispetto di 30 m risulta estremamente penalizzante per la Società che la deroga a tale distanza mantenendo l'attuale fascia di rispetto. Si segnala tra la pk 40+950 e 41+050 la presenza di una fognatura bianca che sfocia in Via San Paolo X 6. In relazione all'imposizione di una importante fascia di servitù da elettrodotto, che sembra svilupparsi in corrispondenza della proiezione al suolo dell'attuale elettrodotto a servizio della SAFAS GROUP SpA e dalla consultazione degli elaborati costituenti il Progetto Definitivo non si comprende se e quali interventi infrastrutturali e conseguenti ripercussioni funzionali discendano dalla richiamata servitù. Si chiede, pertanto una più ampia illustrazione di quanto imposto in termini di servitù. 	<p>Le Osservazioni non sono pertinenti con la procedura di V.I.A. Si fa presente, tuttavia, che con la redazione del P.E. qualora effettivamente riscontrate le criticità segnalate, saranno apportate le necessarie modifiche.</p> <p>È stato redatto lo studio, relativo all'impatto vibrazionale prodotto dalla realizzazione del progetto della linea A.V./A.C. Verona – Bivio Vicenza, per la fase di esercizio e per la fase di costruzione, nel rispetto dei contenuti delle norme vigenti. Lo studio è stato aggiornato in fase di procedura VIA, per effetto delle specifiche richieste di approfondimento della valutazione di impatto vibrazionale (ante operam, fase di cantiere e fase di esercizio). In particolare tra i ricettori di tipo industriale-artigianale dotati di macchinari di precisione, il cui corretto funzionamento può essere pregiudicato dalle vibrazioni indotte dai convogli, è stato considerato l'impianto Safas Group S.p.A. – Fonderia acciai speciali (cod. 024004-P1004). Nei tratti in cui le analisi effettuate hanno evidenziato un impatto vibrazionale, è stato previsto un apposito tappetino suballast antivibrante che consente un abbattimento di 30 dB; tra questi, dalla pk 40+597 alla pk 41+306, ricade lo stabilimento Safas Group. Dall'analisi dei risultati riportati si può affermare nella situazione post mitigazione vengono sempre e di gran lunga rispettati anche nella situazione più cautelativa di transito contemporaneo di tre convogli sulla linea ferroviaria sia i limiti</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		7. L'adozione di tutte le misure atte ad assicurare la minimizzazione delle vibrazioni lungo il tratto di linea ferroviaria posto in corrispondenza del sito produttivo	della UNI 9614 che quelli della UNI 9916. In relazione alla richiesta di chiarimenti sulla fascia di servitù di elettrodotti esistenti, l'osservazione non risulta pertinente con le procedure di V.I.A. Nel S.I.A. del 2° sub-lotto sono analizzati e valutati gli impatti determinati dalle azioni di progetto dell'Opera, fra cui la realizzazione Linea Primaria Aerea per Trasporto Energia 132kV nel comune di Montebello V. e della Linea Primaria in Cavo per Trasporto Energia 132kV nel comune di Altavilla.
12	Sig. Beniamino Sandrini 11/02/2016 DVA-2016-0003582	Il Sig. Sandrini ha presentato le seguenti osservazioni: 1) ...è vietata l'apertura di nuove cave. Le aree A.C.2 e A.C.4 identificate dal P.D. oltre ad essere vincolate paesaggisticamente dal D.lgs. 42/2004 ricadono in toto o parzialmente in vincoli di Ambito naturalistico di livello regionale, Ambito di interesse paesaggistico-ambientale e Ambito prioritario per la protezione del suolo 2).... è vietata l'apertura di nuove cave. Le aree A.C.2 e A.C.4 identificate dal P.D. risultano caratterizzate da una soggiacenza della falda compresa fra 2 e 5 mt"	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5 punto 4.c
13	Sig. Maurizio Pertile 12/02/2016 DVA-2016-0003726	Il Sig. Pertile ha presentato le osservazioni: "..... riguardanti l'impatto ambientale che il tracciato a sud di San Bonifacio: in merito agli effetti negativi sul territorio(aziende agricole, inquinamento atmosferico, impatto sul paesaggio, inquinamento delle falde, etc.).	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 1
14	Delta Servizi Integrati per il Territorio e l'Ambiente S.r.l. 16/02/2016 DVA-2016-0003967	Con riferimento alla procedura integrata VIA-Valutazione di incidenza codice 3271 avente ad oggetto "Sub Tratta Verona-Vicenza - Progetto Definitivo - 1" Lotto funzionale - Verona -Bivio Vicenza -1"Sub Lotto Verona - Montebello Vicentino (opere in variante) e 2" Sub Lotto Montebello Vicentino - Bivio Vicenza" si segnala che il progetto depositato prevede quale sito di produzione inerti e recupero ambientale una "Cassa di espansione" da realizzarsi in Comune di Zevio. Considerato che, su tale sito insiste la domanda di istanza di avvio della procedura di cui all' art. 32 della L.R. n. 35/2001 per la conclusione di un accordo di programma finalizzato alla realizzazione dell'intervento denominato " Intervento per la realizzazione di una cassa di espansione sulla golena sinistra al fiume Adige in comune di Zevio (VR)" nota del 18/07/2008 prot. Giunta Regionale della Regione Veneto N. 385149 del 23/07/2008, si chiede di stralciare la suddetta opera in quanto oggetto di diverso procedimento	Il sito di Zevio è compreso nelle opere oggetto di VIA del 1° Lotto Funzionale. Si evidenzia che, nel parere della regione Veneto DGR n. 1595 con riferimento alle cave di prestito, tra gli scenari proposti (scenari 0-1-2-3) risulta ambientalmente e socio-economicamente compatibile il solo scenario indicato come scenario (ipotesi solo mercato).
15	Sig. Daniele Nottegar 16/02/2016 DVA-2016-0003947	Il Sig. Nottegar ha presentato al Prefetto le seguenti osservazioni:1) "... come mai secondo quanto pubblicato sul giornale L' Arena del 1 febbraio 2015 (allego l'articolo) in Prefettura c'è stato un incontro con i dirigenti di Iricav 2 che è il general contractor per la tratta Verona-Padova presente il Prefetto. 2) Il progetto presentato alle amministrazioni locali e annunciato il 28 novembre scorso a mezzo stampa non è definitivo si vede chiaramente dalla "relazione del progettista" inclusa nella documentazione progettuale e prevista dal comma 1 dell'	1) L'osservazione non è pertinente con la procedura di V.I.A.2) L'attestazione dei progettisti della rispondenza del presente Progetto Definitivo 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, come dichiarato fa salve le modifiche di tracciato introdotte in sede di progetto definitivo, che sono esposte in Premessa e sono state formalmente riproposte nella Valutazione dell'Impatto Ambientale in quanto oggetto di procedura ex articolo 167 commi 5 e 6 della succitata norma. Pertanto la Relazione attesta la rispondenza del Progetto Definitivo del 1° sub-lotto Verona-Montebello Vicentino relativamente alle parti d'opera del Progetto Preliminare approvato nei seguenti tratti:

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>articolo 166 dlgs 163/2006 che recita “Il progetto definitivo delle infrastrutture è integrato da una relazione del progettista attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera.”</p> <p>Nel capitolo 3 “RISPONDEZZA DEL PROGETTO DEFINITIVO AL PROGETTO PRELIMINARE E MOTIVAZIONI DELLE OTTIMIZZAZIONI APPORTATE” del documento che le allego (RELAZIONE DEL PROGETTISTA ai sensi dell'art.166 comma 1 del D.Lgs. 163_2006(1).pdf) è scritto:</p> <p>“Nel presente capitolo 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”.</p> <p>Non mi sembra che in questo capitolo ci sia quanto richiesto dal comma 1 dell' articolo 166 visto che “coincidenti con alcune puntuali differenze” non è una attestazione di “rispondenza al progetto preliminare” ma caso mai è un modo molto complicato per dire che il progetto definitivo NON è rispondente al preliminare. Quindi sono nuovamente a sollecitare l' intervento degli organi dello stato competenti a chiarire questa oscura vicenda.”</p>	<p>§ 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 I° sub lotto e corrispondente al km 28+837,94 del P.P.).</p>
16	<p>Soc. Delta S.r.l. 16/02/2016 DVA-2016-0003965</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONE N. 14 DVA-2016-0003967</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°14</p>
17	<p>Sig. Bruno Carlotto e altri e del Sig. Armando Peotta e figli per il tramite della Regione Veneto 19/02/2016 DVA-2016-0004389</p>	<p>1. I Sig. Carlotto e altri e il Sig. Peotta e figli fanno riferimento al procedimento di Pubblica Utilità e hanno presentato le seguenti osservazioni, riferite (campo base CB 4.1).</p> <p>I terreni interessati sono attualmente destinati prevalentemente a vigneto e rappresentano un'area agricola di pregio sia per la coltura praticata, sia per l'attività economica ed i relativi redditi aziendali che dalla stessa si ritraggono.</p> <p>La PROCEDURA ESPROPRIATIVA individuata nel progetto definitivo nell'immediato priva dei terreni le aziende agricole delle scriventi (in modo definitivo nelle porzioni espropriate, in via temporanea ma comunque per un periodo di media-lunga durata nelle porzioni di cantiere) e, vista la normativa su descritta che regola il comparto vitivinicolo, DI FATTO DETERMINA LA CESSAZIONE DELLE STESSSE dato che, proprio per le aree assoggettate alla cantierizzazione (previste in riconsegna dopo il 2023), priva il naturale ricambio generazionale pur disponendo della presenza di giovani studenti nel settore agrario. I Proprietari chiedono:</p> <p>a) Di preferire per gli interventi di progetto le superfici non destinate a vigneto, quale il vicino CENTRO INTERSCAMBIO MERCI E SERVIZI - C. I. S. S. R. L. - IN LIQUIDAZIONE - IN CONCORDATO PREVENTIVO, terreni già interessati dalla procedura, area di maggiori estensioni, meglio servita alla pubblica via ed al nuovo casello autostradale A4, già sottoposta a verifica archeologica (costo verifica euro 800.000,00 circa) ed attualmente dismessa da più di 20 anni, come ben noto alle</p>	<p>a) La richiesta formulata da I Sig. Carlotto e altri e il Sig. Peotta e figli è stata presentata anche in sede di CDS dal comune di Montecchio, consiste nel valutare lo spostamento del campo base previsto in località Ronchi. Nella formulazione della richiesta si deduce che la stessa non sia finalizzata al solo campo base CB 4.1, ma sia estesa anche agli altri cantieri limitrofi: cantiere industriale CI 4.2, cantiere di armamento CA 4.4. e cantiere tecnologie CT2.</p> <p>La proposta formulata dal comune circa il posizionamento nell'area denominata “ex C.I.S.” non può trovare accoglimento in quanto dalle verifiche condotte l'area “ex C.I.S.” non risulta di proprietà comunale, ma di società in liquidazione. Detta area risulta interessata da un progetto di sviluppo con interconnessione alla rete ferroviaria esistente (C.I.S.) con annesso centro commerciale. La delocalizzazione dei cantieri in tale area oltre che limitare il previsto sviluppo della stessa non garantisce la funzionalità per cui i cantieri sono previsti. In particolare per il cantiere di armamento e tecnologie, la cui estensione riveste la superficie più ampia del complesso dei cantieri su esposto, in considerazione anche dei criteri generali che guidano la scelta del posizionamento di un cantiere di armamento, già descritti nelle relazioni “Inquadramento Generale della Cantierizzazione – Relazione” elaborati IN0D01DI2RGCA0001001 e IN0D01DI2RGCA0001201, che sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - connessione ad una linea ferroviaria in esercizio (per l'alimentazione dello stesso con mezzi su rotaia); - connessione ad un'infrastruttura stradale di scorrimento;

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Amministrazioni locali, e che rimarrà inutilizzata per lungo tempo (e comunque oltre il tempo richiesto dal cantiere in progetto) vista l'indiscussa e perdurante assenza di richiesta di aree industriali a livello locale.</p> <p>b) Si precisa che attualmente i terreni agricoli in zona hanno prezzi (ossia effettive somme corrisposte in sede di compravendita) più elevati di quelli di aree industriali-commerciali, e ciò renderebbe più economica la scelta di detta area per la realizzazione del cantiere in esame che, si ripete, è già stata sottoposte a verifica archeologica.</p> <p>Diversamente, qualsiasi forma di indennizzo irrispettosa del mantenimento delle attuali condizioni, rappresenta un ingiusto ristoro.</p>	<p>- connessione alla costruenda linea AV/AC; e tenendo in considerazione anche i seguenti vincoli caratterizzanti lo specifico progetto della Linea ferroviaria da costruire nel tratto in esame, ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"> - forte congestione delle linea storica per cui potrebbero essere concesse solo brevi finestre temporali per il transito sulla stessa da parte dei mezzi di cantiere con la conseguenza di non poter considerare aree che prevedano l'attraversamento della linea storica in quanto il cantiere non sarebbe raggiungibile per la maggior parte del tempo; - le fasi di realizzazione della II^ Deviazione della linea storica compresa tra le pk 32+690 e 39+681 non consentono di inserire il cantiere di armamento prima del km 32+690, diversamente non sarebbe possibile realizzare le fasi di deviazione in quanto sarebbe necessario usare la linea storica per la realizzazione dell'opera; - il contesto fortemente urbanizzato dal km 37+400 a fine intervento non permette di individuare aree sufficientemente ampie per il posizionamento del cantiere; - le aree comprese tra il km 36+600 ed il km 37+400, pur consentendo la realizzazione della prima fase della II^ deviazione della linea storica, non consentono la realizzazione dell'armamento della linea AV in quanto comporterebbero l'attraversamento della linea storica in esercizio; - la presenza della contrada Ronchi prima del km 34+400 e dell'Autostrada A4 pone ulteriori vincoli all'individuazione dell'area; <p>in relazione ai criteri esposti l'unica area che soddisfa i tre criteri generali e i vincoli specifici di progetto, può essere compresa solo tra le PK 34+400 e 36+500.</p> <p>In tale zona il posizionamento del cantiere a sud della linea storica e prima dell'autostrada A4, oltre che interferire con altre aree a vigneto presenti, interferirebbe anche con altre attività produttive nonché con Villa Schloeder (sede dell'azienda Bottega Veneta), tale ambito è stato pertanto escluso, anche in ragione delle Osservazioni mosse da "Bottega Veneta" in sede di procedimento di Pubblica Utilità. In virtù di quanto sopra non si ritiene possibile lo spostamento del cantiere di armamento dalla posizione prevista in progetto</p> <p>In merito al cantiere industriale CI4.2 - CO4.3 (km 34+700) non è possibile prevederne una delocalizzazione in altra area in quanto strettamente progettato per la realizzazione delle numerose ed importanti opere d'arte previste dal progetto della Linea AV/AC con particolare riferimento ai nuovi viadotti sul fiume Guà, va inoltre considerato che un suo spostamento potrebbe comportare un forte incremento di mezzi sulla viabilità locale per il trasporto, da e per il cantiere, dei materiali necessari alla costruzione dell'opera e de residui di lavorazione (quali ad esempio fanghi bentonitici, reflui jet-grouting) i cui trattamenti vengono eseguiti all'interno del cantiere industriale individuato.</p> <p>In merito al campo base CB.4.1 è stato verificato che non ricade in una zona coltivata a vigneto ma in un'area a seminativo, è stato verificato con l'ente Medio Chiampo, gestore dei sottoservizi presenti in zona, che esistono delle con-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>dotte idriche e fognarie limitrofe a cui il campo potrebbe essere allacciato previo adeguamento delle stesse.</p> <p>Nell’ottica di perseguire comunque una limitazione degli impatti sui vigneti presenti, è stato possibile prevedere la modifica del layout del cantiere di armamento in esame, rivedendo il posizionamento dei binari provvisori e delle aree di stoccaggio temporaneo. Tale nuova configurazione, oltre che a ridurre la superficie dell’area, elimina del tutto l’occupazione del vigneto posto più ad est posizionando il limite di cantiere ai confini del vigneto stesso.</p> <p>Inoltre è necessario segnalare che il progetto prevede il ripristino di tutte le aree di cantiere allo stato ante operam e la restituzione ai proprietari delle aree al termine dei lavori di realizzazione dell’opera.</p> <p>b) La determinazione delle indennità di espropriazione deve considerare quanto prescritto in materia dal D.P.R. 327/2001 e s.m.i.</p>
18	<p>Coldiretti Verona 19/02/2016 DVA-2016-0004251</p>	<p>1. La Federazione Coldiretti Verona ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>a) Nei comuni interessati al percorso del corridoio AV/AC sussistono prodotti agricoli di eccellenza.</p> <p>b) Pur comprendendo la necessità dell’opera pubblica in questione, riteniamo che le conseguenze che le realtà economiche coinvolte siano a dir poco devastanti. Sarà quindi necessario rendere il più accettabile possibile l’impatto ambientale e le conseguenze negative permanenti, tenendo presente che nessun esproprio potrà rendere il giusto ristoro e che, salvo i casi particolari, verrà compromessa l’integrità aziendale con la conseguente perdita di valore economico.</p> <p>Per quanto concerne le procedure di acquisizione di immobili da parte del realizzatore dell’opera, sia per ciò che attiene le procedure espropriative che per il ristoro dei danni connessi alla realizzazione, è necessario individuare criteri precisi che salvaguardino gli interessi delle parti, dando certezza dell’equità degli indennizzi, dei tempi di pagamento, della correttezza procedurale e della certezza della acquisizione delle aree.</p> <p>In riferimento a quest’ultima, sarà necessario prevedere tempi compatibili tra il programma dell’opera e i cicli delle colture. A tal proposito riteniamo fondamentale instaurare una fattiva collaborazione tra tutti gli attori coinvolti nel rispetto dei ruoli e delle competenze: la nostra finalità è quella di individuare procedure condivise dalla parte espropriativa e dai proprietari che subiranno l’occupazione temporanea dei suoli. In questo caso si prevedono sicuri danni permanenti in quanto l’occupazione, che sarà pluriennale, provocherà deterioramenti irreversibili nei terreni che diverranno incompatibili con la coltivazione. Sarà necessario altresì considerare i danni indiretti dovuti all’impatto dell’opera. Sarà dunque necessario instaurare un dialogo approfondito su ciascuna delle questioni sollevate. Nello specifico, chiediamo che venga istituito un tavolo di discussione che prenda in esame, come spunto, l’accordo già sottoscritto per alcune opere relative alla Pedemontana Veneta e al Passante di Mestre (vedi allegato) che è stato applicato anche per alcune opere della nostra pro-</p>	<p>a) Per la specifica componente Patrimonio Agroalimentare e relativamente alle interferenze con le aree agricole di pregio la documentazione è stata integrata per effetto delle richieste di Integrazioni (Prot. 0001350/CTVA del 14/04/2016) (Rif. punti 10,11,151). Per quest’ultimo aspetto il Proponente ha successivamente trasmesso gli Elaborati di chiarimento in data 09/08/2016 riguardanti le opere di mitigazione e compensazione degli impatti sul comparto agricolo.</p> <p>Lo studio del patrimonio agroalimentare, esteso per l’intero 1°Lotto Funzionale (cfr. cap. 9 - QRA del 1° sub lotto IN0D01DI2RGSA000A001F e § 3.1 DOCUMENTI DI CHIARIMENTI: NOTA TECNICA SINTESI DELLE OPERE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE IN0D00DI2RHIA0000103A) è strutturato secondo i seguenti punti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caratterizzazione Territoriale – Zone Doc / Dop / Igp / Igt / Docg; - Colture di pregio presenti nell’area di intervento; - I vigneti; - Valutazioni sulle interferenze tra l’opera e le aree coltivate a vite. <p>In riferimento alle interferenze rilevate, il Proponente prevede la predisposizione di un meccanismo in grado di promuovere, in fase di progettazione esecutiva, il "trasferimento delle aree a vigneto direttamente interessate dalla costruzione della linea ferroviaria in altre appartenenti allo stesso comprensorio agrario ed amministrativo".</p> <p>Tale strumento si pone come soluzione alle criticità residue relative alla perdita di produttività dei suoli agricoli interessati dalla linea in fase di esercizio.</p> <p>b) L’osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle opere oggetto di procedura V.I.A.; si fa presente, tuttavia, che gli espropri relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (D.P.R. 327/2001 e s.m.i.)</p> <p>c) Per quanto concerne i rischi di alterazione ambientale delle aree agricole, Nel SIA - QRA 1 sub lotto e nel SIA - QRA 2 sub lotto la tematica è stata analizzata</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>vincia e che abbiamo già richiesto formalmente in alcuni incontri al Consorzio Cepav Due relativamente alla tratta Brescia-Verona.</p> <p>c) Occorre agire con l'ausilio di strumenti che preservino da rischi di alterazione ambientale, in particolar modo negli ecosistemi delle aree agricole dove, come già detto, sussistono coltivazioni di particolare pregio proprio in virtù degli equilibri geofisici e ambientali da cui le produzioni traggono le loro caratteristiche organolettiche uniche e irripetibili. Proprio per questo motivo, si chiede che le aree agricole a ridosso dell'opera vengano tutelate anche nella fase di cantiere, prevedendo equi indennizzi per i danni riscontrabili sulle colture e sugli allevamenti dovuti a polveri, rumori, vibrazioni o altro.</p> <p>d) Sarà altresì necessario garantire l'accessibilità ai fondi durante le fasi di esecuzione dell'opera prevedendo la viabilità necessaria al passaggio dei mezzi agricoli.</p> <p>e) Considerato che l'opera è destinata alla circolazione di traffico ferroviario molto intenso, si dovrà necessariamente porre molta attenzione alla normativa ambientale, in particolar modo si dovrà garantire l'abbattimento dei rumori, delle vibrazioni e dei campi elettromagnetici.</p> <p>f) Molta cura dovrà essere posta, attraverso uno studio idrografico, rispetto alla continuità della rete consortile e privata per l'irrigazione, in quanto sul territorio si trovano i collegamenti di varie condotte irrigue. L'opera non dovrà interferire con i corsi d'acqua, con le aree esondabili e non dovrà alterare le caratteristiche idrauliche e chimico fisiche delle acque e dei suoli. Sarà opportuno quindi coinvolgere gli enti istituzionalmente preposti e nello specifico i Consorzi di Bonifica interessati all'opera per territorio di competenza.</p>	<p>approfonditamente, anche per effetto della richiesta di integrazione in fase di istruttoria VIA (Prot.0001350 CTVA del 14-04-2016). Analizzati i fattori di rischio più significativi, legati alla dispersione di polveri e all'immissione di sostanze contaminanti nelle acque o nel suolo, nelle aree di cantiere localizzate in prossimità di aree agricole, sono previste specifiche misure cautelative finalizzate a prevenire i potenziali impatti sulle colture, con particolare attenzione alla salvaguardia di quelle di pregio. Si farà inoltre uso dei dati acquisiti dalle stazioni di monitoraggio come previsto nel Piano di Monitoraggio Ambientale - componente Atmosfera e, se necessario, sarà prevista l'istallazione di ulteriori analizzatori, così da potere attivare tempestivamente le procedure di allerta e porre in essere le necessarie azioni correttive, specialmente nei contesti agrari più sensibili.</p> <p>d) La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Nel PD sono state già inserite viabilità parallele al sedime ferroviario sia nord che a sud che ripristinano i collegamenti richiesti.</p> <p>e) Nella documentazione depositata dal Proponente sono state identificati e valutati tutti gli impatti e previste le relative misure di contenimento e di mitigazione.</p> <p>f) Lo studio idrologico idraulico ha garantito una compatibilità idraulica dell'infrastruttura con i territori attraversati prevedendo adeguate opere di trasparenza/continuità idraulica. A tal proposito la risoluzione delle interferenze fra reticolo idrografico superficiale e tracciato ferroviario è stata individuata grazie alla collaborazione del consorzio Alta Pianura Veneta che ha fornito un elenco dettagliato dei corsi d'acqua interferiti fornendo una stima della portata ed un rilievo della sezione trasversale utile al deflusso. Risulta, ovviamente, impossibile evitare una qualsiasi interferenza con i corsi d'acqua vista la fitta rete idrografica presente sul territorio. Si precisa che a valle di una richiesta pervenuta dalle Autorità idrauliche competenti è stato redatto un approfondimento idrologico-idraulico mediante sviluppo di un modello 2D-1D che ha confermato il rispetto dell'invarianza idraulica, quindi l'assenza di una variazione sostanziale della pericolosità idraulica locale. Le Autorità di Bacino interessate dal progetto hanno espresso, a valle degli approfondimenti progettuali, parere positivo subordinato a prescrizioni. La rete irrigua, invece verrà riannagliata lì dove interferita con i fossi di guardia/laminazione in parallelo alla linea ferroviaria.</p>
19	Studio Legale Vecchia per conto dei Sigg. Gaetano Sammartin, Valeria	I Sigg. Sammartin e Sardella hanno presentato osservazioni e richieste i cui contenuti ricalcano quelli dell'OSSERVAZIONE N. 6 DVA-2016-0002006	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 6

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	Sammartin e Elda Sardella 23/02/2016 DVA-2016-0004682		
20	Sig.ra Tiziana Steccanella 24/02/2016 DVA-2016-0004860	"... Questo tracciato a sud, mi sembra il più impattante e più catastrofico, perché attraversando tutta la campagna, fa' un danno enorme per tutte le abitazioni coinvolte, per tutte le varie aziende agricole e non perciò viene consumato terreno vergine per la produzione molto importante per la nostra economia costruire una infrastruttura così imponente che non serve a nulla, oppure serve a pochi, per gli interessi di molti, produce solo inquinamento alle falde acquifere per l'uso spropositato di cementi e additivi ecc.. e per la nostra salute che è enormemente a rischio, pensando ai nostri figli e alle future generazioni per inquinamenti acustici elettromagnetici polveri sottili e quant'altro."	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 1 e N°13
21	Osservazione dei Sigg. Mario Cavedon, Silvia Cavedon, Adriano Godi e S.A.M.A. S.n.c. per il tramite dello Studio Legale e Tributario dell'Avv. Fausto Scappini e del dott. Daniele Giacomazzi 24/02/2016 DVA-2016-0004877	I Sigg. Cavedon, Godi e S.A.M.A. S.n.c. hanno presentato le seguenti richieste: 1. vengano definiti già nella documentazione progettuale dei criteri di stima predefiniti dell'indennità di espropriazione/occupazione 2. l'indennità di espropriazione tenga conto del valore degli immobili in demolizione e del valore dell'azienda S.a.m.a. ivi insediata. Rappresenta che l'ampliamento dell'azienda è già stato autorizzato e che si è già provveduto a corrispondere gli oneri di concessione al Comune di San Bonifacio. 3. tra le voci di indennità venga considerato il costo dell'avviamento aziendale e delle spese necessarie di trasloco, trasporto e installazione degli impianti connesse alla delocalizzazione in altro sito, ivi compreso l'acquisto delle attrezzature non trasferibili 4. l'indennità di espropriazione tenga in debito conto del valore patrimoniale e non patrimoniale degli immobili oggetto di demolizione. 5. prevedere nel P.D. un indennizzo per gli eventuali danni diretti ed indiretti che subiranno i residenti in conseguenza dei cantieri previsti per la linea AV/AC	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e i.).
22	Zach System S.p.A. 25/02/2016 DVA-2016-0004980	La ditta Zach System S.p.A. ha presentato le seguenti richieste: ".....venga disposto un approfondimento istruttorio volto a ricercare soluzioni alternative che consentano di soprassedere all'apposizione, e alla reiterazione, del vincolo in esame, in via subordinata: Senza alcuna preventiva acquiescenza all'approvando provvedimento ablatorio e con ogni più ampia riserva di impugnazione ed opposizione, chiede che nel progetto definitivo, in quello esecutivo e nelle successive fasi di realizzazione dell'intervento, senza alcun onere a carico della scrivente e fermi gli indennizzi ed i risarcimenti alla stessa dovuti, venga posto in essere ogni utile accorgimento per garantire: (i) la continuità del processo produttivo che si svolge all'interno dello stabilimento, (ii) il mantenimento del pozzetto fiscale e dei piezometri oggetto della sopra descritta autorizzazione ambientale, (iii) il mantenimento del parcheggio aziendale e delle vie di accesso allo stesso, (iv) la sicurezza dello stabilimento e dei lavoratori ivi impiegati, (v) integrità della tubazione di scarico dall'impianto di depurazione biologica.	L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>In particolare, a titolo esemplificativo e non esaustivo, sempre in via subordinata, si chiede che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) venga costantemente garantito l'approvvigionamento dell'energia elettrica, mantenendo inalterato il posizionamento ed il funzionamento della sopra indicata cabina elettrica; 2) sia assicurata la fornitura di gas metano, adottando gli opportuni accorgimenti per evitare pericolose interferenze tra differenti sottoservizi; 3) venga posto in essere ogni utile accorgimento per evitare di danneggiare le tubature di scarico dell'impianto biologico, la cui rottura determinerebbe il blocco dell'impianto di depurazione e la conseguente interruzione del ciclo produttivo; 4) venga garantito il mantenimento della via di fuga verso ovest prevista dal piano di sicurezza aziendale in caso di evento incidentale; 5) vengano evitate interferenze di eventuali tubature sotterranee con: (i) il pozzetto fiscale, (ii) i 5 piezometri oggetto di autorizzazione ambientale, (iii) il tubo di scarico interrato dell'impianto biologico e la relativa vasca di raccolta; 6) venga assicurato l'accesso allo stabilimento e mantenuti i medesimi spazi per il parcheggio." 	
23	<p>Sig. Andrea Cornale Sig. Marco Zuppini 26/02/2016 DVA-2016-0005066</p>	<p>I sigg. A. Cornale e M. Zuppini hanno presentato le seguenti osservazioni, inerenti al tratto nel comune di San Martino Buon Albergo (Verona), galleria artificiale dal km 4+941.9 al km 6+841.9, e al tratto nel comune di Verona dal km 0+000 al km 3+775:</p> <p>1. La delibera CIPE n.094/2006 de] 29 marzo 2006 prescrive " (omissis) prevedere 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, (omissis)...al fine di non inquinare le eventuali venute d'acqua di falda, prima della restituzione. (omissis)". L'elaborato di progetto IN0D00DI2DXCA001001A - Layout Impianti Trattamento Acque per Scavi Jet-Grouting è semplicemente lo schema di un impianto di trattamento delle acque, e non un sistema di collettamento come prescritto dalla delibera CIPE. Il collettamento è un sistema di raccolta delle acque attraverso una rete di drenaggio.</p>	<p>Così come riportato al paragrafo 2.4.2.4 della "Relazione generale della cantierrizzazione" (documento contenuto nelle integrazioni al MATTM prot. 001350 CTVIA del 17/04/2016), i materiali provenienti dalle operazioni di scavo con bentonite o con jet-grouting, saranno trasportati all'interno dei cantieri Operativi e/o Industriali, per essere trattati e successivamente smaltiti; in particolare i loro stoccaggio sarà previsto presso apposite aree, predisposte al recupero dei relativi fanghi. I fanghi provenienti dalle attività di realizzazione del jet-grouting, verranno inviati in una vasca da 30 mc per effettuare una decantazione dei solidi grossolani e una disoleazione, e sollevati, mediante una elettropompa sommersa, ad una vasca di raccolta da 30 mc e omogeneizzati mediante due elettro-agitatori. I fanghi omogeneizzati, verranno disidratati mediante una "filtropressa a piastre" e smaltiti in discarica autorizzata, mentre le acque drenate, prima di essere scaricate nel corpo idrico ricettore o riutilizzate nel ciclo produttivo, verranno neutralizzate (correzione pH) in una seconda vasca da 30 mc mediante un impianto di dosaggio Anidride Carbonica (CO2). L'impianto sarà costituito da: Vasca di Decantazione, Disoleazione e Sollevamento, in acciaio al carbonio verniciato.</p> <p>Similare trattamento ma, realizzato mediante l'ausilio di un altro impianto di trattamento, viene previsto per i fanghi provenienti dalle operazioni di scavo con bentonite. In relazione alle acque provenienti dalle operazioni di scavo in galleria (prescrizione Delibera CIPE n.94/2006 e punto n.4 della Richiesta MATTM del 14/04/2016), che potenzialmente potrebbero essere inquinate da oli, carburanti ed altri inquinanti, verranno sollevate a mezzo di pompe dal fronte di scavo della galleria e collettate a mezzo di idonee tubazioni ad un impianto di trattamento del tutto simile ai precedenti e posto in prossimità delle attività di scavo della galleria stessa. Dopo idoneo processo di trattamento le acque saranno recapitate al recettore finale, si vedano gli elaborati IN0D00DI2DXCA0001001A</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>2. La delibera CIPE n.094/2006 del 29 marzo 2006 prescrive " (omissis) realizzare in fase di progetto definitivo uno studio idrogeologico e geotecnica di dettaglio relativamente alla galleria di San Martino Buon Albergo volto alla salvaguardia sia dell'opera che delle matrici ambientali suolo e acque circostanti alla stessa (omissis)". L'elaborato di progetto IN0D00DI2RHGE0002001B - Relazione Idrogeologica è privo di dati sito-specifici di conducibilità idraulica e trasmissività; ciò ha imposto di operare nello studio con valori omogenei e ricavati da dati bibliografici. Inoltre le caratteristiche morfo logiche della falda sono ricavate da carte piezometriche ricostruite su vasta scala, con reti di monitoraggio inadeguate per l'individuazione della direzione di flusso e del gradiente idraulico locali e puntuali. La scarsa conoscenza dei principali parametri idrogeologici dell'acquifero e delle precise caratteristiche morfologiche della superficie piezometrica, costituiscono forte limitazione dell'affidabilità della simulazione degli effetti dell'opera sulla matrice ambientale acque, e rendono tale studio privo della caratteristica di dettaglio, come prescritto dalla delibera CIPE 9412006, e fallace: le sorgenti di terrazzo presenti in vicinanza dell'opera, possono indurre deviazioni del flusso idraulico sotterraneo, non considerate nella modellazione.</p> <p>3. L'elaborato di progetto IN0D00DI2P6GA0100002C – GA01 Opere per l'Abbattimento Temporaneo del Livello di Falda non individua univocamente la modalità di abbattimento temporaneo del livello di falda, ma contempla soluzioni differenti. Tale non univocità è imputabile all'assenza della conoscenza dei parametri idrogeologici sito-specifici. Ne consegue che l'elaborato non determina la quantità di acqua da emungere, ed è totalmente assente una valutazione preliminare della capacità di ricezione del corpo ricevente delle quantità d'acqua emunte. Inoltre non vi è nessuna valutazione del possibile impoverimento delle caratteristiche dei terreni e delle relative conseguenze sui fabbricati contigui all'area di scavo, in particolare tra il km 5+658 e il km 5+758. Nonché è assente valutazione degli effetti dell'abbattimento temporaneo del livello di falda sulle sorgenti del terrazzo delle risorgive, in particolare della risorgiva detta "La Sorgente" prossima all'area di cantiere.</p>	<p>e IN0D01DI2D9CA0001001A .</p> <p>2. Per effetto delle richieste di integrazioni, è stato approfondito l'impatto della galleria San Martino Buon Albergo sul sistema idrogeologico con un modello numerico di flusso delle acque sotterranee; tale strumento è stato finalizzato al possibile innalzamento del livello freatico indotto dalle diaframature sul lato sopragradiante dell'opera e dal contestuale abbassamento in quello sottogradiante e alla modifica nella direzione del flusso idrico sotterraneo STUDI IDROGEOLOGICI INTEGRATIVI IN0D00DI2SDGE0002001A) Ai fini di fornire una migliore valutazione degli impatti indotti dalla galleria artificiale di S. Martino Buon Albergo e dalle opere complementari alla sua realizzazione, è stato implementato il modello numerico di flusso delle acque sotterranee (modello idrogeologico) mediante esecuzione di 2 prove di pompaggio per la definizione dei parametri idrogeologici necessari e n° 6 piezometri di area vasta per il monitoraggio della falda distante dall'asse ferroviario. Più in particolare tale strumento è stato finalizzato alla valutazione delle potenziali interferenze tra opera e falda che potrebbero determinare effetti negativi sulle infrastrutture sotterranee circostanti o sulla medesima opera, che, come già evidenziato, possono essere ricondotte all'innalzamento del livello freatico indotto dalle diaframature sul lato sopragradiante dell'opera e dal contestuale abbassamento in quello sottogradiante e alla modifica nella direzione del flusso idrico sotterraneo, oltre che alla progettazione delle opere di impermeabilizzazione con jet-grouting, da realizzare sia alla base della galleria sia alla base dei diaframmi. I risultati delle prove effettuate hanno confermato lo studio idrogeologico già eseguito utilizzando parametri idrogeologici di letteratura e riportato nella Relazione Idrogeologica, elab.:IN0D00DI2RHGE0002001B.In particolare Il modello idrogeologico eseguito evidenzia che il sopragradiante idraulico generato dalla presenza dei diaframmi della galleria artificiale sarà di alcune decine di centimetri, senza quindi condizionare l'acquifero. Inoltre è stato accertato che la direzione di flusso dell'acquifero forma con l'asse della galleria un angolo prossimo ai 30° facilitando così il deflusso verso valle.</p> <p>Per effetto delle richieste di integrazioni, l'impatto della galleria San Martino Buon Albergo sul sistema idrogeologico è stato studiato con un modello numerico di flusso delle acque sotterranee; tale strumento è stato finalizzato al possibile innalzamento del livello freatico indotto dalle diaframature sul lato sopragradiante dell'opera e dal contestuale abbassamento in quello sottogradiante e alla modifica nella direzione del flusso idrico sotterraneo STUDI IDROGEOLOGICI INTEGRATIVI IN0D00DI2SDGE0002001A) Ai fini di fornire una migliore valutazione degli impatti indotti dalla galleria artificiale di S. Martino Buon Albergo e dalle opere complementari alla sua realizzazione, è stato implementato il modello numerico di flusso delle acque sotterranee (modello idrogeologico) mediante esecuzione di 2 prove di pompaggio per la definizione dei parametri idrogeologici necessari e n° 6 piezometri di area vasta per il monitoraggio della falda distante dall'asse ferroviario. Più in particolare tale strumento è stato finalizzato alla valutazione delle poten-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>ziali interferenze tra opera e falda che potrebbero determinare effetti negativi sulle infrastrutture sotterranee circostanti o sulla medesima opera, che, come già evidenziato, possono essere ricondotte all’innalzamento del livello freatico indotto dalle diaframature sul lato sopragradiante dell’opera e dal contestuale abbassamento in quello sottogradiante e alla modifica nella direzione del flusso idrico sotterraneo, oltre che alla progettazione delle opere di impermeabilizzazione con jet-grouting, da realizzare sia alla base della galleria sia alla base dei diaframmi.</p> <p>I risultati delle prove effettuate hanno confermato lo studio idrogeologico già eseguito utilizzando parametri idrogeologici di letteratura e riportato nella Relazione Idrogeologica, elab.:IN0D00DI2RHGE0002001B.</p> <p>In particolare Il modello idrogeologico eseguito evidenzia che il sopragradiante idraulico generato dalla presenza dei diaframmi della galleria artificiale sarà di alcune decine di centimetri, senza quindi condizionare l’acquifero.</p> <p>Inoltre è stato accertato che la direzione di flusso dell’acquifero forma con l’asse della galleria un angolo prossimo ai 30° facilitando così il deflusso verso valle.</p>
		<p>4.</p> <p>a. La delibera CIPE n.°9412006 del 29 marzo 2006 prescrive " (omissis) ...approfondire la valutazione degli impatti per la componente vibrazioni durante la fase di cantiere e di esercizio... (omissis)". L'elaborato di progetto IN0D00DI2RGIM0006005B - Relazione Studio Vibrazioni, evidenzia come lo studio utilizzi solamente dati di lettura sperimentale, ma sia assente una puntuale e precisa valutazione della risposta dei fabbricati ricettori interferenti con la linea, e degli impatti su di essi. Lo studio adotta una funzione univoca valutata come media dei corpi edilizi, senza specificare quali evidenze oggettive giustificano l'adozione di tale parametro e la sua congruenza, come media dei corpi edilizi ricettori interferenti con la linea in progetto.</p> <p>b. Risulta assente negli elaborati di progetto la valutazione degli impatti sugli edifici per la componente vibrazionale durante la fase di cantiere come prescritto dalla delibera CIPE n.°9412006, ma ci si limiti ad un semplice piano di monitoraggio con mire ottiche durante i lavori di cantiere.</p>	<p>4. Le indagini vibrazionali effettuate sono state utilizzate per lo sviluppo di un modello sperimentale di trasferimento dell’onda vibrazionale nel terreno e all’interno dei fabbricati, in modo da simulare l’entità dei livelli vibrazionali che produrrà il transito dei treni AV con l’entrata in esercizio della nuova linea ferroviaria. Lo stesso modello è stato utilizzato per la caratterizzazione dei livelli vibrazionali durante la fase di costruzione richiesta come integrazione in fase di procedura VIA (Doc. IN0D01DI2RGCA0000002A)</p> <p>I livelli stimati sia per la fase di esercizio sia per quella di corso d’opera saranno comunque verificati con il monitoraggio ambientale già previsto.</p>
		<p>5. La delibera CIPE n.°9412006 del marzo 2006 prescrive " (omissis)... approfondire la valutazione degli impatti per la componente vibrazioni...(omissis) Per quanto riguarda inoltre la simulazione relativa al transito contemporaneo di convogli si richiede di: (omissis)...completare la trai/azione del transito contemporaneo di due convogli...(omissis) ". Elaborati di progetto vari evidenziano come dal km 0+000 al km 3+775 la progettata linea AVIAC sia in stretto affiancamento alla linea storica. Non è possibile escludere il transito simultaneo di 4 convogli: due sulla progettata linea AVIAC e due sulla linea storica, conseguentemente si osserva come l'elaborato di progetto IN0D00I2RGIM0006005 B non contempli lo studio della componente vibrazioni e loro effetti per il transito simultaneo di 4 convogli.</p>	<p>5.Nell’approfondimento prodotto per effetto delle richieste di integrazioni, è stato verificato lo scenario cautelativo di transito contemporaneo di n. 3 convogli sui binari più prossimi a ciascun ricettore, evento raro ma possibile. Tenuto conto che già per le emissioni era stata considerata come emissione caratteristica il 90° percentile dei dati rilevati in campo, la stima effettuata risulta essere decisamente prudenziale.</p>
		<p>6. L'elaborato IN0D00DI2RGIM00030018-Relazione Ambientale Siti Contaminati</p>	<p>6.Il proponente nel documento progettuale IN0D00DI2RGIM0003001B ha in-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>evidenzia nel sito d'indagine LF1 -05 Ex Cava Case Nuove la presenza di contaminanti, tra cui Idrocarburi Poli Aromatici, Diclorometano, Policlorobifenili, Arsenio e Piombo. Il Consorzio Iricav 2 ha presentato, nell'ambito della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, il Piano di Gestione e di Utilizzo delle Terre e Rocce di Scavo IN0D0DI2RGCA0001002D. Sebbene il D.M 16112012 e sue modifiche in seguito al D.Lgs 691213 prescriva che il produttore delle terre e delle rocce da scavo debba attestare il rispetto delle condizioni per la protezione ambientale, precisando quantità e qualità merceologiche, se destinate all'utilizzo o no, sito di deposito, conferimento e tempi previsti, gli elaborati presentati dal Generai Contractor non chiariscono le modalità del trattamento di tali volumi contaminati, limitandosi solamente ad una stima delle quantità.</p>	<p>dicato, oltre alle quantità, anche la destinazione finale del materiale qualificato come rifiuto.</p>
24	<p>Comune di Vicenza 26/02/2016 DVA-2016-0005115</p>	<p>Il Comune di Vicenza ha presentato osservazioni di carattere ambientale in merito a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attività di Cantierizzazione; - Studio impatto atmosferico; - Studio impatto ambientale; - Opere a verde; - Piano di monitoraggio ambientale; - Piano di monitoraggio atmosfera; <p>1. Monitoraggio campi elettromagnetici Nel documento "Relazione specialistica componente campi elettromagnetici" vengono riportate le modalità di misurazione relative alle linee elettriche. 1. Sono mancanti le descrizioni delle stazioni radio base per segnalamento, per le quali si chiede vengano prodotti gli elaborati di progetto, nonché le valutazioni sulle emissioni corredata dalla modalità di misurazione. 2. Si ritiene che le stesse modalità di campionamento e misura debbano essere condivise con il Dipartimento ARPAV di Vicenza.</p>	<p>Le presenti osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS. Il tracciato del 1° Lotto Funzionale della linea AV/AC Verona – Padova termina nel comune di Altavilla Vicentina (pk 44+250,03). Nel Progetto Definitivo consegnato in territorio comunale di Vicenza è presente solo il campo base C.B.5.2. (località Carpaneda), che è stato stralciato per effetto delle richieste di integrazioni (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016). Pertanto, le osservazioni possono ritenersi superate.</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. 1. La documentazione relativa alle caratteristiche dimensionali e delle potenze delle stazioni radio base per il segnalamento ferroviario si trova negli elaborati elencati di seguito:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. IN0D02DI2DXTT0000X02BTT - VERONA - PADOVA - 2°Sublotto - DISTRIBUZIONE LUNGO LINEA APPARATI SISTEMA TERRA-TRENO; b. IN0D02DI2RHTT0000X04BTT - VERONA - PADOVA - 2°Sublotto - Relazione impianti GSM-R e di estensione cellulare GSM; c. IN0D00DI2DXTT0000X01BTT - VERONA - PADOVA - DISTRIBUZIONE LUNGO LINEA APPARATI SISTEMA TERRA-TRENO; d. IN0D00DI2PZTT0000X01ATT - VERONA - PADOVA - PIAZZOLA PER SHELTER E FONDAZIONE SOSTEGNO ANTENNE LUNGO LINEA ED ALL'IMBOCCO GALLERIA - SEDE FERROVARIA IN TRINCEA; e. IN0D00DI2PZTT0000X02ATT - VERONA - PADOVA - PIAZZOLA PER SHELTER E FONDAZIONE SOSTEGNO ANTENNE LUNGO LINEA ED ALL'IMBOCCO GALLERIA - SEDE FERROVARIA IN RILEVATO; f. IN0D00DI2PZTT0000X03ATT - VERONA - PADOVA - TIPOLOGICO PER NICCHIA PER REMOTIZZATORE GSM PUBBLICO ED EVENTUALI TELEFONO SELETTIVO; g. IN0D00DI2RHTT0000X01ATT - VERONA - PADOVA - STUDIO TIPOLOGICO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE (INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO); h. IN0D00DI2RHTT0000X02ATT - VERONA - PADOVA - RELAZIONE IMPIANTI GSM-R E DI ESTENSIONE CELLULARE GSM; i. IN0D00DI2RHTT0000X03ATT - VERONA - PADOVA - SHELTER E QUADRI DI ALIMENTAZIONE PER IMPIANTI GSM-R/GSM-P.

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>In particolare, nella relazione STUDIO TIPOLOGICO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE-INQUINAMENTO ELETTRIMAGNETICO sono illustrati i dati tecnici dell'impianto, le misurazioni del fondo elettromagnetico preesistente e la previsione del contributo del nuovo impianto, le modalità di analisi della compatibilità ambientale per quanto riguarda le BTS. Le aree di emissione significativa dal punto di vista energetico di queste antenne, presentano caratteristiche analoghe a quelle usate in ambito civile per il GSM ordinario e ricadono nell'area di rispetto della ferrovia. Si è ritenuto, pertanto, non necessario prevedere punti per il monitoraggio ambientale dei CEM.</p> <p>2. Il PMA è strettamente connesso a quanto emerso dallo studio della componente ambientale campi elettromagnetici nel S.I.A. Opere in variante. Nella successiva fase di validazione del P.M.A. da parte degli Enti di controllo, a seguito di ulteriori verifiche delle emissioni correlate alle stazioni radio base per il segnalamento, sarà valutata l'eventuale integrazione dei punti di monitoraggio per i CEM.</p>
		<p>2. Osservazioni di carattere ambientale In merito alle Postazioni BTS Radio Base - Si osserva quanto segue: a. Postazione lungo via dei Montecchi: si evidenzia come il sito presenti interferenze con il possibile sviluppo della linea filoviaria nonché con la cantierizzazione del nodo "viadotto Ponte Alto". Inoltre la tipologia della strada (raccordo autostradale) non consente l'apertura di accessi carrai e, comunque, la conformazione dell'accesso - per come percepibile dal progetto - risulta non compatibile con l'assetto della circolazione (strada a doppio senso con invalidabilità di corsia). b. Postazione nell'area dell'attuale stazione di v.le Roma: non vi sono impatti sulla mobilità ma si evidenzia come l'area risulti interessata da vincoli paesaggistici ai sensi della D. Lgs. 42/2004. c. Postazione – Strada di Settecà: la rampa per il superamento dislivello prevista alla Prog. 204 km+250 m risulta posizionata in corrispondenza di una tubazione di gas metano DN 250 ACC che attraversa la linea ferroviaria.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.</p> <p>a. La posizione della BTS, così come presentata nel progetto Definitivo, è stata individuata al fine di ottimizzare la copertura radio e minimizzare i costi di manutenzione. È possibile prevedere una soluzione alternativa ubicando la BTS in affiancamento alla line AV/AC alla Pk 46+765, piuttosto che alla pk 46+669. La nuova posizione planimetrica risolverebbe le problematiche relative alle interferenze segnalate;</p> <p>b. La posizione della BTS, così come presentata nel progetto Definitivo, è stata individuata per ottimizzare la copertura radio e minimizzare i costi di manutenzione. Tuttavia si terrà conto di quanto osservato nella progettazione esecutiva al fine di individuare una posizione planimetrica che ottimizzi la soluzione proposta in P.D.;</p> <p>c. La presenza della rampa è necessaria per consentire l'accesso per il personale di manutenzione alla BTS alla progressiva km 204+250. Per semplificare la risoluzione della interferenza si può verificare la possibilità di realizzare la rampa con una struttura metallica di facile rimozione in caso di necessità.</p>
		<p>3. Con particolare riferimento al Campo Base denominato CB 5.2 e alla sua viabilità di accesso Assenza negli elaborati della previsione del "corridoio ecologico"; Assenza di uno studio di traffico; Assenza di ogni ipotesi progettuale sulle necessità di sottoservizi e sulle modalità del loro collegamento alle reti esistenti; Inadeguatezza complessiva di strada Carpaneda; Previsione di allargamento di un solo tratto di strada Carpaneda; Mancanza della previsione di una complessiva messa in sicurezza per l'utenza debole di strada Carpaneda, anche in coerenza con gli strumenti di pianificazione settoriale del Comune di Vicenza; Mancato inserimento nel "particellare d'esproprio" delle proprietà private interessate dall'allargamento di strada Carpaneda;</p>	<p>Le presenti osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS.</p> <p>Il tracciato del 1° Lotto Funzionale della linea AV/AC Verona – Padova termina nel comune di Altavilla Vicentina (pk 44+250,03), nel Progetto Definitivo consegnato in territorio comunale di Vicenza è presente solo il campo base C.B.5.2. (località Carpaneda), che è stato stralciato per effetto delle richieste di integrazione (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016). Pertanto le osservazioni possono ritenersi superate.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Realizzazione di una rotonda lungo lo sviluppo della bretella di accesso al Campo Base;</p> <p>studio di compatibilità idraulica del Campo Base;</p> <p>Mancanza di indicazioni in merito alla collocazione dei necessari sottoservizi al Campo Base;</p> <p>Assenza di valutazioni in merito allo scarico nello Scolo Piazzon e alle implicazioni con il Piano Regionale di Tutela delle Acque;</p> <p>Mancanza di documentazione adeguata relativamente alla gestione dei rifiuti domestici ;</p> <p>Mancanza di idonea documentazione da sottoporre a valutazione del/i gestore/i delle reti elettriche, gas, acquedotto, fognature;</p> <p>Assenza del progetto illuminotecnico;</p> <p>Mancanza della verifica, nel bilancio della "pressione ambientale", delle seguenti componenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - utilizzo di fonti di energia rinnovabile; - realizzazione edifici e strutture energeticamente sostenibili; - riduzione del fenomeno delle "isole di calore" mediante la realizzazione di pavimentazioni sostenibili, da valutare anche nell'ambito della verifica dell'invarianza idraulica; - verifica della possibilità di ricorrere, almeno per una quota parte, a mezzi d'opera e/o veicoli elettrici.; <p>Mancanza di valutazione acustica sulle strade di accesso al Campo Base</p>	
25	<p>Varie aziende produttive soggette ad espropri 29/02/2016 DVA-2016-0005382</p>	<p>I contenuti delle osservazioni e richieste avanzate ricalcano quelli delle OSSERVAZIONI N. 19 e n.6</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONI DELLE OSSERVAZIONI N°19 e N°6</p>
26	<p>Sig. Enzo Battistella 29/02/2016 DVA-2016-0005424</p>	<p>Il Sig. Battistella ha presentato le seguenti richieste:</p> <p>1. che il tratto dal Km 19 al Km 26 sia interrato</p>	<p>1. Interramento tratto S. Bonifacio</p> <p>Nello Studio di Impatto Ambientale sono state dettagliatamente esaminate e valutate le soluzioni alternative per l'attraversamento di S. Bonifacio.</p> <p>L'attraversamento di S. Bonifacio, nel corso del lungo iter di definizione del progetto della linea AV Verona - Padova, è stato oggetto di diversi studi ed elaborazioni progettuali, che hanno costituito un prezioso riferimento tecnico per la definizione della configurazione ottimale.</p> <p>Nel S.I.A. sono descritte le principali soluzioni di tracciato valutate nelle precedenti fasi istruttorie. Oltre alla soluzione che prevede il "passaggio a nord" (Progetto 1996), è stata esaminata anche la soluzione di "interramento" (in variante al tracciato del Progetto Preliminare di L.O. 2003).</p> <p>In particolare, lo studio relativo alla soluzione di "interramento" è condotto in fase di istruttoria svolta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione del PP presentato il 9/6/2003, con riferimento alle osservazioni e richieste di varianti avanzate dalla Regione Veneto (rif. Delibera 5/12/2003 n. 3735).</p> <p>La soluzione prevede la realizzazione di due gallerie artificiali affiancate, una per il passaggio della linea lenta con la relativa fermata, l'altra per il passaggio</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>della linea A.V./A.C.</p> <p>Le due gallerie artificiali, inclusi i tratti di parapiooggia atti ad impedire l'ingresso delle acque meteoriche in galleria, presentano uno sviluppo di circa 3000 m. Esse iniziano dopo l'intersezione del torrente Alpone (individuato in prossimità della progressiva A.V./A.C. al km 20) e terminano, nuovamente in superficie, prima del posto di movimento (progressiva km 23 circa). La loro realizzazione comporta, per il corpo principale, il raggiungimento di una profondità di 10 metri rispetto al piano campagna.</p> <p>La realizzazione della galleria pone tre ordini di problemi: il primo di carattere strutturale, legato all'ingombro dell'opera; il secondo dovuto alla possibile interferenza con la falda acquifera; il terzo causato dalla interferenza delle opere con la viabilità locale.</p> <p>L'esclusione delle suddette soluzioni alternative, già formalmente avvenuta sui tavoli istituzionali, ha permesso di valutare in fase di Progetto Definitivo un'unica configurazione plano-altimetrica del tracciato in variante rispetto al Progetto Preliminare.</p> <p>Nel "S.I.A.- opere in variante" Quadro di Riferimento Ambientale al fine di confrontare le due "situazioni" e verificarne gli effetti su tutte le componenti ambientali, si è proceduto alla valutazione e all'analisi degli impatti per ambedue le soluzioni.</p> <p>In sintesi, la variante di tracciato proposta, pur comportando un modesto maggior sviluppo planimetrico rispetto a quello del Progetto Preliminare approvato dal CIPE (circa 16,3 KM rispetto a 15,8 Km), presenta i seguenti vantaggi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eliminazione di 2 varianti alla linea storica; - sostanziale riduzione dell'impatto sul territorio; - aumento del tratto con velocità di tracciato a 250 Km/h.
		2. che venga riprogettata la viabilità in corrispondenza della rotatoria Grena km 18+900 (allega delle soluzioni)	Le osservazioni non sono pertinenti in quanto riferite ad opere non soggette a procedura VIA. Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle richieste.
		3. che venga realizzata una nuova viabilità che da Via Fornari si collega a Via Guiero e un nuovo tracciato per il collegamento alla futura rotonda di via Offia (fornisce allegato)	
27	Sig.ra Lorena Benini 29/02/2016 DVA-2016-0005282	VEDI OSSERVAZIONE N° 6 DOCUMENTO DVA-2016-0002006 VEDI OSSERVAZIONE N° 19 DOCUMENTO DVA-2016-0004682	VEDI CONTRODEDUZIONE DELLE OSSERVAZIONI N° 6 E N°19
28	Comune di San Bonifacio 29/02/2016 DVA-2016-0005408	1. STRADA PORCILANA EST a) Si fa presente che il Progetto Definitivo nel rispetto della viabilità esistente e di quella in corso di programmazione, prevede già la costruzione di gran parte delle infrastrutture necessarie al completamento della Porcilana EST: restano da prevedere alcuni chilometri di strada piana e un cavalferrovia nella Linea Storica così come riportato nella Relazione Generale Illustrativa precedentemente indicata. Si chiede pertanto che la pista di cantiere dal Km 21+700, venga realizzata a sud della linea AV/AC fino al KM 25+361,96, dove si staccherà dalla linea stessa per	Le presenti osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS. Le osservazioni non sono pertinenti in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A. Il prolungamento della Porcilana risulta fattibile. Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte.

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>portarsi a nord fino alla SR11 attraversando la Linea Storica con un nuovo cavalcaferrovia, come indicato nelle schede seguenti. Questa pista dovrà essere prevista con stabile sottofondo portante e con le stesse caratteristiche tipologiche e dimensionali della esistente SP Porcilana in modo tale da costituire alla fine dell'opera, la SP Porcilana EST. La presente richiesta è concordata con la Provincia di Verona che ha la competenza della Strada Provinciale Porcilana e con la quale è necessario condividere tutte le osservazioni formulate.</p>	
		<p>b) Dal Km 21+900 inizia il percorso in tratteggio identificato come prolungamento della SP "Porcilana EST". Tale opera si identifica come una infrastruttura di notevole importanza strategica, inserita nel Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di San Bonifacio e soprattutto nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.R.C.) della Provincia di Verona. La progettazione attuale prevede che la pista di cantiere venga realizzata a nord della linea ferroviaria. Si propone che la pista di cantiere, in affiancamento alla Linea AV/AC, venga realizzata a sud della linea stessa, con stabile sottofondo portante, e con le stesse caratteristiche tipologiche e dimensionali dell'esistente SP Porcilana prima del sopracitato Km 21+900.</p>	
		<p>2. STRADA PORCILANA EST -Il tratto in rilevato della Linea AV/AC risulta particolarmente impattante sulla viabilità, inoltre la stessa non sembra funzionare nel mantenimento della viabilità esistente. La soluzione richiesta è il ripristino del viadotto su Madonna Pellegrina inizialmente ipotizzato, pertanto dovranno essere riviste anche le piste di cantiere. La pista di cantiere deve essere a sud della Linea AV/AC e deve identificarsi con il prolungamento della SP Porcilana EST.</p>	<p>Le presenti osservazioni sono pervenute anche in CDS. Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte.</p>
		<p>3. STRADA PORCILANA EST -Al Km 23+159,59 è previsto un sottovia che permette il collegamento dei due borghi esistenti a nord e a sud della Linea AV/AC. Il manufatto previsto non consente l'attraversamento delle due strade necessarie per garantire gli svincoli della corsia nord della "Porcilana EST". Inoltre, sempre a sud dello stesso chilometro, non sono chiari gli accorgimenti messi in atto per far coesistere il "dugaletto" con la Porcilana EST e i relativi svincoli della corsia nord. È necessaria la previsione di una viabilità di collegamento fra la rotonda a nord e la corsia nord della Porcilana EST. Potrà essere fatto riferimento alla soluzione proposta con linea verde tratteggiata, di seguito riportata, dove il viadotto ipotizzato si identifica come la soluzione idonea a tutte le problematiche.</p>	
		<p>4. STRADA PORCILANA EST -Il sottovia previsto al Km 24+003 (collegamento di Via Casotti con via Tombole) potrebbe non essere adeguato. Risulta particolarmente impattante e non adeguato. È necessaria una riprogettazione e la ricerca di soluzioni più idonee.</p>	
		<p>5. STRADA PORCILANA EST -Circa la pista di cantiere</p> <ul style="list-style-type: none"> • il manufatto di attraversamento al Km 25+361,96 ci risulta non essere adeguato; • l'attraversamento della Perdiana EST con il canale "Dugaletto" potrebbe essere problematico in considerazione del fatto che la Porcilana EST attraversa Via Lobia in trincea o galleria artificiale. Valutare attentamente il posizionamento della rotato- 	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>ria sulla SP Porcilana al fine di avere il minor consumo di territorio agricolo. Occorre altresì fare attenzione a prevedere fin da subito il manufatto di attraversamento in sottopasso della Linea AV/AC al Km 25+361,96 con quote compatibili con l'andamento altimetrico della Porcilana EST che in corrispondenza dell'intersezione con la Via Lobia dovrà essere realizzata in trincea (o galleria artificiale). Inoltre, la larghezza della Porcilana EST, nel sottopasso, dovrà prevedere la presenza di marciapiedi da entrambi i lati.</p> <p>6. STRADA PORCILANA EST -La presenza del cantiere C.O. 3.4 al Km 25 rende indispensabile questo nuovo collegamento con la SRI 1 in relazione al fatto che la viabilità di accesso al cantiere stesso dovrebbe essere garantita da strade locali che non sono idonee al transito dei mezzi pesanti. Si evidenzia l'opportunità di realizzare una pista di cantiere che si identifichi con il tracciato del prolungamento della Porcilana EST fino alla SR11, completa di cavalcaferrovia della linea FS storica, e di ogni manufatto necessario così come indicato nella Relazione Generale Illustrativa (rf. file codice IN0D01DI2RGMD0000A01C.pdf.p7m) alla pagina 47, che di seguito si riporta:</p> <p>Il completamento della Porcilana nasce come prolungamento verso est della Tangenziale sud di Verona (dal casello di Verona est) e si interrompe bruscamente in corrispondenza del centro abitato di san Bonifacio, costringendo i flussi viabilistici, leggeri e pesanti, a riversarsi nella viabilità cittadina, con le logiche conseguenze negative in termini di livelli di servizio, pericolosità, emissioni all'interno dell'abitato.</p> <p>Il prolungamento della Porcilana, che così completa la circonvallazione sud di San Bonifacio, è, come detto, previsto dal PRG vigente e quindi il nuovo tracciato ferroviario deve poter rispettare la congruenza con tale previsione di PRG il che significa che:</p> <ul style="list-style-type: none"> ü i cantieri per la realizzazione della nuova linea devono tenere conto della difficoltà/impossibilità di muovere i mezzi pesanti usufruendo della rete viaria urbana esistente; ü la mobilità di cantiere, che resterà attiva per anni, richiede la realizzazione di piste asfaltate di notevole larghezza, lungo tutto il territorio comunale; ü in particolare la movimentazione delle terre di approvvigionamento e di risulta deve avvenire su percorsi esterni alla città; ü l'attraversamento nord-sud della esistente linea ferroviaria richiederà un percorso in nuova sede, con nuovo scavalco della linea VR-VI. <p>7. Km 17+900 -Al Km 17+915 la Linea AV/AC interferisce con la Strada di Progetto, e relativa Variante Urbanistica parziale n. 70 al P.R.G., approvata con Delibera di Consiglio Comunale n. 45 del 31.07.2015. In corrispondenza di tale intersezione deve essere garantito il sottopasso della linea ferroviaria. In alternativa potrà essere valutata una contro strada fino alla rotonda. G417:H420</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.</p> <p>Il cantiere C.O. 3.4 prevede in via particolare lo stoccaggio dei materiali di scotico, il trattamento dei reflui del jet-grouting. Il transito dei mezzi pesanti avverrà lungo la pista di cantiere. Le forniture di nuovi materiali arriveranno dal casello autostradale e successivamente lungo la Porcilana e piste di cantiere, evitando l'uso della rete urbana esistente.</p> <p>Qualora sia accolta la richiesta di realizzazione del prolungamento della Porcilana, quest'ultimo tratto in esame potrà essere utilizzato anche per l'approvvigionamento dei materiali dall'esterno.</p> <p>Tutto quanto sopra premesso nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte.</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.</p> <p>Si fa presente che il sottopasso della linea AV/AC per il futuro alloggiamento della Strada di Piano (variante urbanistica n.70 al PRG – delibera Comunale 45 del 31/07/15) non è una soluzione percorribile in quanto non esiste la distanza sufficiente fra le due infrastrutture tale da permettere di inserire in maniera corretta e secondo normativa sia le rampe di accesso al sottopasso che l'allaccio alla sede della SP Porcilana; si consideri inoltre che in quel punto l'altezza in rilevato della nuova ferrovia è molto ridotta allo scopo di seguire per quanto possibile la indicazione di mantenere la sede ferroviaria bassa e quindi mitigando</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>l'impatto sul paesaggio. In fase di PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità di una soluzione che risolva le criticità segnalate.</p>
		<p>8. Km 18+460-Tombino di passaggio dei mezzi agricoli al Km 18+640,94. Le dimensioni sono troppo esigue. Occorre prevedere un ampliamento per favorire il passaggio dei mezzi agricoli.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Tuttavia si fa presente che il tombino indicato nella osservazione non è un sottovia per il passaggio dei mezzi agricoli. Le dimensioni indicate nel PD sono derivate dal calcolo idraulico dell'opera e quindi non sono esigue per la funzione idraulica. L'utilizzo dell'opera stessa per il passaggio promiscuo di mezzi agricoli non dovrebbe essere permesso anche a garanzia della sicurezza sia dell'opera per il servizio idraulico che si prefigge oltre che di eventuali utenti fruitori dell'opera stessa come se fosse un sottopasso. Inoltre si precisa che nell'area che resta interclusa, la strada provinciale Porcilana e la linea ferroviaria, il PD prevede l'inserimento di aree a verde; pertanto verrebbe meno la necessità del passaggio dei mezzi agricoli da nord a sud. Comunque nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni atte a garantire il passaggio dei mezzi agricoli.</p>
		<p>9. Km 18+775 -A nord ovest del fabbricato industriale "Grena", intorno al Km 18+775 sono indicate due strade oggetto di esproprio (indicate con frecce rosse) per le quali non si comprendono le motivazioni di acquisizione. Verificare la progettazione ed eventualmente stralciare le medesime dal programma di esproprio.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Le osservazioni non sono pertinenti con il procedimento di VIA in corso. Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte.</p>
		<p>10. Km 18+900 -Dal Km 18+675 al Km 19+100 il sistema di smistamento viario appare assai complesso. La presenza di un cavalcavia nord-sud che sovrapporrebbe la Linea AV/AC costringe i veicoli a lunghi percorsi. L'utilizzo del suolo agricolo appare poi esagerato, inoltre, le pendenze sembrano ostacolare i mezzi agricoli. Complessivamente il manufatto risulta particolarmente impattante, non funzionale e inutile al fine del mantenimento della viabilità esistente. Si propone di ristudiare il manufatto con una soluzione che privilegi la conservazione del sistema viario tuttora esistente, e preveda un abbassamento della rotatoria, o un rialzo del sedime ferroviario, oppure una combinazione dei due casi (abbassamento rotatoria e rialzo linea ferroviaria.) Si evidenzia inoltre di porre particolare attenzione anche al sistema di deflusso e di smaltimento delle acque in presenza di piovosità eccezionali.</p>	
		<p>11. Km 19+531 -In corrispondenza dei Km 19+531 e Km 535 sono presenti due tombini di ampiezza non adeguata al passaggio di mezzi agricoli. Si richiede ampliamento degli stessi.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A. Tuttavia si fa presente che i tombini indicati nella osservazione non sono di fatto dei sottovia per il passaggio dei mezzi agricoli. Le dimensioni indicate nel PD sono derivate dal calcolo idraulico dell'opera e quindi non sono esigue per la funzione idraulica. L'utilizzo delle opere stesse per il passaggio promiscuo di mezzi agricoli non dovrebbe essere permesso anche a garanzia della sicurezza sia dell'opera per il servizio idraulico che si prefigge oltre che di eventuali utenti fruitori dell'opera stessa come se fosse un sottopasso. Per l'attraversamento da parte dei mezzi agricoli sarebbe quindi necessario affiancare ai due tombini idraulici un sottopasso delle dimensioni dettate da tale funzio-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			ne. Tuttavia l’inserimento di un’opera viaria in affiancamento a quelle idrauliche risulta incompatibile, vista l’esigua altimetria del piano ferro rispetto al piano di rotolamento che si dovrebbe avere per il riammaglio alla SP38, comportando di fatto una infattibilità tecnica per una soluzione che preveda un uso limitato del suolo. Inoltre si evidenzia che tale manufatto comporterebbe la realizzazione di un nuovo accesso sulla viabilità SP38 Porcilana, aspetto in contrasto con quanto richiesto dalla Provincia di Verona.
		12. Km 19+870 -La sottostazione prevista dal Km 19+800 al Km 19+900 occupa una superficie suolo agricolo che potrebbe essere risparmiato trasferendo la stessa in un relitto che si trova nelle vicinanze. Spostamento della stazione elettrica nella “lente” di terreno compresa tra la SP Porcilana EST e Linea AV/AC, con indicato nell’allegata mappa, oppure prima della rotatoria.	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A. Tuttavia si fa presente che sarebbe possibile studiare una soluzione di ricollocamento del Posto Tecnologico (PT) (erroneamente indicato come sottostazione e stazione elettrica) alla progressiva km19+125 lato binario pari (a sud rispetto la linea ferroviaria): tale soluzione risulta realizzabile portando al limite la tecnologia del PT stesso. Si evidenzia che la nuova posizione implica che eventuali modifiche del tracciato ferroviario e/o ulteriori rilocalizzazioni del PT si dovessero rendere necessarie (ad esempio in fase di progettazione esecutiva), potrebbero comportare situazioni progettuali tali da rendere necessaria l’introduzione di un ulteriore Posto Tecnologico con un significativo aggravio dei costi. Il nuovo posizionamento richiede, per quanto riguarda le opere civili, la realizzazione di un muro di sostegno di altezza pari a circa 3 metri per limitare il dislivello tra il piazzale del posto tecnologico e il piano del ferro; è necessario inoltre prevedere un accesso diretto alla provinciale SP38 Porcilana che dovrà essere autorizzato dall'Ente competente.
		13, Km 19+850 - 20+400 -La rampa di accesso per immettersi in SP Porcilana verso Vicenza appare molto corta ed impegna notevolmente i mezzi pesanti. Appare senz’altro preferibile un percorso più lungo e meno pendente.	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A. Tuttavia si fa presente che la rampa di accesso oggetto della osservazione riguarda il collegamento per i veicoli provenienti da sud lungo la strada comunale, in località Masetti, che vogliono immettersi sulla SP Porcilana in direzione Vicenza. In fase di PE saranno verificate le condizioni per l'ottimizzazione del collegamento.
		14. Km 20+275 - 20+750 - Dal Km 20+275 è prevista una strada temporanea che attraversa il fiume Alpone con un ponte Bailey. La strada corre a nord della ferrovia tagliando numerosi vigneti. Si chiede di: - Far passare la strada più a sud, come indicato nella mappa con linea tratteggiata rossa. - Collegare la sopracitata strada con la via Palù, sita sul lato est dell’Alpone, attraverso il ponte Bailey; rendere permanenti, anche dopo la fine dei lavori, sia la strada che il ponte.	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A. Risulta fattibile lo spostamento di qualche metro più a sud della viabilità al fine di limitare l'occupazione dei vigneti. La richiesta di rendere permanente la viabilità, comporterebbe la previsione di nuova opera di scavalco del torrente Alpone in quanto il progettato Ponte Bailey non è utilizzabile come opera definitiva per i franchi idraulici non verificati sulla base dei tempi di ritorno di progetto.
		15. Km 20+675 -In corrispondenza del Km 20+675 i sottopassi della Linea AV/AC e della SP “Porcilana” non risultano idonei a garantire l’attraversamento dei mezzi agricoli (mietitrebbie). Inoltre, non viene ripristinato il sottopasso di Via Palù. È necessario che i sottopassi sopra richiamati siano idonei a garantire l’attraversamento	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A. La fattibilità della richiesta comporterebbe una modifica alla strada di collegamento che, a partire dalla strada d’argine dell’Alpone andrebbe a ricolle-

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		dei mezzi agricoli (mietitrebbie). È necessario garantire la viabilità di Via Palù, come indicata con tratteggio rosso in mappa.	garsi con via Palù e con le viabilità poste lungo i due lati in adiacenza alla linea AV/AC.
		16. Km 21+000 -Il Cantiere Operativo CO 3.1 di Via Fossa Bassa è composto da due parti: una a NORD e l'altra a SUD della linea AV/AC. Si propone che l'apezzamento a NORD venga acquisito via definitiva e che alla fine dei lavori venga ceduto al Comune per un utilizzo di Pubblica Utilità.	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle opere oggetto di procedura V.I.A. Gli espropri relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base della normativa vigente (DPR 327/2001 e s.m.e.i.)
		17. Km 21+125 -La nuova controstrada a nord della linea AV/AC parte dal Km 21+275 (angolo di Domus Quietae), arriva a Via Palù in corrispondenza del Km 20+875. Proposte e Soluzioni Si propone che al Km 21+125 si dirami una strada che in direzione NORD permetta di raggiungere l'abitato di Via Ciro Menotti, come individuata con tratteggio rosso nell'allegata mappa.	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A. Tuttavia si fa presente che la soluzione del collegamento con l'abitato di via Ciro Menotti non risulta fattibile, in quanto intercetta vari manufatti di scolo ed opere afferenti all'area del depuratore. In fase di PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte.
		18. Km 22+400-Al Km 22+400 sono previsti due cantieri CO 3.3 e CI 3.2. Si propone di spostare i cantieri in una nuova area da individuare con l'amministrazione.	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Il Proponente ha verificato le possibili soluzioni di spostamento dei cantieri. Non è stato possibile individuare una soluzione alternativa di localizzazione dei cantieri CO3.3 e CI3.2 equivalente sia per dimensioni sia per distanza dalle principali opere della linea AV/AC, requisiti entrambi fondamentali per la fattibilità tecnica/economica dei lavori di costruzione della linea ferroviaria. Infatti, le attività di un cantiere industriale a distanze importanti dalla linea in costruzione comporterebbero, oltre che maggiori tempi di spostamento dei mezzi e dei materiali, anche incremento di mezzi per il trasporto lungo le viabilità di strettamente funzionali alle opere d'arte da realizzare. In particolare, il cantiere industriale in esame è strettamente connesso alla costruzione del viadotto di attraversamento a sud del centro abitato di S. Bonifacio di lungo circa 1,8 km ed al suo interno trova posizionamento l'impianto di betonaggio.
		19. Km 25+930 -La SSE Sottostazione Elettrica dal Km 26+150 al Km 26+350 occupa una notevole superficie di terreno agricolo a vigneto specializzato, allevato con il c.d. sistema GDC che consente un grande livello di meccanizzazione. Si segnala la necessità di uno spostamento della SSE, attualmente in posizione "ovest", nell'area segnalata verso "est" con freccia rossa, in quanto area residuale di limitato utilizzo e coltivata a seminativo.	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. In fase di PE saranno condotte le analisi derivanti dalle simulazioni elettriche di alimentazione delle linee ferroviarie per verificare la possibilità di rilocalizzare la SSE nell'area indicata nell'osservazione
		20. Km 26+200 -Divisione del fondo agricolo e impossibilità di collegamento funzionale del fondo. È necessario che venga realizzato un sottopasso idoneo al collegamento e all'attraversamento dei mezzi agricoli (mietitrebbie).	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Il sottopasso non risulta fattibile per evidenti ragioni di margini ridotti per l'inserimento delle rampe. Inoltre nel PD sono state già inserite viabilità parallele al sedime ferroviario sia nord che a sud che ripristinano i collegamenti richiesti utilizzando come ritorno la prima campata dell'adiacente Viadotto San Bonifacio.
		21. Km 27+600 -I manufatti e le infrastrutture sono nel Comune di Lonigo, a confine con la frazione di Locara di San Bonifacio, e le opere generano un impatto non indifferente con la stessa frazione di Locara. La rotatoria Nord del cavalcaferrovia della Stazione di Lonigo non consente un'adeguata viabilità dei mezzi pesanti. È necessario raccordo con la programmata	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A. In riferimento a quanto richiesto nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte.

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>strada prevista nel territorio di Lonigo che collega la frazione di Madonna di Lonigo con la SRI 1.</p> <p>22. VIABILITA' -La cantierizzazione interessa numerose strade comunali esistenti che, tuttavia, presentano uno stato di fatto inadeguato per il transito di mezzi pesanti.</p> <p>Proposte e Soluzioni: Le strade comunali che saranno utilizzate come viabilità di cantiere dovranno essere compatibili con il D.M. 05.11.2001. Qualora necessario dovranno essere ampliate le carreggiate fino a mt. 7,00 complessivi con successiva cessione al Comune dell'ampliamento, tali strade dovranno essere mantenute sempre in buone condizioni.</p> <p>23. FASE ESECUTIVA DEI LAVORI – MITIGAZIONI - Il progetto definitivo dovrebbe contenere la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con le amministrazioni locali. È evidente, per il Comune di San Bonifacio, l'importanza di tale progettazione prevista per l'attuazione degli interventi preliminari atteso che il suo territorio viene inciso pesantemente dai lavori essendo presenti ben 3 cantieri per circa 130.000 mq oltre alle aree tecniche e di stoccaggio. Si richiede l'integrazione del progetto definitivo con la progettazione del recupero delle aree di cantiere e delle relative mitigazioni in relazione a specifiche esigenze territoriali e in accordo con il Comune di San Bonifacio per quanto riguarda i cantieri di competen-</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.</p> <p>La richiesta relativa alle carreggiate di strade comunali esistenti ed utilizzate come strade di cantiere non è recepibile in quanto le strade di cantiere stesse non risultano classificate e quindi non sono oggetto del quadro di riferimento normativo del DM 05/11/2001. Per il DM stesso strade locali denominate "a destinazione particolare" non sono applicabili caratteristiche compositive collegate alla velocità di progetto. Si tratta infatti di strade agricole/forestali/consortili o simili per le quali le dimensioni della piattaforma vanno riferite in pratica all'ingombro dei veicoli. Qualora ampliamenti localizzati risultassero necessari, si potrà pensarne il ritorno al Comune a fine lavori con le larghezze predisposte in corso dei lavori.</p> <p>Per quanto concerne invece la manutenzione del piano viabile delle strade stesse, qualora oggettivamente dimostrato che risulti danneggiato dal transito dei mezzi impiegati per la costruzione della linea A.V, sarà eseguita dal Contraente Generale.</p> <p>Le strade comunali esistenti che saranno utilizzate come viabilità di cantiere sono le seguenti: Pk 21+700.00 circa: via località Biacche Lunghezza 365mt. Larghezza 5.00mt. Pk 23+900 circa, via Madonna Pellegrina Lunghezza 175mt. Larghezza 4.00mt, Pk 26+250 circa, via Borgoletto di sotto Lunghezza 700mt. Larghezza 4.00mt.</p> <p>Si consideri che tali viabilità saranno utilizzate per un periodo di tempo abbastanza breve. Inoltre il loro eventuale ampliamento si configura molto difficoltoso sia a causa della particolare configurazione del territorio interessato (presenza di manufatti preesistenti) sia per l'impatto che si verrebbe a creare anche per la necessità di dover modificare e/o riposizionare un numero considerevole di sottoservizi esistenti lungo le viabilità comunali stesse.</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Nel Progetto Definitivo per le aree di cantiere è stato previsto il recupero ambientale e il ripristino delle stesse allo stato ante operam. In particolare si prevede di restituire le aree all'originaria situazione e alla destinazione d'uso agricola esistente. Il ripristino delle aree di cantiere ha come obiettivo principale quello di predisporre un suolo nella sua fase iniziale, che abbia caratteristiche tali da assicurare la naturale evoluzione nel tempo. In particolare, per la restituzione ad uso agricolo delle aree di cantiere si utilizzeranno, prioritariamente, gli strati di suolo superficiali risultanti dallo scotico effettuato nelle fasi preliminari della costruzione dell'area cantiere che in fase di ripristino dovrà essere ricostruito in modo da garantire lo spessore</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>za.</p> <p>24. FASE ESECUTIVA DEI LAVORI – MITIGAZIONI - Il territorio comunale è interessato da una fittissima rete di strade di cantiere formata sia da strade esistenti che da tracciati realizzata appositamente al servizio dell’opera. La progettazione non sembra prendere adeguatamente in considerazione dei danni temporanea derivanti dal passaggio dei mezzi pesanti e dalle lavorazioni di cantiere su tutto il territorio comunale. a) Il territorio del comune di San Bonifacio è interessato da parecchie infrastrutture, autostrade A4 e SRI 1, ferrovia, strada provinciale Porcilana e altre strade di notevole traffico e che ogni anno, con ordinanza sindacale, vengano imposte specifiche modalità di trasporto dei materiali polverulenti (ghiaia, sabbia...) si prescrive che i carichi trasportati siano idoneamente coperti; b) Le strade di cantiere devono essere costantemente bagnate per impedire qualsiasi divulgazione di polveri sottili; c) Le barriere antipolvere e le eventuali barriere antirumore (nel caso in cui i monitoraggi eseguiti nel corso dell’opera accertino un peggioramento dei limiti) devono essere previsti anche nei cantieri operativi e nei cantieri di armamento; d) Si richiede che le strade esistenti utilizzate per il trasporto vengano lateralmente piantumate e che prevedano uno spazio ciclo-pedonale. e) Si richiede che venga prescritto al general contractor di predisporre un cronoprogramma dei lavori al fine di predisporre ulteriori ed adeguate misure di contenimento dell’impatto ambientale e progettare piani per la viabilità alternativa inter ed intra-comunale.</p>	<p>adeguato alle necessità agronomiche. Il suolo sarà ripristinato con una stratigrafia quanto più possibile simile a quella originaria. In particolare saranno ricostruiti gli orizzonti, rispettandone potenza, tessitura specifica e contenuto in scheletro. In linea generale si prevedranno le seguenti operazioni: dismissione cantiere, ripuntatura del terreno con una profondità di 70-80 cm, stesa del terreno vegetale (spessore di circa 30 cm), regimentazione idraulica, erpicatura del terreno per uno spessore pari a 25-30 cm al fine di sminuzzare le zolle, pareggiare la superficie dell’area dopo la stesa del terreno vegetale ed incorporare letame in pellet, al fine di garantire una concimazione di fondo del terreno, restituzione dell’area all’uso agricolo.</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. a, b) Sono stati previsti gli accorgimenti e le misure atti a ridurre la produzione e la divulgazione di polveri in fase di movimentazione dei mezzi d’opera. Gli interventi di mitigazioni sono desunti dagli studi specialistici; in particolare, gli studi specialistici relativi a Atmosfera, Rumore e Vibrazioni sono stati approfonditi, nell’ambito delle risposte alle richieste di integrazione in fase di istruttoria VIA (Prot. 0001350 CTVA 17.04.2016) c) Nel Progetto Definitivo per la fase di cantiere sono stati prodotti gli studi specialistici sul rumore e sull’atmosfera. Le analisi e le valutazioni di tali studi sono confluiti nello Studio di Impatto Ambientale e per effetto delle richieste di integrazioni sono stati aggiornati. Nell’ambito degli studi effettuati sono stati definiti gli impatti, le misure di contenimento e interventi di mitigazione sia per il fronte di avanzamento dei lavori sia in corrispondenza di ciascun cantiere fisso. Il P.M.A. predisposto con il Progetto Definitivo è finalizzato al controllo dell’efficacia delle opere previste per il contenimento degli impatti. d) la richiesta di prevedere lateralmente piantumazioni e di predisporre uno spazio ciclo-pedonale non risulta attuabile tecnicamente per le strade comunali esistenti utilizzate per il trasporto dei materiali di cantiere. • Pk 21+700.00 circa: via località Biacche: la richiesta di prevedere una fascia piantumata a bordo strada e una pista ciclopedonale, non risulta tecnicamente recepitibile e realizzabile, in quanto le aree in sud sono aree adiacenti un’area industriale e sul lato nord vi sono aree con coltivazioni a vigneto; • Pk 23+900 circa, via Madonna Pellegrina: sul lato sud della strada risulta già essere presente vegetazione arborea; sul lato nord la strada confina con aree industriali dove la presenza di aree di valore adibite a movimentazione merci esclude la possibilità di inserimento di ulteriori spazi di progetto. La pista ciclopedonale richiesta nell’osservazione non risulta tecnicamente recepitibile e realizzabile; in quanto potrebbe essere posizionata sul lato nord della strada, ma questa è confinante con l’area industriale sopra menzionata. • Pk 26+250 circa, via Borgoletto di sotto: la richiesta di prevedere una fascia piantumata a bordo strada e una pista ciclopedonale, non risulta tecnicamente recepitibile e realizzabile in quanto le aree in sx e in dx sono aree con coltivazioni a vigneto. e) Il cronoprogramma dei lavori è contenuto nei documenti del PD presentato.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>La risoluzione (deviazioni) delle interferenze delle viabilità interessate dalla realizzazione delle opere, è contenuta puntualmente nei documenti del PD (fasi costruttive).</p> <p>È stato predisposto adeguato P.M.A. per le fasi di ante-operam, corso d'opera e post operam, finalizzato al controllo delle componenti ambientali impattate dalla realizzazione e/o dall'esercizio delle opere. Lo scopo di tale attività, di tipo conoscitivo/valutativo, è strettamente e continuamente rapportato alle attività di cantiere, al fine di porsi come strumento di audit per la verifica di efficacia delle azioni di tutela ambientale adottate in sede di progettazione. Dagli esiti del monitoraggio scaturiscono, infatti, le principali indicazioni in termini di eventuali adeguamenti ed integrazioni di azioni di tutela e prevenzione in corso d'opera.</p>
		<p>25. Criteri di stima in materia di determinazione delle indennità di esproprio - La relazione generale del progetto non quantifica in modo puntuale i criteri di stima adottati in materia di determinazione delle indennità di esproprio, operando un mero rinvio alle norme di legge.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A.</p>
		<p>26. Associazione di categoria Coldiretti</p> <p>26.1 La realizzazione della nuova linea verrà effettuata in gran parte in sopraelevazione al piano di campagna. Si ritiene utile evidenziare la fragilità del territorio dal punto di vista idrogeologico. A parere della scrivente, dovrà essere garantita una adeguata rete per il deflusso delle acque ed altresì preservata la rete idrica irrigua.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.</p> <p>Con il PD la rete irrigua è preservata e dove interferita è previsto un riammaglio ai fossi di guardia/laminazione in parallelo al tracciato ferroviario.</p>
		<p>26.2 Dai progetti presentati non si rileva la presenza di una adeguata viabilità di accesso ai fondi agricoli. Si chiede la realizzazione, da ambo i lati dell'opera, di una rete di contro strade, di dimensioni congrue, al fine di:</p> <p>a) Realizzare una adeguata mobilità generale ed al passaggio dei moderni mezzi agricoli, le stesse potrebbero fungere da viabilità di cantiere in fase di realizzazione dell'opera;</p> <p>b) Dare un giusto accesso alle aziende agricole per non creare un aggravio economico che andrebbe comunque risarcito in fase di esproprio;</p> <p>c) Le medesime dovranno essere pubbliche e quindi considerate nell'ambito dell'area oggetto di esproprio. Ciò per evitare che i privati proprietari debbano in futuro accollarsi gli oneri per la manutenzione e i costi per eventuali possibili danni a terzi. Inoltre una viabilità "pubblica" faciliterebbe nel tempo il riaccorpamento aziendale, vero problema futuro delle aziende configurate dall'opera.</p> <p>d) Si ritiene che la rete stradale esistente (provinciale, comunale, vicinale) debba essere ripristinata sulle attuali sedi stradali. Nei casi in cui, per ragioni tecniche, questo non sia possibile si chiede che i percorsi alternativi siano studiati in modo da poter ridurre al massimo l'impatto ambientale ed il consumo di suolo agricolo.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.</p> <p>Si evidenzia che il PD prevede già un riammaglio delle viabilità locali al fine di garantire il più possibile l'accessibilità ai fondi.</p>
		<p>26.3 Si chiede che vengano esposti, in modo organico, i vincoli, di carattere non urbanistico, che la realizzazione del progetto porterà sul territorio, in particolare nelle aree agricole con riferimento alle strutture ed impianti aziendali (serre, apprestamenti protettivi delle colture, ecc.).</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.</p> <p>La predisposizione di strutture e impianti delle aree agricole in adiacenza alle linee ferroviarie è disciplinata dal D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, agli artt. 49 e seguenti Titolo III. (DISCIPLINA DELLE SEPARAZIONI DELLE PROPRIETÀ LATERALI DALLA SEDE FERROVIARIA, DELLE SERVITÙ' E DELL'ATTIVITÀ DI TERZI IN PROSSIMITÀ DELLA SEDE FERROVIA-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>26.4 Tra le opere connesse al progetto è prevista la realizzazione di elettrodotti, per i quali si chiede un attento studio, al fine di limitare l'impatto ambientale e di servitù sui fondi agricoli interessati. In particolare si chiede che le infrastrutture necessarie (es. cabina di alimentazione) vengano realizzate in prossimità dei punti di acquisizione dell'energia elettrica e che dove possibile venga prevista la linea interrata sfruttando la viabilità presente e in progetto. Si chiede venga rivista la progettazione della centrale elettrica prevista nella tavola ortofoto 35, individuando un sito per la medesima meno impattante.</p>	<p>RIA AI FINI DELLA TUTELA DELLA SICUREZZA DELL'ESERCIZIO).</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. La localizzazione delle sottostazioni di elettrificazione è il risultato di un insieme di requisiti che derivano dalla esigenza di energizzare in maniera ottimale, affidabile e con continuità il materiale rotabile che si troverà a circolare sulla linea ferroviaria.</p> <p>La posizione sul territorio (chilometrica della linea) delle sottostazioni di alimentazione, e quindi la localizzazione degli elettrodotti di competenza è il risultato di complesse elaborazioni che coinvolgono le caratteristiche del materiale rotabile, le caratteristiche di trasmissione dell'energia e il piano di esercizio della linea stessa.</p> <p>Anche l'architettura fisica del sistema di adduzione della energia alla linea è il risultato di una ottimizzazione, in termini di costi e affidabilità, del sistema di trasporto nel suo complesso. La scelta di posizionare le sottostazioni di conversione in prossimità delle rotaie, e quindi del tracciato ferroviario, si rende praticamente obbligatoria considerando le tematiche inerenti i costi di installazione e le inefficienze energetiche, dovute all'incremento di caduta di tensione nei conduttori ed alle dissipazioni termiche che si avrebbero con una differente soluzione progettuale.</p> <p>E' possibile, in linea di principio, progettare il sistema di adduzione della alta tensione alla sottostazione di conversione mediante cavidotti, ma anche questa soluzione presenta degli elementi che vanno considerati:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Il costo di interventi di questo tipo è molto più elevato rispetto il sistema di distribuzione aereo (il costo al Km tipicamente quadruplica) 2. La lunghezza dei cavidotti è tipicamente più elevata rispetto alla soluzione aerea dovendo questi seguire percorsi adiacenti a vie di comunicazione carrabili essendo necessario garantirne la facile accessibilità per le operazioni di manutenzione. 3. È possibile che i cavidotti causino interferenze con sottosistemi preesistenti di non facile ed economica risoluzione. 4. Durante la fase costruttiva l'impatto sul territorio è molto elevato rendendosi necessarie ulteriori operazioni, quali quelle di scavo ed eventualmente di consolidamento. 5. La costruzione e la successiva manutenibilità dei cavidotti richiede l'introduzione di pozzetti di ispezione e di giunzione a distanze tali da risultare molto impattanti sul territorio. 6. La realizzazione dei cavidotti pone dei comunque dei vincoli di utilizzo della zona interessata al passaggio dell'infrastruttura (ad es. non sono utilizzabili i terreni per porre a dimora piante a radicamento profondo etc.) <p>Da quanto sopra si comprende come la posizione delle sottostazioni di conversione sia obbligata dal tracciato della linea ferroviaria, alle caratteristiche del materiale rotabile, al traffico della linea e alla disponibilità di fonti di alimentazione della potenza adeguata.</p>
		<p>26.5 Con riferimento alle modalità previste per l'attraversamento della linea in progetto dalla rete viaria, si chiede che i sovrappassi vengano sostituiti con sottopassi</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.</p> <p>Si fa presente che l'unico cavalcavia previsto in progetto è quello al Km 18+888</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>prevedendo anche, ove possibile, la sopraelevazione della linea stessa (come previsto in progetto in comune di San Bonifacio alla tavola n° 15 ortofoto 34). In particolare si evidenzia che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I sovrappassi potrebbero creare problematiche alla viabilità, soprattutto alla circolazione dei mezzi agricoli, per le forti pendenze che si verrebbero a creare; • I sottopassi comportano un minor impatto visivo, quindi ambientale; • I sottopassi, possono svolgere, in caso di emergenza, una funzione di vie per i deflussi delle acque in eccesso. 	<p>e le interferenze sono risolte con passaggi al di sotto del piano ferroviario già in P.D. Tuttavia, si fa presente che nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte.</p>
29	<p>Sig. Daniele Nottegar 29/02/2016DVA-2016-0005347</p>	<p>Il Sig. Nottegar ha presentato le seguenti osservazioni riguardo l'errata pubblicazione dell' annuncio di apertura della procedura di VIA sui quotidiani:1) La "pubblicazione sui quotidiani dell' avviso al pubblico effettuato dal proponente con le modalità previste dall' art. 183 comma 4 del D.Lgs.163/2006 e s.m.i." NON è stata contestuale alla "presentazione dell'istanza al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare".2) Il font usato per l' annuncio rende difficile la lettura dello stesso e lo mimetizza rispetto agli altri annunci.3) la lettura dei quotidiani è ancora una prassi ampiamente utilizzata dai cittadini italiani e questi hanno ricevuto una informazione sbagliata e fuorviante visto che l' annuncio pubblicato contiene una frase confusa dal titolo "Osservazioni al progetto. Il 28 febbraio la scadenza" dove il comune di Zevio informa i cittadini su come inviare le osservazioni alla VIA sottolineando la scadenza indicata nell' annuncio pubblicato sui quotidiani. 4) Non risulta chiaro dall' annuncio chi sia il soggetto proponente visto che "RETE FERROVIARIA SPA" è scritto con caratteri maiuscoli e di dimensioni maggiori rispetto ad "Il consorzio IRICAV DUE" che dovrebbe essere il vero proponente ma che sembra quasi nascosto.</p>	<p>1. ItalFerr fa parte della struttura di supporto del soggetto aggiudicatore RFI ed è pertanto titolato ad avviare i procedimenti preordinati alla dichiarazione di pubblica utilità, una volta acquisite le necessarie approvazioni. 2, 3 Le osservazioni non risultano pertinenti 4. Il DPCM 27.12.1988 fa riferimento a "Committente" èProponente" che, nel caso dell'opera in oggetto, sono figure entrambe riconducibili a RFI. Pertanto, non si ravvisano in merito violazioni di legge.</p>
30	<p>Vari cittadini e comitati cittadini 29/02/2016 DVA-2016-0005332</p>	<p>Vari cittadini e comitati cittadini hanno presentato le seguenti osservazioni e richieste:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Assenza di VAS 2. Gli impatti ambientali negativi conseguenti al quadruplicamento dei binari, pur valutati negativamente nel loro complesso, sono comunque stati sottostimati, quali: <ol style="list-style-type: none"> a. In termini di consumo di suolo; b. Nei progetti presentati per la tratta in oggetto è previsto l'inserimento di due nuove stazioni a Vicenza in zone di pericolosità idraulica da media ad elevata, un bypass idraulico-automobilistico del fiume Retrone mediante un tunnel sotto Monte Berico, con modifica dell'alveo del fiume. Le opere previste inoltre interferiscono, in tutta la tratta, con la "fascia di ricarica degli acquiferi", con "aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi", con un'"area di produzione idrica diffusa di importanza regionale" e "presentano profondità tali da sbarrare completamente le falde" e da determinarne l'innalzamento c. La falda interessata è utilizzata ad uso idropotabile per diverse province e risulta contaminata da PFAS. 3. Manca la valutazione degli impatti secondari, cumulativi e sinergici, prescritta dall' All.VI del D.L.vo152/2006 	<p>1. VEDI CONTRODEDUZIONE DELLE OSSERVAZIONI N° 5.2</p> <p>2.</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Per gli specifici aspetti legati al consumo di suolo, si fa presente che per effetto delle richieste di integrazioni in fase di istruttoria VIA (Prot. 0001350/CTVA del 14-04-2016), nel SIA - QRA 1 sub lotto e nel SIA - QRA 2 sub lotto - Pedologia è stato prodotto un approfondimento sul tema. Inoltre, nel DOCUMENTO DI RISPOSTA ALLE RICHIESTE DEL MATTM. PROT. 0001350/CTVA del 14/04/2016) – RELAZIONE GENERALE, al punto V-27 sono descritti gli effetti negativi del consumo di suolo in relazione al valore delle funzioni ambientali ed ecosistemiche che vengono sottratte alla collettività e viene indicata la superficie interessata ad una eliminazione definitiva del suolo e quella interessata da occupazione temporanea legata alle attività di cantiere b. l'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto di procedura di V.I.A. c. vedi controdeduzioni osservazioni 5.4b; 6.10; 9.6 <p>3. VEDI CONTRODEDUZIONE DELLE OSSERVAZIONI N°6.4</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>4. L'intervento in oggetto manca dei requisiti necessari per l'inserimento nell'Allegato Infrastrutture del D.E.P., previsti dall'art. 4 c.2 del D.L.vo 228/2011 e dal D.P.C.M. 3/8/2012 quali: "l'analisi della domanda e dell'offerta attuale e di previsione", "l'analisi delle alternative progettuali", "l'analisi della fattibilità finanziaria" (costi e ricavi), "l'analisi della fattibilità economica e sociale (analisi costi-benefici)", lo studio dell'impatto ambientale, riferito alla soluzione progettuale individuata e alle possibili soluzioni alternative, ecc..</p> <p>5. Che venga adottata la soluzione che può garantire il raggiungimento dell'obiettivo con gli impatti minori: l'ammodernamento e l'adeguamento della linea storica in modo da assicurare il passaggio dei treni "ad alta capacità" sui binari esistenti."</p>	<p>4.VEDI CONTRODEDUZIONE DELLE OSSERVAZIONI N° 10.2</p> <p>5. Le scelte del tracciato individuato trae le sue motivazioni di tipo progettuale e di inserimento nel contesto territoriale da una complessa e sedimentata storia che copre l'intero arco temporale che va dal 1992 al 2015. Nei documenti del S.I.A. (Quadro di Riferimento Progettuale) è riassunto lo scenario evolutivo del progetto e la sua storia istituzionale.</p> <p>Per quanto riguarda il confronto con l'opzione zero, le motivazioni dell'esclusione del potenziamento dell'attuale infrastruttura tramite velocizzazione sono riportate nel documento Analisi costi e benefici. L'eventuale ricorso ad una velocizzazione della linea, anche se associato ad un potenziamento tecnologico, implicherebbe valori della capacità commerciale giornaliera (numero massimo di treni giornalieri circolanti) tali che, data l'elevata eterotachicità delle tracce orarie, comunque non compatibili con il numero di treni/giorno previsti allo scenario di regime della tratta. Per recuperare capacità, potrebbe essere necessario effettuare precedenza o ridurre comunque la velocità di impostazione dei treni più veloci. Tali provvedimenti andrebbero a incidere sulla qualità e sulla regolarità del servizio offerto, limitando la capacità di attrazione della domanda della modalità ferroviaria rispetto a quella stradale.</p> <p>Il quadruplicamento del corridoio consente una specializzazione complessiva delle linee in coerenza con i principi del Piano Generale dei Trasporti. In riferimento agli specifici aspetti legati alle varianti di tracciato rispetto al PP approvato, nel SIA sono analizzate le soluzioni alternative.</p>
31	<p>Sigg. Stefano Valle e Roberta Girelli 29/02/2016 DVA-2016-0005379</p>	<p>I Sigg. Valle e Girelli hanno presentato le seguenti richieste: - I "..... che il tracciato della linea storica, nel tratto tra la pk 2+575 e la pk 2+700, non sia spostato o quantomeno sia traslato di max 1,5 m e che le barriere fonoassorbenti in detto tratta siano in vetro". In subordine si dà disponibilità all'esproprio di tutta la particella."</p>	<p>Il tracciato della nuova linea AV, nel tratto indicato è stato approvato con il Progetto Preliminare (Delibera CIPE 94/2006). In riferimento all richiesta di realizzazione delle barriere acustiche in vetro, si fa presente che il tipologico RFI non prevede pannelli trasparenti. Si evidenzia che l'installazione di barriere antirumore trasparenti comporterebbe la valutazione del fenomeno RIFLESSIONI MULTIPLE tra vagoni e barriere, che determina una diminuzione degli abbattimenti richiesti.</p>
32	<p>Sig.ra Elda Steccanella 29/02/2016 DVA-2016-0005283</p>	<p>La Sig.ra Steccanella ha scritto in merito alla realizzazione della futura tratta Verona-Padova 1 Sub Lotto Verona- Montebello Vicentino, (Zona San Bonifacio) le seguenti osservazioni poiché la nuova linea comporterebbe: 1. inquinamento alle falde acquifere per l'uso spropositato di cementi e additivi ecc....</p>	<p>1. L'eventuale rischio di inquinamento delle falde per l'utilizzo di additivi è prevedibile con la realizzazione dei pali di fondazioni di Viadotti e Cavalcaferrovia.</p> <p>I pali previsti in progetto sono del tipo "trivellato" ovvero ottenuti mediante asportazione del terreno e sua sostituzione con conglomerato cementizio armato mediante perforazione a rotazione o rotopercolazione. Le tecniche di perforazione previste sono quelle più adatte al tipo di terreno attraversato ed in particolare si adotterà la perforazione con fanghi bentonitici (con apporto di sostanza) nei</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>terreni che ne richiedano l'utilizzo. La perforazione sarà eseguita senza o con impiego di rivestimento. La perforazione senza rivestimento è utilizzata nei terreni coesivi di media o elevata consistenza, esenti da intercalazioni incoerenti o non interessati da falde che possano causare ingresso di acque nel foro ed è realizzata mediante l'impiego di attrezzi ad elica. La perforazione con impiego di tubazione di rivestimento provvisoria, invece, prevede l'utilizzo di una tubazione in acciaio – in funzione della lunghezza del palo, eventualmente anche suddivisa in spezzoni poi collegati tra loro – che viene infissa nel terreno imprimendole un movimento rototraslatorio o mediante vibrazione (se il terreno è poco o mediamente addensato, privo di elementi grossolani e prevalentemente non coesivo).</p> <p>I fanghi bentonitici non rappresentano un elemento di rischio rilevante ai fini dell'alterazione chimica delle acque, in quanto potrebbe originare modesti fenomeni di adsorbimento cationico (es di Na+) che però, oltre a non inficiare significativamente l'utilizzabilità delle acque di falda, avranno anche valenza temporanea e circoscritta all'intorno dei pali di fondazione.</p> <p>Si evidenzia che, la bentonite non è pericolosa né per l'ambiente (né per l'uomo) secondo il Regolamento EC 1272/2008 e la Direttiva 67/548/EC attualmente in vigore.</p> <p>La bentonite non è separatamente classificata dall'Occupation Health and Safety Administration (OSHA), oltre che non è classificata come cancerogeno dall'OSHA, dall'Agenzia Internazionale per la Ricerca sul Cancro (IARC) e dal Programma Tossicologico Nazionale (NTP).</p> <p>La bentonite è esente dalla Registrazione REACH secondo l'allegato V.7. Una valutazione del rischio è stata condotta con la supervisione della European Bentonite Association (EUBA) e il risultato è che la bentonite non è una sostanza pericolosa. Perciò, in assenza di rischi identificati, l'impiego della sostanza è sicuro.</p> <p>Si fa presente, inoltre che il previsto monitoraggio ambientale (ante, corso e post opera) ha la finalità di effettuare i controlli legati all'inquinamento della falda. In tutti i casi in cui dovessero verificarsi superamenti dei limiti di legge, verranno adottate gli eventuali misure e interventi integrativi.</p>
		<p>2. rovina del suolo vergine e deturpazione dell'ambiente</p>	<p>2. Rovina del suolo agricolo Nel PD sono previste specifiche misure cautelative finalizzate a prevenire i potenziali impatti sul suolo. In merito all'inquinamento delle acque, sia superficiali che profonde, e ai potenziali effetti negativi che questo può avere sull'ambiente e suoli agricoli, sono state esaminate le possibili cause direttamente indotte dalle attività di cantiere, riconducibili a sversamenti di sostanze inquinanti (oli, benzine, scarichi, etc.) sui piazzali di lavoro e lungo i percorsi dei mezzi meccanici, immissione di acque torbide, scarichi di acque bianche e nere e di rifiuti prodotti dagli addetti di cantiere.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>Per ridurre i rischi connessi a tali immissioni verranno adottati i seguenti accorgimenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • impermeabilizzazione delle aree interessate, al fine di scongiurare possibili infiltrazioni in falda di fluidi inquinanti; • predisposizione di idonei impianti di gestione delle acque superficiali prima della loro immissione nella rete idrica superficiale; • realizzazione di adeguate opere fognarie, in particolare per quanto concerne il campo base, in cui saranno ubicate le strutture per la ristorazione e il ricovero del personale. <p>Infine, laddove la corretta gestione del campo base o della aree di cantiere richieda azioni di controllo delle piante infestanti, sarà preferito il diserbo meccanico; qualora sia necessario ricorrere all'uso di erbicidi, si farà uso di prodotti a bassa persistenza utilizzati in concentrazioni e con modalità tali da non risultare nocivi né per l'uomo né per l'ambiente. Tutto ciò per minimizzare efficacemente l'eventuale rischio di contaminazione delle colture agrarie circostanti.</p> <p>Inoltre, il previsto monitoraggio ambientale (ante, corso e post opera) ha la finalità di effettuare i controlli legati all'inquinamento della falda. In tutti i casi in cui dovessero verificarsi superamenti dei limiti di legge, verranno adottati gli eventuali misure e interventi integrativi.</p>
33	Sig.ra Maria Loreta Naveldi 29/02/2016 DVA-2016-0005373	VEDI OSSERVAZIONE N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23
34	Sigg. Mauro Modesti e Pietro Modesti	I Sigg. Mauro e Pietro Modesti hanno presentato la richiesta di essere indennizzati,	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	01/03/2016 DVA-2016-0005275	in forza di legge, di tutti i danni anche indiretti subiti in conseguenza dell'opera de qua.	procedura di V.I.A. Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e.i.)
35	Sig. Gianfranco Valle 01/03/2016 DVA-2016-0005531	VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373	VEDI CONTRODEDUZIONI DELLE OSSERVAZIONI N° 23, N°33
36	Sig.ra Giovanna Tecchio 01/03/2016 DVA-2016-0005611	<p>La Sig.ra Tecchio ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>OSSERVAZIONE N. 1 La variante di San Bonifacio che si sviluppa dal Km. 12+725 al Km. 29+482.31, costituisce rispetto al tracciato del progetto preliminare, approvato dal CIPE con delibera n. 94 del 29/03/2006 e che si sviluppa quasi completamente in affiancamento alla linea storica nel territorio del comune di San Bonifacio, un elemento di forte criticità.</p> <p>OSSERVAZIONE N. 2 Il progetto nel territorio di San Bonifacio prevede in due punti la deviazione del canale consortile denominato "Dugaletta". In particolare si porta a conoscenza della Commissione VIA che nel 1992 nella zona Madonna Pellegrina-Via Casotti Tamagno, nell'evento alluvionale che ha interessato l'asta del Chiampo nella zona fra Monteforte e San Bonifacio, anche la Dugaletta è trascinata mettendo in pericolo fabbricati abitati e allagando estese porzioni di territorio (vedi foto a seguire); la deviazione di tale canale prevista fra le progressive Km. 23+525 e Km. 23+550 non farebbe altro che aggravare la situazione nel caso del ripetersi del fenomeno per evidente rallentamento del flusso dell'acqua.</p> <p>OSSERVAZIONE N. 3 Sempre in questo ambito (Madonna Pellegrina- Casotti Tamagno) si osserva che il passaggio della linea AV/AC andrebbe a compromettere gravemente l'habitat di numerose specie di uccelli selvatici stanziali e migratori che da sempre popolano o</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONI DELLE OSSERVAZIONI N° 1, N° 13, N°20, N°32 punto 5</p> <p>2.Per quanto concerne la valutazione della fragilità territoriale da un punto di vista idraulico, premesso che sono stati acquisiti tutti gli studi sviluppati dagli enti di gestione del territorio considerando la compatibilità progettuale con quanto previsto dagli strumenti legislativi e di pianificatori territoriali, sia già esistenti che in via di approvazione, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Piani generali di bonifica e di tutela del territorio rurale; · P.A.I; <p>Fra la documentazione utilizzata come linea guida alla redazione del progetto, anche, il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni che, pur non avendo valore urbanistico o pianificatorio istituisce un quadro omogeneo a livello europeo per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni con l'obiettivo ultimo di ridurre le conseguenze negative per la salute umana.</p> <p>Nonostante, quindi, il PD abbia attentamente tenuto conto di tutta la documentazione redatta dalle Autorità competenti in virtù della pericolosità idraulica evidenziata, della complessità e dell'insufficienza del reticolo idrografico sono stati redatti ulteriori approfondimenti tematici su richiesta delle Autorità di Bacino competenti. La redazione di uno studio idrologico-idraulico basato su un modello 1D-2D ha confermato che, per un tempo di ritorno 100 anni, l'invarianza idraulica dell'opera risulta garantita. A seguito della Nota integrativa consegnata all'Autorità di Bacino del Fiume Adige e all'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione, una volta esaminata la documentazione, hanno espresso parere favorevole subordinatamente a prescrizioni che non riguardano la deviazione del Dugaletta, dal momento che in base alle analisi idrologiche-idrauliche risulta adeguatamente dimensionato.</p> <p>3. Sono previsti rilievi in campo per approfondire le informazioni sulla presenza delle specie faunistiche e individuare i siti per il rifugio e la nidificazione. È stata definita una programmazione specifica che consente di effettuare i rilievi richiesti in un arco temporale sufficiente da coprire le varie fenologiche dei vari</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>frequentano questa zona seppur prossima al centro abitato (Fagiano, Gallinella d'acqua, Germano Reale, Upupa, Martin pescatore, Rigogolo, Passera Italiana, Passera Scopaiola, Sbusa passaie, Cinciallegra, Gazza, Falco, Barbagianni, Gufo nano, Tordo, Cornacchia Grigia, Verdone, Airone, Tortora, Merlo, Pettiroso) nonché della fauna acquatica che popola lo scolo Dugaletta (Rane, pesci gatto, Alborelle, Scardole, granchi d'acqua dolce)</p> <p>OSSERVAZIONE N. 4 Le opere di mitigazione ambientale previste a riduzione dei rumori indotti dal passaggio dei treni (barriere fonoassorbenti, barriere a verde) andranno a modificare irreversibilmente le condizioni di illuminazione dei fabbricati più prossimi alla linea ferroviaria con conseguente degrado delle condizioni di vita dei residenti e sulla possibilità di coltivare orti domestici.</p>	<p>gruppi faunistici.</p> <p>4. il dimensionamento delle barriere antirumore ed interventi e il loro posizionamento è il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente.</p>
37	<p>Sig. Lorenzo Peloso 01/03/2016 DVA-2016-0005529</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONI DELLE OSSERVAZIONI N° 23; N°33; N°35</p>
38	<p>Sig.ra Sonia Perenzoni 01/03/2016 DVA-2016-0005484</p>	<p>La Sig.ra Perenzoni ha presentato le seguenti osservazioni e richieste:</p> <p>1. Il progetto definitivo in oggetto è elaborato sulla base di uno studio di fattibilità che non ha i requisiti minimi previsti dalle norme che regolano la materia: La valutazione preliminare dei fabbisogni dei cittadini e la scelta della soluzione meno impattante per soddisfare i, attraverso l'analisi dei costi-benefici economici e sociali e della sostenibilità ambientale della soluzione proposta e delle alternative possibili,</p> <p>2. Intervenuta decadenza e/o comunque attuale inefficacia della VAS risalente all'anno 2003.</p> <p>3. Il territorio interessato dal progetto, lungo la direttrice Brescia-Verona, ha subito delle grandi trasformazioni. Di tutto questo non si è tenuto conto nell'approvare il progetto definitivo, nel novembre 2014, e nel successivo iter.</p> <p>4. Manca del tutto una valutazione delle ricadute economico-sociali del progetto.</p> <p>5. Per quanto riguarda il pericolo di esondazioni, lo studio di impatto ambientale non analizza la situazione post operam</p> <p>6. La falda interessata, il cui percorso è complesso e non ancora conosciuto, è utilizzata ad uso idropotabile e risulta contaminata PFAS.</p> <p>7. Lo studio di impatto ambientale non tiene conto di questi aspetti e degli effetti cumulativi che possono avere sulle persone e sull'ambiente. Il territorio che interessa i Comuni di Montecchio Maggiore, Brendola e Altavilla risulta interessato da una contaminazione da PFAS, che riguarda l'intera falda sotterranea, coinvolgendo un'area il cui perimetro non è ancora ben circoscritto ed in continua estensione;</p>	<p>1. Il riferimento allo studio di fattibilità non è pertinente con la presente procedura di V.I.A. Le scelte del tracciato individuato trae le sue motivazioni di tipo progettuale e di inserimento nel contesto territoriale da una complessa e sedimentata storia che copre l'intero arco temporale che va dal 1992 al 2015. Nei documenti del S.I.A. (Quadro di Riferimento Progettuale) è riassunto lo scenario evolutivo del progetto e la sua storia istituzionale. Per quanto riguarda il confronto con l'opzione zero, le motivazioni dell'esclusione del potenziamento dell'attuale infrastruttura tramite velocizzazione sono riportate nel documento Analisi costi e benefici</p> <p>2. vedi controdeduzione alle osservazioni 5.2; 30.1</p> <p>3. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I. A</p> <p>4. L'analisi costi e benefici è stata consegnata con la documentazione prodotta per effetto delle richieste di integrazioni (PROT. 0001350/CTVA del 14/04/2016)</p> <p>5. vedi controdeduzione alle osservazioni 5.a</p> <p>6. vedi controdeduzione alle osservazioni 5.4b, 6.10, 9.6</p> <p>7. vedi controdeduzione alle osservazioni 6.4</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		8. Si chiede di effettuare opportune verifiche volte ad accertare l'incidenza dell'opera sui livelli di inquinamento atmosferico	8. È stato redatto lo studio specialistico sull'ATMOSFERA; le analisi e i risultati sono confluiti nel S.I.A. e definiti impatti e mitigazioni in relazione alla realizzazione delle opere in progetto
39	Comune di Grisignano di Zocco e di privati cittadini 01/03/2016 DVA-2016-0005573	<p>Il Comune di Grisignano di Zocco e di privati cittadini hanno presentato le seguenti osservazioni suddivise per Comune:</p> <p>1. COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA</p> <p>a. Dovrà essere previsto l'interramento totale del vecchio e nuovo tracciato della ferrovia per circa 700 ml (in corrispondenza della parte centrale dell'abitato di Altavilla Vicentina Località Stazione di Tavernelle) o in subordine migliorare/aumentare il raggio di curvatura del percorso nel tratto dal km 40+7 al km 41+3 in modo da allontanare il tracciato dal fronte edificato.</p> <p>b. Deve essere assicurata la continuità della SP 34 Altavilla nel tratto in affiancamento alla linea ferroviaria a sud dell'attuale stazione, mantenendo invariata la tipologia di intersezione a livelli sfalsati con via Tabernulae e garantendo l'accessibilità dei residenti nel rispetto dei vincoli imposti dalla linea ferroviaria. Nell'ipotesi di dover sopprimere l'intersezione tra la SP 34 e via Cavour; si preveda un nuovo asse viario alternativo a quest'ultima ad ovest del centro abitato, dotato di adeguata area di sosta per veicoli e biciclette in corrispondenza dell'intersezione con la strada provinciale ed un sottopasso ciclopedonale per oltrepassare la strada provinciale e la linea ferroviaria sino alla stazione. In relazione a quanto sopra si evidenzia che con la sottoscrizione di un apposito documento d'intesa prot. n.51834 in data 01/10/2002, RFI S.p.A., Regione Veneto, Provincia ed alcuni Comuni ai quali il Comune di Altavilla Vicentina, avevano condiviso la riclassificazione a fermata per soli passeggeri dell'attuale stazione di Altavilla (Tavernelle). Tale eventualità consentirebbe forse di poter usufruire di maggiori spazi all'interno delle aree di pertinenza di RFI per traslare più a nord l'attuale linea ferroviaria e quindi anche la linea AV ricavando più spazio per il ricollocamento del predetto tratto di strada provincia e includendo adeguate opere per i necessari collegamenti ciclopedonali. Un ulteriore contributo a tal fine, qualora necessario e possibile, potrebbe essere dato da una traslazione della stazione ferroviaria.</p> <p>c. Dovrà essere mantenuta la funzionalità ciclopedonale per il sottopasso di via Olmo anche sottopassando la provinciale per collegare adeguatamente la viabilità locale (via Vicenza).</p> <p>d. Dovrà essere verificato il sovrappasso ferroviario di via Paganini adeguandolo alla nuova infrastruttura e ai flussi di traffico nonché prevedendo le necessarie opere per la messa in sicurezza per pedoni e ciclisti.</p> <p>e. Deve essere previsto il prolungamento del sottopasso esistente al km 42+987 o preferibilmente l'eventuale rifacimento con sottopassaggio anche della SP Altavilla</p> <p>2. COMUNE DI MONTECCHIO MAGGIORE</p> <p>La eventuale previsione della stazione nell'ambito SPV etc. avverrà garantendo idonea accessibilità per i cittadini in termini di fluidità e lunghezza di percorso. Deve essere ripristinata la viabilità di Via Cimarosa mediante un adeguato collegamento tra la SR 11 e SP 34 in corrispondenza di località Colombaretta (tenendo conto della presenza della SP 34 del Melaro). A tal fine dovrà essere realizzato un</p>	<p>a. Nel SIA sono state analizzate le soluzioni alternative di corridoio e di tracciato nel tratto di interesse;</p> <p>b, c, d, e In fase di PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle richieste e soluzioni proposte</p> <p>L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; tuttavia, in fase di PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle richieste e soluzioni proposte</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>nuovo manufatto di scavalco sia della linea ferroviaria che della SP 34 conformato in modo tale da assicurare il raccordo tra le due viabilità a livelli falsati nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge e quindi dotato o dotabile di rampe per i collegamenti tra il cavalcavia e la corsia nord della strada provinciale.</p> <p>3. COMUNE DI GRISIGNANO DI ZOCCO</p> <p>a. Si rinvia alla apposita scheda tecnica redatta in coerenza con la opportunità di razionalizzare il sistema dell'attraversamento dei binari da parte della sp 23 Campodoro.</p> <p>b. Si chiede che venga realizzato un sottopasso ciclopedonale per collegare zona industriale e stazione.</p> <p>c. Si chiede di assicurare ed eventualmente ampliare il parcheggio esistente anche in caso di rifacimento con spostamento stazione (raddoppio parcheggio).</p> <p>d. Si chiede che nell'ambito dell'opera di adeguamento prevista in corrispondenza dell'attuale cavalcavia lungo la SP 21 Grimana in direzione Camisano sia prevista una pista ciclopedonale in corrispondenza del lato ovest per dare continuità alla pista ciclabile intercomunale Camisano - Montegaldella</p> <p>4. COMUNE DI BRENDOLA</p> <p>a. Si chiede di considerare attentamente le preoccupazioni per impatto idraulico complessivo (infrastrutture esistenti e in progetto).</p> <p>b. Si chiede di tenere in debita considerazione il protocollo di intesa sottoscritto dalla Provincia di Vicenza e dai Comuni di Brendola e Montecchio Maggiore che prevede la realizzazione di percorsi ciclabili atti a mettere in comunicazione i rispettivi centri abitati ed in particolare il collegamento ciclopedonale di Brendola con la futura nuova stazione ferroviaria prevista ad Alte di Montecchio Maggiore, sottopassando in due punti distinti oppure con altra soluzione dotata di analoga funzionalità la rampa sud dell'attuale cavalcavia nonché la linea ferroviaria. Si chiede pertanto che siano realizzati i sottopassi alla rampa sud del cavalcavia ed alla linea ferroviaria sia nuova che esistente; si valuti anche la possibilità di mantenere in esercizio adeguandolo il sottovia al km 36+668 per agevolare i collegamenti ciclopedonali tra Montecchio Maggiore e la zona produttiva di Brendola.</p>	<p>a. Nel II° subtratto, tra la km 36 e la km 38 in comune di Brendola, la linea AV/AC si posiziona in affiancamento ai binari esistenti. Nella zona non vengono evidenziate criticità particolari dalle Autorità idrauliche competenti. Si ritiene, infatti, che l'invarianza idraulica in questo tratto non possa essere compromessa dal momento che la linea AV/AC si posiziona in affiancamento ai binari esistenti. Si rimanda alla documentazione redatta a valle delle richieste pervenute da parte dell'Autorità di Bacino del Fiume Adige (prot. 160 del 22-01-2016) e dell'Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta - Bacchiglione (prot. 170 del 25-01-2016), contenuta nelle integrazioni al MATTM in data 14/04/2016 n°0001350 CTVA, relativa alla necessità di alcuni approfondimenti e/o considerazioni sulla compatibilità idraulica dell'opera con i territori attraversati. Si precisa che per la tratta Montebello Vicentino – Bivio Vicenza sono state utilizzate le analisi redatte nel 2013 dall'Autorità di Bacino Alto Adriatico che ha visto la riclassificazione di alcune aree a pericolosità idraulica; nello specifico, successivamente all'istruttoria, l'Autorità competente ha eliminato dal Pai le aree di attenzione proprio in corrispondenza dell'interferenza con il tracciato in progetto. Inoltre, dal momento che la linea AV/AC corre in affiancamento a quella esistente si è potuto utilizzare anche le informazioni di un modello idraulico 2D-1D condotto in occasione dello Studio di Fattibilità degli interventi idraulici connessi alla linea AV/AC in Vicenza, (2009-2011). L'utilizzo quindi degli studi e delle considerazioni degli enti di gestione del territorio ha permesso in questo tratto la possibilità di adottare le normali metodologie, basate sui volumi di compenso individuati localmente (fossi di guardia, bacini di accumulo, etc...), per garantire l'invarianza idraulica dell'intervento, nel tratto in questione senza la necessità di sviluppare un'ulteriore modellazione 2D-1D. Gli approfondimenti progettuali confermano la compatibilità idraulica dell'opera si rimanda al parere dell'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione e dell'Autorità di Bacino del Fiume Adige che,</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>5. COMUNE DI MONTEBELLO VICENTINO</p> <p>a. Si richiede lo spostamento del tracciato e conseguenti interventi nell'ambito della stazione</p> <p>b. Si chiede che venga assicurato ed adeguatamente organizzato il sistema dei parcheggi a servizio della stazione incluso quindi l'accesso in sicurezza con particolare riferimento alla sistemazione dell'incrocio di accesso alla stazione dalla SR 11 .</p> <p>c. Si chiede che in corrispondenza del manufatto di sovrappassaggio al fiume Guà sia mantenuta la transitabilità ciclopedonale sull'argine sinistro o in adiacenza ad esso.</p> <p>d. Si chiede che in corrispondenza del manufatto al km 33+750 sia prevista la transitabilità ciclopedonale in sede propria lungo il lato ovest.</p>	<p>in ambito della procedura della Conferenza dei Servizi, hanno espresso parere favorevole subordinato a prescrizioni che, però, non coinvolgono il tratto oggetto di osservazione.</p> <p>b. L' osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto; tuttavia, in fase di PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle richieste e soluzioni proposte.</p> <p>a. Nel SIA sono state analizzate le soluzioni alternative di corridoio e di tracciato nel tratto di interesse;</p> <p>b,c,d Le osservazioni non sono pertinenti in quanto esulano dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;</p>
40	<p>Sig.ra Marta Maria Merzari 01/03/2016 DVA-2016-0005544</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35</p>
41	<p>Sig.ra Assunta Zamboni 01/03/2016 DVA-2016-0005562</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531; N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40</p>
42	<p>Vari cittadini 01/03/2016 DVA-2016-0005564</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531; N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544; N° 41 DOCUMENTO DVA-2016-0005562</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40; N°41</p>
43	<p>Sig.ra Erica Borghese 01/03/2016 DVA-2016-0005561</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531; N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544; N° 41 DOCUMENTO DVA-2016-0005562; N° 42 DOCUMENTO DVA-2016-0005564</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40; N°41 ; N° 42</p>
44	<p>Consorzio di bonifica Alta Pianura Veneta 01/03/2016 DVA-2016-0005622</p>	<p>Il Consorzio di bonifica Alta Pianura Veneta ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>01a01. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 1150 a Km 1225 (Scolo Orti - Deviazione scolo orti L=460m sezione trapezia in terra B=4,0 m H = 1,5 m) Le misure devono essere riferite alla Base minore della sezione trapezia. Si precisano quindi le dimensioni con b=4,0 m e H=1,5 m</p> <p>01a02. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 4475 a Km 4586 (Tratto privato Fossa Zenobrla - Sifone rettangolare 2000x2000 mm) Sifone rettangolare doppia canna dimensioni 2000x2000 mm. Aumento dimensioni per passibili espansioni residenziali a nord.</p> <p>01a03. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 4475 a Km 4586 (Fossa Zenobrla - Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Sifone rettangolare doppia canna dimensioni 2000x2000 mm. Aumento dimensioni per possibili</p>	<p>Le presenti osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS. Le osservazioni non sono pertinenti con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si prende atto delle osservazioni pervenute e si fa presente che nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle richieste e soluzioni proposte.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>espansioni residenziali a nord.</p> <p>01a04. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 5301,943 (Fossa Rosella - Deviazione T. Rosella sezione trapezia rivestita In cls L=160 m B = 5,00 m H = 3,00 m + Tombino dimensioni 5000x3000 mm) Le dimensioni di B vanno riferite SEMPRE alla BASE MINORE DEL TRAPEZIO. Confermati b=5m; H=3m; +Tombino scatolare di dimensioni 3000x4000 mm</p> <p>01a05. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 5600 (Scolo Privato. - Deviazione scolo privato sezione trapezia rivestita in cls L=300 m B=0,5 m H = 0,5 m) Adeguamento sezione trapezia rivestita In cls: b=1,50 m H=1,50 m</p> <p>01a06. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 5650 a Km 6375 (Fossa Roselletta -) Manca la Tavola di riferimento. N.B. deve essere assicurata l'attuale continuità Idraulica.</p> <p>01a07. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 6600 a Km 6625 (Fosso Privato - Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Ripristino canale esistente con rivestimento In cls b = 1,5 m; H = 1,50 m</p> <p>01a08. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 6700 a Km 6725 (Fosso Privato - Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Ripristino canale esistente con rivestimento In cls b =1,50 m; H=1,50 m</p> <p>01a09. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 6825 a Km 6900 (Scolo Privato Via Coetta - Sifone rettangolare 2000x2000 mm) Sifone rettangolare 3000x2000 mm. Aumento dimensioni per possibili espansioni residenziali a nord.</p> <p>01a010. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 7025 a Km 7050 (Fosso Irriguo - Sifone n. 2 tubi di diametro 1500 mm) Sifone rettangolare 3000x2000 mm per facilitare i lavori di pulizia (problemi di deposito materiate sul fondo sifone).</p> <p>01a011. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 7250 a Km 7275 (Fosso Irriguo - Sifone n. 2 tubi di diametro 1500 mm) Sifone rettangolare 3000x2000 mm per facilitare i lavori di pulizia problemi di deposito materiale sul fondo sifone).</p> <p>01a012. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 7650 a Km 7675 (Fossa Sorgente - Deviazione fossa sorgente L=75 m Sezione trapezia rivestita in cls B =2 m e H = 2 m) Adeguamento delle dimensioni della sezione rivestita In cls a b=3m e H= 2 m. Le dimensioni di B vanno riferite SEMPRE alla BASE MINORE DEL TRAPEZIO.</p> <p>01a013. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 7700 (Fossa Pila - Deviazione fossa Pila L =60 m Sezione trapezia rivestita In cls B=2 m e H = 1,5 m) Adeguamento delle dimensioni della sezione rivestita in cls a b=3m e H= 2 m. Le dimensioni di B vanno riferite sempre alla base minore del trapezio.</p> <p>01a014. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 8950 a Km 8975 (Fossa Marionia - Deviazione Fossa Marionia Sezione trapezia rivestita In cls B=2,00 m; H=1,5m) Adeguamento delle dimensioni della sezione rivestita In cls a b=3m e H= 2 m. Le dimensioni di B vanno riferite sempre alla base minore del trapezio.</p> <p>01a015. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 8975 (Fossa Lendinara - Deviazione Fossa Lendinara L=85 m. Sezione Trapezia rivestita in cls B = 2,00 m;</p>	<p>01a29 - La risoluzione dell'interferenza fra il tracciato ferroviario e lo scolo privato viene risolta con uno scatolare 2.0m x2.0m. La verifica idraulica è stata condotta stimando la portata massima, in condizioni di moto uniforme, che può defluire nella sezione trasversale dell'incisione in base alla geometria comunicata dal Consorzio APV. Per le verifiche idrauliche è stata presa in considerazione: pendenza dell'0.01%; una scabrezza di Gauckler-Strickler 50 mm^{1/3} s-1. La portata massima stimata risulta pari a pari 711/s. Da cui, considerando il valore di portata stimato, ed eseguendo la verifica idraulica dell'opera in progetto (pendenza 0.01% e scabrezza di Gauckler-Strickler 80 mm^{1/3} s-1) si ottiene un grado di riempimento del 38.61%, valore conforme sia alle norme di buona progettazione che alle specifiche tecniche ferroviarie per le quali il grado di riempimento deve essere inferiore al 70%. Ulteriori informazioni sono contenute nell'elaborato di progetto "relazione idrologica e idraulica", IN0D00D12RIID0001001C, in particolare, si rimanda al paragrafo 10.1.20.</p> <p>01a30 - La scelta progettuale di prediligere un tombino circolare piuttosto che uno scatolare è finalizzata a garantire sempre un minimo deflusso a valle riducendo possibili depositi sul fondo (In caso di portata minima, il circolare presenta una sezione utile al deflusso più piccola, calotta inferiore, quindi, essendo il rapporto Q=V*S, a parità di portata si ottengono necessariamente velocità maggiori del deflusso a valle). Probabilmente, infatti, lo scolo interferito non dovrebbe essere caratterizzato da valori di portata ingenti tant'è che lo stesso Consorzio APV, per l'incisione oggetto di osservazione non ha fornito né una stima della portata né una caratterizzazione geometrica dell'alveo. L'opera prevista in PD risulta, inoltre, compatibile con la sezione trasversale dello scolo privato nella configurazione attuale dei luoghi. Ulteriori informazioni sono contenute nell'elaborato di progetto "relazione idrologica e idraulica", IN0D00D12RIID0001001C, in particolare, si rimanda al paragrafo 10.1.21.</p> <p>01a31 - L'interferenza fra il torrente Dugale e il tracciato ferroviario viene risolta, in PD, prevedendo un ponte a campata unica con lunghezza di 22.0 m, con una distanza minima tra la sommità arginale e l'intradosso dell'impalcato pari a circa 2.86 m. Ulteriori informazioni sono contenute nell'elaborato di progetto "relazione idrologica e idraulica", IN0D00D12RIID0001001C, in particolare, si rimanda al paragrafo 10.1.22.</p> <p>01a32 - Per le verifiche idrauliche è stata stimata la portata massima contenuta nella sezione trasversale in base alle caratteristiche del canale comunicate dallo</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>H = 1,0 m) Adeguamento delle dimensioni della sezione rivestita In cls a b=2m e H= 1,5 m. Le dimensioni di B vanno riferite sempre alta base minore del trapezio.</p> <p>01a016. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 9225 a Km 9250 (Tubo in pressione Impianto Irriguo di Lavagno - Deviazione tubo In pressione dlam. 800 mm Impianto Irriguo Lavagno) Deviazione con tubo dlam. 600 mm + tubo camicia diam. 1000 mm.</p> <p>01a017. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 9294 a Km 9300 (Fosso Privato - Deviazione scolo privato L=75 m. Sezione Trapezia rivestita In cls B = 1,00 m; H=1,0 m) Adeguamento delle dimensioni della sezione rivestita In cls a b=2 m e H= 1,50 m Le dimensioni di B vanno riferite sempre alla base minore del trapezio.</p> <p>01a018. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 9450 a Km 9475 (Fosso Privato - Deviazione scolo privato L=75 m. Sezione Trapezia rivestita in cls B =1,00 m; H=1,0 m) Adeguamento delle dimensioni della sezione rivestita in cls a b=2 m e H= 1,50 m. Le dimensioni di B vanno riferite sempre alla base minore del trapezio.</p> <p>01a019. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 10225 (Scolo Privato - Tombino diametro 1500 mm) Adeguamento con scatolare dimensioni 2000x2000 mm</p> <p>01a020. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 10325- Km 10350 (Scolo Privata - Tombino diametro 1500 mm) Adeguamento con scatolare dimensioni 2000x2000 mm</p> <p>01a021. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 10725 -Km 10750 (Scoto Privata - Tombino diametro 1500 mm) Adeguamento con scatolare dimensioni 2000x2000 mm</p> <p>01a022. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 11500 (Scolo Privato prospiciente il T. Illasi -) Transito ai lati garantito per una larghezza non inferiore a m 10,00 da ciglio del canale stesso.</p> <p>01a023. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 11700 (Torrente Prognolo -) Transito ai lati garantito per una larghezza non inferiore a m 10,00 da ciglio del canale stesso e ubicazione adeguata dei piloni lungo il Torrente Prognolo</p> <p>01a024. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 12300 e Km 12325 (Canale Maestro -) Transito ai lati garantito per una larghezza non inferiore a m 5,00 da ciglio del canale stesso e ubicazione adeguata dei piloni lungo Il Canale Maestro</p> <p>01a025. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 12300 e Km 12325 (Scolo Sereghetta -) Transito ai lati garantito per una larghezza non Inferiore a m 5,00 da ciglio del canale stesso e ubicazione adeguata dei piloni lungo il Scolo Sereghetta</p> <p>01a026. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 13175 a Km 13200 (Porcilana Sud - Tombino 2000x2000 mm) Adeguamento con scatolare 3000x2000 mm</p> <p>01a027. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 14225 a Km 14250 (Scolo Privato - n. 2 tubi diametro 1500 mm) Adeguamento con scatolare 3000x2000 mm</p> <p>01a028. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 14650 (Scolo Privata -</p>	<p>Consorzio APV. Si precisa che nella stessa nota il consorzio ha dichiarato di non aver rilevato la presenza di acqua. Per la stima della portata è stata presa in considerazione: una pendenza pari a $i=0.01\%$; una scabrezza di Gauckler-Strickler 80 mm^{1/3} s-1, da cui la portata massima risulta pari a 44 l/s, valore maggiore di quello rilevato dal consorzio nelle incisioni circostanti.</p> <p>01a33 - L'interferenza del tracciato ferroviario con il Canale Maestro e lo scolo Cerasolo è stato risolto con uno scatolare 3.0m x2.0m sulla base delle verifiche idrauliche condotte adottando: la portata di 30l/s, comunicata dal Consorzio APV ; una pendenza dell'0.01%; una scabrezza di Gauckler-Strickler 80mm^{1/3} s-1 . Da cui, in condizioni di moto uniforme, si ottiene un grado di riempimento del 15.50%, valore conforme sia alle norme di buona progettazione che alle specifiche tecniche ferroviarie per le quali il grado di riempimento deve essere inferiore al 70%. Ulteriori informazioni sono contenute nell'elaborato di progetto "relazione idrologica e idraulica", IN0D00DI2RIID0001001C, in particolare, si rimanda al paragrafo 10.1.23. e negli elaborati grafici della WBS IN36.</p> <p>01a34 - L'interferenza del tracciato ferroviario con il canale irriguo è stato risolto con uno scatolare 2.0m x 2.0m sulla base delle verifiche idrauliche condotte adottando: la portata di 20 l/s, comunicata dal Consorzio APV; una pendenza 0.001% (tavola progettuale IN0D00DI2PZIN3700001A); una scabrezza di Gauckler-Strickler 80mm^{1/3} s-1. Da cui, in condizioni di moto uniforme, si ottiene un grado di riempimento del 35.47%, valore conforme sia alle norme di buona progettazione che alle specifiche tecniche ferroviarie per le quali il grado di riempimento deve essere inferiore al 70%. Ulteriori informazioni sono contenute nell'elaborato di progetto "relazione idrologica e idraulica", IN0D00DI2RIID0001001C, in particolare, si rimanda al paragrafo 10.1.24. e negli elaborati grafici della WBS IN37.</p> <p>01a35 - L'interferenza del tracciato ferroviario con lo scolo pubblico è stato risolto con uno sifone doppia canna DN 1500 sulla base delle verifiche idrauliche condotte considerando la portata di 20l/s rilevata e comunicata dal Consorzio APV.</p> <p>01a36 - La scelta progettuale di prediligere un tombino circolare piuttosto che uno scatolare è finalizzata a garantire sempre un minimo deflusso a valle riducendo possibili depositi sul fondo (In caso di portata minima, il circolare presenta una sezione utile al deflusso più piccola, calotta inferiore, quindi, essendo il rapporto $Q=V*S$, a parità di portata si ottengono necessariamente velocità maggiori del deflusso a valle). Probabilmente, infatti, lo scolo interferito non dovrebbe essere caratterizzato da valori di portata ingenti tant'è che lo stesso Consorzio APV, per l'incisione oggetto di osservazione non ha fornito né una stima della portata né una caratterizzazione geometrica dell'alveo.</p> <p>01a37 -01a38 - 01a39 – 01a40 - 01a41 - La linea ferroviaria lungo tutto il tratto interferisce con aree agricole servite da scoli privati che nella configurazione attuale risultano esclusivamente utilizzati per finalità irrigue. Dal momento che lo stesso Consorzio Alta Pianura Veneta, con nota prot. 2609 del 19-02-2015, non evidenzia una stima della portata delle incisioni interferite (scheda n° 7 – 8 – 9 –</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Tombino Tosso tubo diametro 1500 mm) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a029. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 15550 (Scolo Privata - Tombino fosso Scatolare 2000x2000 mm) Adeguamento con scatolare 3000x2000 mm</p> <p>01a030. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 16150 - Km 16175 (Scolo Privato - Tombino fosso 1500 mm) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a031. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 16500 (Dugale Principale -) Ponte</p> <p>01a032. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 16636 (Derivazione Canale Maestro - Sifone canale Irriguo n. 2 tubazioni diametro 1500 mm) Sifone rettangolare doppia canna dimensioni 2000x2000 mm.</p> <p>01a033. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 16795 (Canale Maestro + Scolo Cerasolo - Tombino scatolare 3000x2000 mm) Due canne distinte a quote diverse entrambe di dimensioni 3000x2000 mm</p> <p>01a034. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 17266 (Canale irriguo pensile (diramazione Canale Maestro + scolo pubblico non demaniale sottopassante la Strada Porcilana - Tombino scolo pubblico scatolare 2000x2000 mm) Adeguamento con scatolare 3000x2000 mm</p> <p>01a035. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 17275 (Scolo pubblico demaniale sottopassante la Strada Porcilana - Sifone canale Irriguo. N. 2 Tubazioni diametro 1500 mm) Adeguamento n. 2 scatolari 2000x2000 mm</p> <p>01a036. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 17650 (Scolo Irriguo - N. 2 tubi di diametro 1500 mm) Adeguamento n. 2 scatolari 2000x2000 mm</p> <p>01a037. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 17850 (Fosso pubblico non demaniale che attraversa la Strada Porcilana - Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a038. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 17925 (Fosso pubblico non demaniale che attraversa la Strada Porcilana - Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a039. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 17990 (Fosso pubblico non demaniale che attraversa la Strada Porcilana - Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a040. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 18060 (Fosso pubblico non demaniale che attraversa la Strada Porcilana - Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a041. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 18125 (Fosso pubblico non demaniale che attraversa la Strada Porcilana - Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a042. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 18203 (Fosso pubblico non demaniale che attraversa la Strada Porcilana - Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a043. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 18410 (Fosso pubblica non demaniale che attraversa la Strada Perdiana - Non segnalate le caratteristiche di</p>	<p>10 – 11) la soluzione progettuale proposta era quella di un riammaglio della rete minore superficiale direttamente con i fossi di laminazione previsti in parallelo al tracciato ferroviario.</p> <p>01a42 - L'interferenza del tracciato ferroviario con il fosso pubblico è stata risolta prevedendo un tombino circolare DN 1500 sulla base delle verifiche idrauliche condotte adottando la portata massima che può essere contenuta nella sezione trasversale del fosso. Il valore di portata è stato stimato in base alle caratteristiche comunicate dal Consorzio APV e in considerazione dei seguenti parametri: una pendenza longitudinale dell'0.01%; una scabrezza di Gauckler-Strickler 66mm^{1/3} s-1. Da cui la portata massima risulta 180l/s. Adottando il valore di portata precedentemente calcolato è stata eseguita la verifica dell'opera in progetto in condizioni di moto uniforme ipotizzando: una pendenza longitudinale dell'0.01%; una scabrezza di Gauckler-Strickler 100 mm^{1/3} s-1. Da cui si ottiene un grado di riempimento del 24%, valore conforme sia alle norme di buona progettazione che alle specifiche tecniche ferroviarie per le quali il grado di riempimento deve essere inferiore al 70%. Ulteriori informazioni sono contenute nell'elaborato di progetto "relazione idrologica e idraulica", IN0D00DI2RIID0001001C, in particolare, si rimanda al paragrafo 10.1. 27..</p> <p>01a43 – 01a44 – La linea ferroviaria lungo tutto il tratto interferisce con aree agricole servite da scoli privati che nella configurazione attuale risultano esclusivamente utilizzati per finalità irrigue. Dal momento che lo stesso Consorzio Alta Pianura Veneta, non evidenzia una stima della portata delle incisioni interferite (scheda n°13-14) la soluzione progettuale proposta era quella di un riammaglio della rete minore superficiale direttamente con i fossi di laminazione previsti in parallelo al tracciato ferroviario.</p> <p>01a45 – L'interferenza del tracciato ferroviario con il fosso pubblico è stata risolta prevedendo un tombino scatolare 3.0m x 2.5m sulla base delle verifiche idrauliche condotte adottando: la portata di 150 l/s, comunicata dal Consorzio APV ; i seguenti parametri geometrici: pendenza 0.01%, in riferimento alla tavola IN0D00DI2PZIN4000001, e scabrezza di Gauckler-Strickler 80 mm^{1/3} s-1. Da cui, in condizioni di moto uniforme, si ottiene un grado di riempimento del 16.69%, valore conforme sia alle norme di buona progettazione che alle specifiche tecniche ferroviarie per le quali il grado di riempimento deve essere inferiore al 70%. Ulteriori informazioni sono contenute nell'elaborato di progetto "relazione idrologica e idraulica", IN0D00DI2RIID0001001C, in particolare, si rimanda al paragrafo 10.1.28. e gli elaborati grafici annessi alla WBS IN40</p> <p>01a46 – La risoluzione dell'interferenza con il canale irriguo viene già risolta, in accordo con quanto richiesto, dal momento che il PD prevede già un collettore di diametro 1500mm</p> <p>01a47 – L'interferenza del tracciato ferroviario con il fosso pubblico è stata risolta prevedendo un tombino scatolare 2.0m x 2.0m sulla base delle verifiche idrauliche condotte adottando: la portata di 150 l/s, comunicata dal Consorzio APV ; una pendenza 0.001% ; una scabrezza di Gauckler-Strickler 80 mm^{1/3} s-1. Da cui, in condizioni di moto uniforme, si ottiene un grado di riempimento</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>dimensionamento) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a044. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 18490 (Fossa pubblico non demaniale che attraversa la Strada Porcilana - Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a045. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 18641 (Fossa Smania - Tombino Fossa Smania Scatolare 3000x2500 mm) Adeguamento con scatolare 4000x2500 mm</p> <p>01a046. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 19062 (Canale Irriguo - Condotta Irrigua interrata) Adeguamento diametro condotta 1500 mm</p> <p>01a047. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 19066 (Fosso Dugaletta - Tombino scolo consortile scatolare 2000x2000 mm) Adeguamento con scatolare 3000x2000 mm</p> <p>01a048. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 19145 (Scolo Drizzagno Dugalone - Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a049. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 19460 (Scolo Pubblico non demaniale - Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a050. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 19530 (scolo pubblico non demaniale affiancato da tubo irriguo di derivazione dal Canale Maestro - Tombino scolo consortile scatolare 2000x2000 mm + condotta Irrigua Interrata) Adeguamento con scatolare 3000x2000 mm + adeguamento contorta interrata diametro 1500 mm</p> <p>01a051. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 20879 (scolo pubblico non demaniale - Deviazione Fosso L = 65 m. Sezione Trapezia rivestita in cls B = 1,00 m; H=1,0 m) Le dimensioni di B vanno riferite SEMPRE alla BASE MINORE DEL TRAPEZIO, Adeguamento b=1,5 m; H=1,00 m Previsione di futuri adeguamenti del corso d'acqua</p> <p>01a052. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 21088 (Scolo Palù - Ponte) Ponte</p> <p>01a053. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 22370 (Scolo Blache - Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Adeguamento con scatolare 3000x2000 mm</p> <p>01a054. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - da Km 23175 a Km 23625 (Scolo Dugaletta - Deviazione Dugaletta L=180 m. Sezione Trapezio rivestita In cls B =4,00 m, H = 3,50 m) Adeguamento con rivestimento In cls b = 4 m e altezza H = 3,50 m B = 15 m</p> <p>01a055. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 23982 (Scolo pubblico non demaniale - Tombino fosso tubazione diametro 1500 mm) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a056. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 24300 (Scolo pubblico non demaniale - Tombino fosso tubazione diametro 1500 mm) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a057. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 25353 (Scolo Dugaletta -</p>	<p>del 29%, valore conforme sia alle norme di buona progettazione che alle specifiche tecniche ferroviarie per le quali il grado di riempimento deve essere inferiore al 70%. Ulteriori informazioni sono contenute nell'elaborato di progetto "relazione idrologica e idraulica", IN0D00DI2RIID0001001C, in particolare, si rimanda al paragrafo 10.1.30. e gli elaborati grafici annessi alla WBS IN43</p> <p>01a48 – 01a49 - La linea ferroviaria lungo tutto il tratto interferisce con aree agricole servite da scoli privati che nella configurazione attuale risultano esclusivamente utilizzati per finalità irrigue. Dal momento che lo stesso Consorzio Alta Pianura Veneta non ha evidenziato una stima della portata delle incisioni interferite la soluzione progettuale proposta era quella di un riammaglio della rete minore superficiale direttamente con i fossi di laminazione previsti in parallelo al tracciato ferroviario</p> <p>01a50 - L'interferenza del tracciato ferroviario con il fosso pubblico è stata risolta prevedendo un tombino scatolare 2.0m x 2.0m sulla base delle verifiche idrauliche condotte adottando la portata massima che può essere contenuta nella sezione trasversale del fosso. Il valore di portata è stato stimato in base alle caratteristiche comunicate dal Consorzio APV e in considerazione dei seguenti parametri: una pendenza 0.01%, una scabrezza di Gauckler-Strickler 50 mm^{1/3} s-1 . Da cui la portata massima risulta essere: 86l/s</p> <p>Eseguendo una verifica, in condizioni di moto uniforme, dell'opera in progetto adottando: la portata massima stimata, una pendenza 0.01% (in riferimento all'elaborato IN0D00DI2PZIN4400001), una scabrezza di Gauckler-Strickler 80 mm^{1/3} s-1; si ottiene un grado di riempimento del 44.43%, valore conforme sia alle norme di buona progettazione che alle specifiche tecniche ferroviarie per le quali il grado di riempimento deve essere inferiore al 70%.</p> <p>Ulteriori informazioni sono contenute nell'elaborato di progetto "relazione idrologica e idraulica", IN0D00DI2RIID0001001C, in particolare, si rimanda al paragrafo 10.1.31</p> <p>01a51 - Le dimensioni dello scolo pubblico sono state determinate in base alle caratteristiche comunicate dal Consorzio APV .</p> <p>01a52 - La risoluzione dell'interferenza con lo scolo Palù viene già risolta nel PD prevedendo uno scavalco del corso d'acqua in viadotto. La soluzione progettuale risulta già in accordo con quanto riportato nella presente richiesta</p> <p>01a53 - La risoluzione dell'interferenza con lo scolo Bianche viene risolta mediante uno scatolare 4.0m x 2.0m (IN81), struttura più ampia di quella richiesta dall'Ente; si rimanda alle planimetrie di progetto (IN0D00DI2L7IF0001029C)</p> <p>01a54 - Come richiesto il valore di B, presente negli elaborati di progetto, risulta effettivamente riferito alla base minore; il PD già risponde alla presente richiesta del Consorzio APV</p> <p>01a55 -L'interferenza dello scolo pubblico con il tracciato ferroviario viene risolta prevedendo un tombino circolare DN1500 in base alle verifiche idrauliche condotte stimando la portata massima contenuta nella sezione trasversale del fosso stesso. Il valore di portata è stato stimato in base alle caratteristiche comunicate dal Consorzio APV e in considerazione dei seguenti parametri: pendenza</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Deviazione e adeguamento con rivestimento in cls b=4 m e H=3,5 m</p> <p>01a058. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 25912 (scolo pubblico non demaniale - Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a059. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 26065 (scolo pubblico non demaniale - Tombino fosso tubazione diametro 1500 mm) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a060. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 26125 (scolo pubblico non demaniale - Non segnalate le caratteristiche di dimensionamento) Adeguamento con scatolare 3000x2000 mm</p> <p>01a061. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 26526 (Fosso - Tombino fosso scatolare 2000x2000 mm) Adeguamento con scatolare 3000x2000 mm</p> <p>01a062. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 26541 (Fosso - Tombino fosso tubazione diametro 1500 mm) Adeguamento con scatolare 2000x2000 mm</p> <p>01a063. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 26667 (scolo pubblico non demaniale - Tombino fosso tubazione diametro 1500 mm) Adeguamento con scatolare 2000 x2000 mm</p> <p>01a064. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 26958 (Scolo Pralcardo - Tombino dimensioni 2000x2000 mm) Adeguamento con scatolare 3000x2000 mm</p> <p>01a065. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 27275 (Scolo Pubblico Demaniale Strada delle Piere e Scolo pubblico non demaniale -) n 2 tombini di dimensioni 3000x2000 mm</p> <p>01a066. - 1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino - Km 27279 (Scolo Conterno 1 - Tombino Scolo Conterno scatolare 2000x3000 mm) Adeguamento con scatolare 3000x2000 mm</p>	<p>0.01%, scabrezza di Gauckler-Strickler 50 mm1/3 s-1 . Da cui la portata massima risulta essere: 40l/s. Da cui, applicando la suddetta portata, in condizioni di moto uniforme, ed eseguendo la verifica idraulica dell’opera in progetto (pendenza 0.01% e scabrezza di Gauckler-Strickler 100 mm1/3 s-1) si ottiene un grado di riempimento del 45%, valore conforme sia alle norme di buona progettazione che alle specifiche tecniche ferroviarie per le quali il grado di riempimento deve essere inferiore al 70%. Ulteriori informazioni sono contenute nell’elaborato di progetto “relazione idrologica e idraulica”, IN0D00D12RIID0001001C, in particolare, si rimanda al paragrafo 10.1.35.</p> <p>01a56 - L’interferenza dello scolo pubblico con il tracciato ferroviario viene risolto prevedendo un tombino circolare DN1500 in base alle verifiche idrauliche condotte stimando la portata massima contenuta nella sezione trasversale del fosso stesso. Il valore di portata è stato stimato in base alle caratteristiche comunicate dal Consorzio APV e in considerazione dei seguenti parametri: pendenza 0.01%, scabrezza di Gauckler-Strickler 50 mm1/3 s-1. Da cui la portata massima risulta essere: 61l/s. Applicando la suddetta portata, in condizioni di moto uniforme, ed eseguendo la verifica idraulica dell’opera in progetto (pendenza 0.01% e scabrezza di Gauckler-Strickler 100 mm1/3 s-1) si ottiene un grado di riempimento del 63%, valore conforme sia alle norme di buona progettazione che alle specifiche tecniche ferroviarie per le quali il grado di riempimento deve essere inferiore al 70%. Ulteriori informazioni sono contenute nell’elaborato di progetto “relazione idrologica e idraulica”, IN0D00D12RIID0001001C, in particolare, si rimanda al paragrafo 10.1. 35..</p> <p>01a57 – Lo scolo Dugaletta, al fine di mantenere la continuità idraulica è stato deviato sotto il viadotto in progetto, con una sezione trasversale avente base minore 4.0m e altezza 3.3m; quanto previsto è in linea con la sezione trasversale attuale. Ulteriori informazioni sono contenute nelle planimetrie di progetto (rif. IN0D00D12L7IF0001031C).</p> <p>01a58 - La linea ferroviaria lungo tutto il tratto interferisce con aree agricole servite da scoli privati che nella configurazione attuale risultano esclusivamente utilizzati per finalità irrigue. Dal momento che lo stesso Consorzio Alta Pianura Veneta non evidenzia una stima della portata delle incisioni interferite la soluzione progettuale proposta era quella di un riammaglio della rete minore superficiale direttamente con i fossi di laminazione previsti in parallelo al tracciato ferroviario</p> <p>01a59 - L’interferenza dello scolo pubblico con il tracciato ferroviario viene risolto prevedendo un tombino circolare DN1500 in base alle verifiche idrauliche condotte stimando la portata massima contenuta nella sezione trasversale del fosso stesso. Il valore di portata è stato stimato in base alle caratteristiche comunicate dal Consorzio APV e in considerazione dei seguenti parametri: pendenza 0.01%, scabrezza di Gauckler-Strickler 50 mm1/3 s-1, Da cui la portata massima risulta essere: 26l/s. Nota la portata massima è stata eseguita la verifica dell’opera, in condizioni di moto uniforme, adottando i seguenti parametri: pendenza 0.01%; scabrezza di Gauckler-Strickler 100 mm1/3 s-1. Da cui si ottiene</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>un grado di riempimento del 32%, valore conforme sia alle norme di buona progettazione che alle specifiche tecniche ferroviarie per le quali il grado di riempimento deve essere inferiore al 70%. Ulteriori informazioni sono contenute nell'elaborato di progetto "relazione idrologica e idraulica", IN0D00DI2RIID0001001C, in particolare, si rimanda al paragrafo 10.1.37..</p> <p>01a60 - L'interferenza dello scolo pubblico con il tracciato ferroviario viene risolto prevedendo un tombino circolare DN1500 in base alle verifiche idrauliche condotte stimando la portata massima contenuta nella sezione trasversale del fosso stesso. Il valore di portata è stato stimato in base alle caratteristiche comunicate dal Consorzio APV e in considerazione dei seguenti parametri: pendenza 0.01%, una scabrezza di Gauckler-Strickler 50 mm^{1/3} s-1. Da cui la portata massima risulta essere: 26l/s. Nota la portata massima è stata eseguita la verifica dell'opera, in condizioni di moto uniforme, adottando i seguenti parametri: pendenza 0.01%; scabrezza di Gauckler-Strickler 100 mm^{1/3} s-1. Da cui si ottiene un grado di riempimento del 32%, valore conforme sia alle norme di buona progettazione che alle specifiche tecniche ferroviarie per le quali il grado di riempimento deve essere inferiore al 70%.Ulteriori informazioni sono contenute nell'elaborato di progetto "relazione idrologica e idraulica", IN0D00DI2RIID0001001C, in particolare, si rimanda al paragrafo 10.1.37.</p> <p>01a61 - L'interferenza del fosso con il tracciato ferroviario viene risolto prevedendo un tombino scatolare 2.0m x 2.0m in base a quanto rilevato dalla cartografia per il fosso esistente. Probabilmente, infatti, lo scolo interferito non dovrebbe essere caratterizzato da valori di portata ingenti tant'è che lo stesso Consorzio APV, per l'incisione oggetto di osservazione non ha fornito né una stima della portata né una caratterizzazione geometrica dell'alveo</p> <p>01a62 - L'attraversamento è trattato al paragrafo 10.1.39 della relazione idrologica e idraulica IN0D00DI2RIID0001001C.</p> <p>01a63 - La scelta progettuale di prediligere un tombino circolare piuttosto che uno scatolare è finalizzata a garantire sempre un minimo deflusso a valle riducendo possibili depositi sul fondo (In caso di portata minima, il circolare presenta una sezione utile al deflusso più piccola, calotta inferiore, quindi, essendo il rapporto $Q=V*S$, a parità di portata si ottengono necessariamente velocità maggiori del deflusso a valle). Probabilmente, infatti, lo scolo interferito non dovrebbe essere caratterizzato da valori di portata ingenti tant'è che lo stesso Consorzio APV, per l'incisione oggetto di osservazione, non ha fornito una stima della portata ma solo una caratterizzazione geometrica dell'alveo. Il valore di portata è stato stimato in base alle caratteristiche comunicate dal Consorzio APV e in considerazione dei seguenti parametri: pendenza 0.001%, una scabrezza di Gauckler-Strickler 50 mm^{1/3} s-1. Da cui la portata massima risulta essere: 29l/s. Nota la portata massima è stata eseguita la verifica dell'opera, in condizioni di moto uniforme, adottando i seguenti parametri: pendenza 0.01%; scabrezza di Gauckler-Strickler 100 mm^{1/3} s-1. Da cui si ottiene un grado di riempimento del 35%, Ulteriori informazioni sono contenute nell'elaborato di progetto "relazione idrologica e idraulica", IN0D00DI2RIID0001001C, in parti-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>colare, si rimanda al paragrafo 10.1.21</p> <p>01a64 - L'interferenza dello scolo pubblico con il tracciato ferroviario viene risolto prevedendo un tombino scatolare 2.0mx2.0m sulla base delle verifiche idrauliche condotte adottando: la portata di 50 l/s, comunicata dal Consorzio APV ; una pendenza 0.01% ; una scabrezza di Gauckler-Strickler 50 mm1/3 s-1. Da cui si ottiene un grado di riempimento del 26.69%, valore conforme sia alle norme di buona progettazione che alle specifiche tecniche ferroviarie per le quali il grado di riempimento deve essere inferiore al 70%. Ulteriori informazioni sono contenute nell'elaborato di progetto "relazione idrologica e idraulica", IN0D00DI2RIID0001001C, in particolare, si rimanda al paragrafo 10.1. 40..</p> <p>01a65 – 01a66 - Le due incisioni poste ai lati della viabilità interferita verranno trattate come un unico contributo una volta eliminata l'interferenza viaria. L'interferenza dello scolo pubblico con il tracciato ferroviario viene risolto prevedendo un tombino scatolare 2.0m x3.0m in base alle verifiche idrauliche condotte adottando: la portata di 200 l/s, comunicata dal Consorzio APV; una pendenza 0.001%; una scabrezza di Gauckler-Strickler 80 mm1/3 s-1. Da cui, in condizioni di moto uniforme, si ottiene un grado di riempimento del 56.71%, valore conforme sia alle norme di buona progettazione che alle specifiche tecniche ferroviarie per le quali il grado di riempimento deve essere inferiore al 70%.</p>
		<p>1 sub lotto Verona - Montebello Vicentino (Km 0+000,00- Km 32+525.00) - Le aree coinvolte nella tratta nei comuni di Verona e San Martino Buon Albergo sono aree classificate di "ricarica degli acquiferi" e pertanto aree fragili e con un equilibrio idraulico-ambientale precario. Vanno pertanto adottati tutti gli studi preliminari appropriati e successivamente tutti gli accorgimenti progettuali idonei al fine di evitare eventuali forme di inquinamento e depauperamento nonché danneggiamento del sistema di risorgive presenti nel territorio.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Gli studi preliminari sono stati eseguiti e sono riportati nella Relazione Idrogeologica. È stato pertanto studiato l'impatto della galleria San Martino Buon Albergo sul sistema idrogeologico. A tal fine è stato implementato un modello numerico di flusso delle acque sotterranee; tale strumento è stato finalizzato al possibile innalzamento del livello freatico indotto dalle diaframature sul lato sopragradiante dell'opera e dal contestuale abbassamento in quello sottogradiante e alla modifica nella direzione del flusso idrico sotterraneo. I risultati della modellazione hanno condotto alle seguenti conclusioni: nello scenario 1 (con direzione di falda perpendicolare alla galleria artificiale) le variazioni del carico piezometrico risultano estremamente modeste in quanto raggiungono valori massimi di circa 0.25 m, sia in termini di innalzamento a monte che di abbassamento a valle dei diaframmi, per un breve tratto centrale della galleria artificiale. Ancor meno significativi risultano gli effetti nello scenario 2 (con direzione di falda incidente a 45° rispetto alla galleria artificiale), nel quale le isovariations del carico piezometrico risultano contenute in circa 0.15 m. Il primo scenario rappresenta il mas-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>simo impatto potenzialmente indotto dalla galleria mentre il secondo rappresenta l'impatto atteso, stante la direzione di falda ricostruita sulla base dei dati attualmente disponibili. Pertanto si ritiene ininfluenza l'impatto della galleria sul sistema delle risorgive; le variazioni di carico idraulico attese alle sorgenti risultano, in tutti i casi, modeste, soprattutto se confrontate alle fluttuazioni stagionali e pluriennali della falda. Per quanto attiene il possibile depauperamento delle risorgive, essendo ubicate solo a nord dell'infrastruttura il modesto effetto diga dei diaframmi esclude tale eventualità. Comunque in fase costruttiva è previsto idoneo sistema di monitoraggio ante e post operam da concordare con gli enti competenti in termini di punti di misura tipologia e frequenza delle analisi. Durante la fase costruttiva è previsto il monitoraggio con datalogger delle variazioni del livello di falda indotte dai diaframmi ed il monitoraggio della portata delle sorgenti di terrazzo poste in vicinanza dell'opera. Per quanto riguarda eventuali forme di inquinamento della falda si evidenzia che i pozzi ad uso potabile del sistema acquedottistico veronese, sono rispettati piani metricamente i 200 m di raggio richiesti dalla normativa vigente; inoltre le profondità dei filtri dei pozzi sono sempre maggiori della profondità dei diaframmi della galleria (20 m). Successivamente, per effetto delle integrazioni richieste prot. 0001350 CT VIA del 17/04/2016, ai fini di fornire una migliore valutazione degli impatti indotti dalla galleria artificiale di S. Martino Buon Albergo e dalle opere complementari alla sua realizzazione, è stato implementato il modello numerico di flusso delle acque sotterranee (modello idrogeologico) mediante esecuzione di 2 prove di pompaggio per la definizione dei parametri idrogeologici necessari e n° 6 piezometri di area vasta per il monitoraggio della falda distante dall'asse ferroviario. Più in particolare tale strumento è stato finalizzato alla valutazione delle potenziali interferenze tra opera e falda che potrebbero determinare effetti negativi sulle infrastrutture sotterranee circostanti o sulla medesima opera, che, come già evidenziato, possono essere ricondotte all'innalzamento del livello freatico indotto dalle diaframature sul lato sopragradiante dell'opera e dal contestuale abbassamento in quello sottogradiante e alla modifica nella direzione del flusso idrico sotterraneo, oltre che alla progettazione delle opere di impermeabilizzazione con jet-grouting, da realizzare sia alla base della galleria sia alla base dei diaframmi. I risultati delle prove effettuate hanno confermato lo studio idrogeologico già eseguito utilizzando parametri idrogeologici di letteratura. In particolare il modello idrogeologico eseguito evidenzia che il sopragradiante idraulico generato dalla presenza dei diaframmi della galleria artificiale sarà di alcune decine di centimetri, senza quindi condizionare l'acquifero. Inoltre è stato accertato che la direzione di flusso dell'acquifero forma con l'asse della galleria un angolo prossimo ai 30° facilitando così il deflusso verso valle. Per ottemperare a quanto prescritto dal MATTM, nell'area in esame sono state eseguite le seguenti indagini integrative al fine di implementare il modello di flusso studiato: - realizzazione di ulteriori n. 6 piezometri di controllo ubicati nel territorio comunale di San Martino Buon Albergo; - n. 2 campi prova per test di pompaggio ciascuno costituito da n. 1 pozzo di prova e n. 2 piezometri di controllo ubicati in vicini</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			nanza della futura linea ferroviaria;- n. 4 prove di pompaggio sui campi prova eseguite con portata variabile a gradini e con portata costante allo scopo di determinare i parametri idrogeologici dell'acquifero impattato dall'opera in sotterraneo;- misure piezometriche su tutti i punti di controllo (piezometri esistenti lungo la linea e nuovi piezometri appositamente realizzati per l'integrazione in oggetto) per la definizione della direzione locale di flusso della falda.
		2 SUB LOTTO MONTEBELLO VICENTINO - BIVIO VICENZA (KM 32+525,00- KM 44+250,03) - Come rete ricevente le acque del Torrente Illasi, ai fini della sicurezza idraulica delle aree limitrofe in caso di rottura arginale, è consigliato proseguire in destra idraulica il Torrente Illasi con viadotto anziché trincea, per almeno due campate (per circa 50 m)	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si fa presente che la seguente osservazione viene superata dalla prescrizione pervenuta dall'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione e dall'Autorità di Bacino del Fiume Adige che, in ambito della procedura della Conferenza dei Servizi, hanno espresso parere favorevole subordinato alla prescrizione di allungare l'attuale viadotto Illasi sia in sinistra che in destra idrografica rispettivamente di 100m.
		2 SUB LOTTO MONTEBELLO VICENTINO - BIVIO VICENZA (KM 32+525,00- KM 44+250,03) - Da Km 38+450 a Km 38+600. - In comune di Montecchio Maggiore (VI), in vista della futura nuova stazione, ma in ogni caso, in corrispondenza con un'area fortemente antropizzata e soggetta a numerosi allagamenti In caso di fenomeni meteorologici avversi, è necessario, ai fini del mantenimento dell'invarianza idraulica e della sicurezza dell'area, valutare la creazione di un invaso per la laminazione delle piene a monte del tracciato ferroviario, in grado di contenere circa 45.000-50.000 me ove il terreno è attualmente interessato da colture agricole ed è soggetto a periodici allagamenti. La nuova posizione del bacino consentirebbe inoltre di poter disporre di un maggiore volume di laminazione, aumentando la sicurezza idraulica della zona	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si fa presente che l'osservazione risulta, superata, dalla successiva richiesta e dalle osservazioni formulate da Acque del Chiampo a cui si rimanda, per gli aspetti di invarianza idraulica della zona si veda l'osservazione successiva.
		2 SUB LOTTO MONTEBELLO VICENTINO - BIVIO VICENZA (KM 32+525,00- KM 44+250,03) - Da Km 35+050 a Km 36+525. - In comune di Montecchio Maggiore (VI), le acque superficiali, defluendo lungo la rete di scolo gestita dallo scrivente consorzio (direzione NE-SW), incontrano dei restringimenti in corrispondenza del tracciato autostradale e ferroviario attuali, Tali restringimenti comportano una limitazione della portata ed il rigurgito verso monte, in grado di creare allagamenti in occasione di eventi meteorici intensi. Si prescrive di mantenere la continuità idraulica e un adeguato dimensionamento dei manufatti di attraversamento con il tracciato al fine di contenere le problematiche di smaltimento delle portate già esistenti nell'area in oggetto in particolare in corrispondenza delle Progressive 35+425' 35+475. Inoltre, dal momento che la futura nuova stazione ricadrà in corrispondenza del canale denominato "nuova scolo Cavazza", recentemente realizzato nell'ambito dei lavori per la realizzazione del nuovo svincolo autostradale allo scopo di scaricare parte della portata In eccesso proveniente dal centro abitato di Montecchio Maggiore, è indispensabile adeguare il nuovo fosso di guardia che andrà realizzato In cis a sud della nuova linea ferroviaria dalla progressiva 35+050 alla progressiva 36+525. Il nuovo fossato dovrà avere una base b=2.50 m, H=1.50 m con pendenza di fondo di-	L'area del Comune di Montecchio rientra nel bacino del F. Guà, tuttavia non vengono evidenziate criticità particolari dalle Autorità idrauliche competenti. Si ritiene, infatti, che l'invarianza idraulica in questo tratto non possa essere compromessa dal momento che la linea AV/AC si posiziona in affiancamento ai binari esistenti. Si rimanda alla documentazione redatta a valle delle richieste pervenute da parte dell'Autorità di Bacino del Fiume Adige (prot. 160 del 22-01-2016) e dell'Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta - Bacchiglione (prot. 170 del 25-01-2016) relativa alla necessità di alcuni approfondimenti e/o considerazioni sulla compatibilità idraulica dell'opera con i territori attraversati. Le note integrative rientrano fra la documentazione depositata per effetto delle integrazioni richieste prot. 0001350 CTVIA del 17/04/2016. Si precisa che la tratta Montebello Vicentino – Bivio Vicenza sono state utilizzate le analisi redatte nel 2013 dall'Autorità di Bacino Alto Adriatico che ha visto la riclassificazione di alcune aree a pericolosità idraulica; nello specifico, successivamente all'istruttoria, l'Autorità competente ha eliminato dal Pai le aree di attenzione proprio in corrispondenza dell'interferenza con il tracciato in progetto. Inoltre, dal momento che la linea AV/AC corre in affiancamento a quella esistente si è

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>rezione Vicenza - Verona. Tratto ricadente in comune di Montecchio Maggiore e Altavilla Vicentina Dovrà essere assicurata la continuità di tutti gli attraversamenti esistenti con dimensioni pari o superiori agli esistenti.</p>	<p>potuto utilizzare anche le informazioni di un modello idraulico 2D-1D condotto in occasione dello Studio di Fattibilità degli interventi idraulici connessi alla linea AV/AC in Vicenza, (2009-2011) . L'utilizzo quindi degli studi e delle considerazioni degli enti di gestione del territorio ha permesso in questo tratto la possibilità di adottare le normali metodologie, basate sui volumi di compenso individuati localmente (fossi di guardia, bacini di accumulo, etc...), per garantire l'invarianza idraulica dell'intervento, nel tratto in questione senza la necessità di sviluppare un'ulteriore modellazione 2D-1D. Gli approfondimenti progettuali confermano la compatibilità idraulica dell'opera si rimanda al parere dell'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione e dell'Autorità di Bacino del Fiume Adige che, in ambito della procedura della Conferenza dei Servizi, hanno espresso parere favorevole subordinato all'inserimento solo di 4 fornici (h=2.5m b=5m) fra le chilometriche 10+550 e 10+750.</p>
		<p>2 SUB LOTTO MONTEBELLO VICENTINO - BIVIO VICENZA (KM 32+525,00- KM 44+250,03) - 1. Tutti i tratti di una nuova inalveazione dovranno essere Intestati al Demanio dello Stato. Ramo idrico;</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si fa presente che la prescrizione sarà ottemperata in fase esecutiva.</p>
		<p>2 SUB LOTTO MONTEBELLO VICENTINO - BIVIO VICENZA (KM 32+525,00- KM 44+250,03) - 2. Tutti i fossi di guardia in terra dovranno avere una pendenza arginale pari a 3 (larghezza):2(altezza);</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si fa presente che le deviazioni dei corsi d'acqua prevedono sempre una sezione rivestita, e per questo motivo il rapporto della pendenza è 1 su 1; non si condivide la scelta di prevedere una pendenza 3/2 degli argini, mentre l'osservazione può essere recepita per i fossi di laminazione che sono in terra. La fase progettuale successiva terrà conto di questa indicazione nella valutazione degli invasi;</p>
		<p>2 SUB LOTTO MONTEBELLO VICENTINO - BIVIO VICENZA (KM 32+525,00- KM 44+250,03) - 3. La manutenzione futura dei fossi di guardia, dei sifoni e dei manufatti di attraversamento, dovrà essere a carico dell'Ente gestore della linea ferroviaria;</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si fa presente che a manutenzione futura dei fossi di guardia, dei sifoni e dei manufatti di attraversamento dovrà essere gestita con apposita convenzione.</p>
		<p>2 SUB LOTTO MONTEBELLO VICENTINO - BIVIO VICENZA (KM 32+525,00- KM 44+250,03) - 4. Le valutazioni espresse in questa fase sono propedeutiche alla presentazione di specifiche istanze di concessione che dovranno essere dettagliatamente formulate per ogni attraversamento di corso d'acqua demaniale illustrando sia la soluzione finale sia la fase cantieristica;</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si fa presente che per la realizzazione delle opere sarà formulata istanza di concessione.</p>
		<p>2 SUB LOTTO MONTEBELLO VICENTINO - BIVIO VICENZA (KM 32+525,00- KM 44+250,03) - 5. Nelle fasi di realizzazione delle opere strutturali qualora gli scavi interferissero con i corpi arginali gli stessi dovranno essere protetti con adeguati dispositivi di sostegno a perdere (palancole, diaframmi, ecc.);</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si fa presente che la prescrizione sarà ottemperata in fase esecutiva ove necessario;</p>
		<p>2 SUB LOTTO MONTEBELLO VICENTINO - BIVIO VICENZA (KM 32+525,00- KM 44+250,03) - 6. il rilevato ferroviario e I relativi manufatti dovranno assicurare l'invarianza idraulica rispetta agli Impulsi meteorici In coerenza con</p>	<p>Lo studio idrologico ed idraulico redatto in fase di progettazione definitiva è stato finalizzato ad individuare tutte le soluzioni progettuali che consentissero di fornire al territorio un'infrastruttura strategica compatibile idraulicamente con i</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>disposizioni della DGR n. 2948 del 06 ottobre 2009. Tutti gli scarichi su corpi idrici superficiali dovranno rispettare la vigente normativa nazionale e regionale sulla qualità delle acque;</p>	<p>territori attraversati. Per le valutazioni in merito all'efficienza del reticolo idrografico interferito sono stati acquisiti tutti gli studi sviluppati dagli enti di gestione del territorio, inoltre il progetto stesso è stato inserito in un quadro di strumenti legislativi e di pianificazione territoriali, sia già esistenti che in via di approvazione, quali: piani generali di bonifica e di tutela del territorio rurale; P.A.I. Pur non avendo valore urbanistico o pianificatorio, ai fini della progettazione, si è tenuto in considerazione anche quanto previsto nel Piano di Gestione del Rischio Alluvioni; direttiva che istituisce un quadro omogeneo a livello europeo per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni con l'obiettivo ultimo di ridurre le conseguenze negative per la salute umana. L'utilizzo di quanto redatto dagli Enti, la perimetrazione delle aree da attenzionare, l'individuazione di zone coinvolte da fenomeni di esondazione diffusa sul piano campagna ha comportato l'adozione di opportuni presidi idraulici, adeguate opere di trasparenza/continuità idraulica, opportuni volumi di invaso tant'è che approfondimenti progettuali, richieste dalle Autorità idrauliche competenti, hanno confermato il rispetto del principio dell'invarianza idraulica per Tr=100 anni. Si rimanda allo studio idrologico ed idraulico redatto a valle delle richieste di pervenute da parte dell'Autorità di Bacino del Fiume Adige (prot. 160 del 22-01-2016) e dell'Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta - Bacchiglione (prot. 170 del 25-01-2016) presente nella documentazione consegnata per effetto delle integrazioni al MATTM (prot. 0001350 CTVIA del 14/04/2016)</p>
		<p>2 SUB LOTTO MONTEBELLO VICENTINO - BIVIO VICENZA (KM 32+525,00- KM 44+250,03) - 7. Nei tratti immediatamente a monte e a valle degli attraversamenti ferroviari, per un'estesa minima di 10 m, le sponde dei corsi d'acqua dovranno essere protette al piede e in sponda con scogliere in pietrame; In corrispondenza degli attraversamenti del Fiume Fibbio (Progr. Km 10+000), Canale Sereghetta (Progr. Km 12+300), Canale Dugale (Progr. Km 16+500), Scolo Palù (Progr. Km 21+100) e Canale Dugale (Progr. Km 23+550), deve essere garantita la continuità della transitabilità ai mezzi operativi (larghezza di carreggiata minima 5 m e 3m per la luce libera).</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si fa presente che le opere di attraversamento idraulico nel PD sono state progettate con l'obiettivo di evitare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un rigurgito a monte provocato dalla presenza di pile in alveo; • Possibili fenomeni di erosione localizzata alla base delle opere di fondazione, causati dall'aumento della velocità della corrente in corrispondenza della sezione controllata dal ponte. <p>Al fine di evitare, dunque, effetti negativi sia al deflusso delle acque che alla struttura si è optato per uno scavalco completo del corso d'acqua che non interessasse né le aree dell'alveo attivo né gli argini, ma che necessariamente deve prevedere una deroga rispetto alla distanza di 10m fra la struttura ed il ciglio arginale. Il mantenimento, infatti, di questa distanza avrebbe comportato campate troppo lunghe, tecnicamente non realizzabili; pertanto, l'unica soluzione alternativa sarebbe stata quella di prevedere una pila in alveo che avrebbe, inevitabilmente, comportato gli effetti negativi di cui sopra.</p> <p>Si precisa inoltre che, vista l'importanza del corso d'acqua, la necessità di un transito sul ciglio del canale è stato comunque previsto, ovviamente con un'ampiezza inferiore.</p>
		<p>A completamento della Nota Prot 592/15 GENN 2016, si allega una Planimetria recante sia l'ubicazione ottimale del bacino di invaso per la laminazione delle piene a monte del tracciato ferroviario, (soluzione condivisa anche con l'Ente gestore del</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si fa presente che l'osservazione può essere recepita prevedendo uno spostamento del bacino di</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		servizio idrico integrato "Acque del Chiampo S.p.a.", - Nota Prot. n. 971/2016 del 15/01/2016 -, sia la rappresentazione del tratto di adeguamento del nuovo fosso di guardia sopramenzionato (dal Km 35+025 al km 36+540).	laminazione nell'area individuata dalla società Acque del Chiampo. Si sottolinea, tuttavia, che la nuova posizione planimetrica del bacino ricade, comunque, in un'area destinata, dal PRG di Montecchio Maggiore, ad opere d'interesse pubblico, nello specifico, come si evince dallo stralcio di seguito riportato, in un'area destinata a giardino pubblico di quartiere.
45	Sig.ra Luigina Demori 01/03/2016 DVA-2016-0005560	VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531; N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544; N° 41 DOCUMENTO DVA-2016-0005562; N° 42 DOCUMENTO DVA-2016-0005564; n°43 DOCUMENTO DVA-2016-0005561	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40; N°41 ; N° 42; N°43
46	Sig.ra Laura Palma Dal Molin 01/03/2016 DVA-2016-0005621	VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531; N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544; N° 41 DOCUMENTO DVA-2016-0005562; N° 42 DOCUMENTO DVA-2016-0005564; n°43 DOCUMENTO DVA-2016-0005561; N°45 DOCUMENTO DVA-2016-0005560;	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40; N°41 ; N° 42; N°43; N° 45
47	Sig. Stefano Dalla Valentina 01/03/2016 DVA-2016-0005618	VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531; N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544; N° 41 DOCUMENTO DVA-2016-0005562; N° 42 DOCUMENTO DVA-2016-0005564; n°43 DOCUMENTO DVA-2016-0005561; N°45 DOCUMENTO DVA-2016-0005560; N° 46 DOCUMENTO DVA-2016-0005621	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40; N°41 ; N° 42; N°43; N° 45; N°46
48	Sig. Ampelio Merzario 01/03/2016 DVA-2016-0005620	VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531; N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544; N° 41 DOCUMENTO DVA-2016-0005562; N° 42 DOCUMENTO DVA-2016-0005564; n°43 DOCUMENTO DVA-2016-0005561; N°45 DOCUMENTO DVA-2016-0005560; N° 46 DOCUMENTO DVA-2016-0005621; N°47 DOCUMENTO DVA-2016-0005618;	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40; N°41 ; N° 42; N°43; N° 45; N°46; N°47
49	Azienda Bottega Veneta S.r.l. 02/03/2016 DVA-2016-0005657	L'Azienda Bottega Veneta S.r.l. ha presentato le seguenti richieste: a - Chiede che il progetto sia modificato, per il tratto di interesse, traslando la nuova linea ferroviaria a distanza tale da non costituire interferenza alcuna, nemmeno transitoria o parziale, con la proprietà e/o con l'attività della scrivente rilocalizzando di conseguenza anche il cantiere. b - Chiede che sia disposto che la futura Si.Ta.Ve sia localizzata a Nord della nuova linea ferroviaria, in adiacenza al tracciato autostradale MI-VE.	a. L' osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. b. L' osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. Tuttavia si fa presente che la proposta di riposizionamento del tracciato SI.TA.VE è stata avanzata dal comune di Montebello Vicentino e secondo quanto anche analizzato di fatto semplifica la configurazione delle opere in progetto; in particolare determinerebbe l'eliminazione dell'interconnessione con la linea AV/AC e conseguentemente una diversa configurazione di alcune opere previste nel PD consegnato, ovvero: - eliminazione della galleria SI.TA.VE, sostituita da un semplice allungamento del viadotto Montebello; - eliminazione della variante al Rio Acquetta con salvaguardia dell'attuale trac-

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
50	Sig. Lino Tamion e dell'arch. Stefano Tamion 02/03/2016 DVA-2016-0005782	<p>I Sigg. Lino Tamion e dell'arch. Stefano Tamion hanno presentato le seguenti osservazioni e richieste:</p> <p>1. l'area oggetto di esproprio di cui ai mapp. 873 e 874 è soggetta a Piano di recupero di iniziativa pubblica denominata "Area Produttiva Einaudi" adottato e approvato nel 2003 e in ultima revisione con delibera consiliare n. 73 del 27/10/2015.</p> <p>2. Il P.D. dell'opera infrastrutturale individua un'area per realizzare un intervento di riqualificazione ambientale entro i perimetri di un Piano di Recupero in fase di attuazione e dove peraltro sono già iniziati i lavori di costruzione di un fabbricato ad uso industriale con relativa area di parcheggio di pertinenza.</p> <p>3. Stralciare l'area vincolata all'esproprio individuata con n. piano 22 dell'Elenco Ditte.</p> <p>4. Rettificare il tracciato spostando il limite completamente a Nord rispetto all'attuale sede ferroviaria verso la campagna e la zona agricola, preservando e liberando gli spazi antistanti i siti produttivi ove è in atto il Piano di Recupero di iniziativa pubblica "Area Produttiva via Einaudi".</p>	<p>ciato del corso d'acqua e revisione della conformazione dell'alveo per il solo tratto di interferenza con il nuovo sedime della linea AV/AC.</p> <p>1. e 2. Il tracciato della nuova linea AV, nel tratto in cui ricade la proprietà dei signori Tamion, corre in affiancamento alla linea storica occupandone l'attuale sedime. Pertanto, in relazione alle richieste avanzate, in fase di PE potrà essere verificata la fattibilità delle richieste in modo da mantenere l'attuale recinzione ferroviaria, comprensiva delle sole opere di mitigazione acustica dove previste.</p> <p>3. L' osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto.</p> <p>4. Il tracciato della nuova linea AV, nel tratto in cui ricade la proprietà dei signori Tamion, corre in affiancamento alla linea storica occupandone l'attuale sedime. Pertanto, in relazione alle richieste avanzate, il progetto sarà rivisitato in modo da mantenere l'attuale recinzione ferroviaria, comprensiva delle sole opere di mitigazione acustica dove previste.</p>
51	Società Corà Domenico e figli S.p.A. 02/03/2016 DVA-2016-0005712	<p>La Società Corà Domenico e figli S.p.A. ha richiesto che il progetto sia modificato, stralciando ogni eventualità espropriativa e/o di asservimento di qualsiasi porzione della proprietà Corà.</p>	<p>La soluzione proposta recepisce l'osservazione. La fascia di esproprio comprendente l'area a verde è stata eliminata. Inoltre, sono stati ripristinati i binari esistenti all'interno della fabbrica collegandoli alla modifica del tracciato della linea storica. CHIEDERE A RFI</p>
52	Comune di Zevio 02/03/2016 DVA-2016-0005744	<p>1. Considerato che il tratto insistente nel Comune di Zevio è previsto tutto in rilevato ed a una notevole quota rispetto al piano campagna (all'incirca 8 mt. sul p.c.), anche per garantire un'adeguata altezza libera per il transito sulla Strada Provinciale 20, si chiede che siano realizzate adeguate opere di mitigazione al fine di ridurre l'impatto dell'infrastruttura sul territorio circostante.</p> <p>2. LINEA FERROVIARIA - Si richiede inoltre una puntuale ed attenta valutazione e mitigazione dei rumori generati dalla nuova infrastruttura in relazione anche alla classificazione acustica del territorio interessato, di cui al Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Zevio.</p> <p>3. LINEA FERROVIARIA - Si chiede ancora un'attenta e puntuale valutazione del rischio idrogeologico Bacino dell'Adige, Regione Veneto, elaborato dall'Autorità di Bacino del Fiume Adige, nonché una valutazione del rischio alluvioni, con particolare riferimento alle elaborazioni contenute nel Piano di Gestione del Rischio Alluvioni dei Bacini Fissero, Tartaro, Casalbianco, Adige e Brenta Bacchiglione, elaborato dalle preposte Autorità di Bacino. In particolare l'area di intervento risulta interessata da uno scenario di alta probabilità (TR = 30 anni) di allagamento, con altezze idriche variabili da 1 a 2 metri. Urbanisticamente le aree ricadono in Zona E — Agricola.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Nel PD consegnato, lungo il rilevato ferroviario in comune di Zevio sono già state previste su ambo i lati fasce di mitigazione dell'infrastruttura. In particolare si prevede per la maggior parte del tratto interessato fasce arboreo arbustive in ambito agricolo (6.5-9m) e fasce arbustive (5 m).</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Nello studio acustico del Progetto Definitivo è stata considerata la zonizzazione acustica del comune di Zevio.</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Il progetto definitivo è stato sviluppato tenendo in considerazione tutta la documentazione redatta dagli Enti di gestione del territorio, tra cui il P.A.I., e la carta del Rischio Alluvioni. Il primo documento è stato utilizzato per la stima delle aree interessate da fenomeni di esondazione al fine di garantire l'invarianza idraulica con opportune opere di trasparenza. Il secondo, che rappresenta l'involuppo di n scenari basati su l'ipotesi di n rotte storiche in diversi istanti e con caratteristiche diverse, non ha valore urbanistico o pianificatorio ma è stato elemento guida nel fissare la livelletta ferroviaria, mettendo così in sicurezza l'infrastruttura in condizioni limite. Le scelte, quindi, condotte in ambito progettuale hanno considerato le direttive delle Autorità competenti e sono state condotte sempre in forma cautelativa. Su richiesta della competente Autorità di Bacino del fiume Adige, al fine di</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			consentire l'acquisizione di ulteriori elementi conoscitivi rispetto alle scelte progettuali, è stata redatta una dettagliata nota tecnica integrativa del progetto definitivo finalizzata alla valutazione della compatibilità idraulica dell'infrastruttura con i territori attraversati. Le verifiche idrauliche sono state condotte mediante l'applicazione di un modello uni-bidimensionale. La modellazione ha previsto: 1) Una ulteriore campagna di rilievi e di raccolta di informazione della rete idraulica esistente; 2) La modellazione sia della rete idraulica maggiore che di quella irrigua consortile (non considerata dal P.A.I.);3) Il confronto fra la configurazione di progetto e quella attuale.Sulla base delle verifiche e analisi di approfondimento effettuate, mediante la specifica modellazione idraulica di dettaglio, è stato appurato che la linea ferroviaria AV/AC Verona Padova (un'infrastruttura strategica di interesse pubblico) non genera effetti negativi sul territorio attraversato.La nota tecnica integrativa è stata inviata all'Autorità di Bacino del Fiume Adige che la ha approvata con prescrizioni.
		<p>4. CAVA DI PRESTITO IN LOCALITÀ SABBIONARA -</p> <p>4.1. Il progetto di scavo prevede la realizzazione di una cava a fossa, sottofalda, in cui l'altezza di scavo varierà intorno a 10 mt. Il fondo della cava presenterà superficie orizzontale alla quota di 17.60 m.s.l.m.. È prevista la restituzione finale dell'area ai proprietari ad uno stato il più possibile a quello originario ed idoneo alle necessità agronomiche.</p> <p>Nella pianificazione comunale l'area ha destinazione agricola, con le tutele e i vincoli di cui al precedente punto "1.". Il vincolo paesaggistico è riferito al Fiume Fibbio e al Torrente Illasi e l'area è, inoltre, in adiacenza ad un "Corridoio Ecologico Principale". Nelle vigenti Norme Tecniche Operative del Piano degli Interventi vigente, art. 6.11, lett. "A", è vietata l'apertura di nuove cave, pertanto, tale previsione si pone in contrasto con la vigente pianificazione comunale.</p> <p>Particolare attenzione dovrà porsi nel ripristino ambientale del sito.</p> <p>4.2. Dovrà essere redatto un piano del traffico e individuati gli impatti dello stesso sul territorio.</p>	<p>Le osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS.</p> <p>Nei documenti presentati dal proponente in risposta richieste di integrazione (Prot. 0001350 del 14/04/2016) è stata condotta la verifica sulla fattibilità di soluzioni alternative ai siti di approvvigionamento di materiale inerte e deposito dei materiali di scavo individuati nel Progetto Definitivo.</p> <p>Per effetto del suddetto riesame sono state escluse le cave apri e chiudi di “Zevio, loc. Sabbionara” e “La Gualda”.</p> <p>Si evidenzia, tuttavia, che al fine di definire i flussi di traffico nella fase di costruzione è stato redatto apposito studio del traffico che ha analizzato nel dettaglio gli spostamenti dei materiali per l'intero 1° Lotto Funzionale Verona- Bivio Vicenza (documento “Studio di traffico nella fase di cantiere” IN0D01D2SDCA0000001A).</p>
		<p>5. SITO DI PRODUZIONE INERTI E RECUPERO AMBIENTALE: CASSA DI ESPANSIONE ZEVIO - Il comune di Zevio ha presentato osservazioni riferite al sito di produzione inerti e recupero ambientale, situato in località Diga:</p> <p>5.1. si richiedono soluzioni viabilistiche che non prevedano l'utilizzo della viabilità comunale (Via Ponte Perez, Via Diga e Via Case Nuove Sinistra Adige), privilegiando il collegamento diretto a mezzo ponte sul Canale ex Sava con la cava di Zevio, nonché la viabilità di cantiere appositamente predisposta. La nuova viabilità individuata dovrà essere previamente concordata con il Comune al fine di valutarne la consistenza, lo stato e la destinazione a fine cantiere;</p> <p>5.2. dovrà essere precisato se l'area sarà restituita ai proprietari e se la stessa potrà essere riutilizzata all'uso agricolo, stante anche la presenza delle zone umide di progetto e se siano previsti indennizzi ai proprietari medesimi;</p> <p>5.3. nell'eventuale realizzazione e gestione di tutte le opere, ed in particolare della cava e della cassa di espansione, dovranno essere garantiti eventuali diritti di transito, irrigazione, ecc. alle proprietà confinanti;</p>	<p>Le osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS.</p> <p>Nella configurazione dello scenario alternativo ai siti di approvvigionamento di materiale inerte e deposito dei materiali di scavo individuati nel Progetto Definitivo, definito per effetto delle richieste di integrazione (nota prot. 0001350 del 14.04.2016) la cava apri e chiudi di Zevio “loc. Sabbionara” è stata eliminata, mentre viene confermato il sito in località “La Diga” con destinazione a bacino irriguo. La finalità dell'intervento trova riscontro nello “Studio per il recupero naturalistico e morfologico del fiume Adige – Tratto Pontoncello – Tombazosana” redatto dall'Autorità di Bacino del Fiume Adige (2008).</p> <p>L'intervento è stato inserito nel “S.I.A.-Opere in variante” (aggiornato per le richieste di integrazione) e conseguentemente sono stati valutati i prevedibili impatti su tutte le componenti ambientali (rumore, polveri, inquinamenti del suolo, acqua e aria, vegetazione, flora, fauna, etc....) e predisposto il progetto delle opere di mitigazione (cfr. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE – BACINO IRRIGUO ZEVIO OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE -</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>5.4.durante l'esecuzione dei lavori e in fase di esercizio dell'opera, dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti necessari alla riduzione al minimo degli impatti sull'ambiente circostante, sia sotto il profilo dei rumori, polveri, inquinamenti del suolo, acqua e aria, avuto riguardo alla spiccata caratterizzazione agricola della zona interessata e della vicinanza con il Sito di Importanza Comunitaria denominato Fiume Adige;</p> <p>5.5.L'intervento di escavazione d'inerte condiziona in forma grave il sistema di adduzione dell'acqua derivata dall'ex Canale Sava agli utenti consortili e l'accesso alle proprietà costituenti Il Consorzio Vesentini, ubicate a valle dell'area di cava interessata già evidenziata nel progetto stesso.</p> <p>5.6.Il Consorzio Vesentini, nelle persone dei consorziati si oppone all'attivazione di tale cava quale nocumento condizionante in modo esasperato la gestione dei fondi agricoli confinanti.</p>	<p>RELAZIONE DESCRITTIVA : Elab. IN0D01DI2RHSA000G003C). Con il monitoraggio ambientale previsto saranno verificati in corso d'opera e nella fase post operam l'efficacia degli interventi di mitigazione e le misure di contenimento adottate.</p> <p>Nello Studio di Incidenza (aggiornato per le richieste di integrazione) sono stati valutati gli effetti ed eventuali interferenze con il citato Sito di Importanza Comunitaria.</p> <p>Per quanto riguarda lo studio degli effetti sulla viabilità locale, le criticità e le richieste riguardo alle soluzioni viabilistiche da adottare per la movimentazione dei mezzi di cantieri sono superate con la configurazione del citato scenario che prevede nel comune di Zevio il solo sito in loc. Diga. Gli elaborati di progetto definitivo individuano sia come quadro di insieme che come dettaglio specifico, le viabilità interessate al collegamento del cantiere con il sito. La viabilità utilizzata dai mezzi d'opera sono V. Mazzagnina, V. Boscaglia loc. Sabbionara.</p> <p>Si evidenzia, tuttavia, che: nel parere della regione Veneto (DGR 1595) con riferimento alle cave di prestito, tra gli scenari proposti (scenari 0-1-2-3) risulta ambientalmente e socio-economicamente compatibile il solo scenario indicato come scenario (ipotesi solo mercato)</p>
		<p>6. Luca Grigolini - Il sig. Luca Grigolini chiede che venga prevista una adeguata barriera antirumore compatibile con l'allevamento intensivo di galline di sua proprietà.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. La norma non prevede la protezione acustica per questa tipologia di recettore; Tuttavia la richiesta formulata potrebbe essere accolta, assimilando nello studio acustico la superficie dell'allevamento ad area residenziale.</p>
53	<p>Comune di Verona 02/03/2016 DVA-2016-0005808</p>	<p>Il Comune di Verona ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>1. INQUINAMENTO ACUSTICO</p> <p>a) Pur prendendo atto che il censimento dei recettori è stato aggiornato rispetto ai dati risalenti al 2004 (141 nuovi recettori rispetto ai 686 del 2004), si evidenzia che non risultano essere stati inseriti negli scenari a medio e lungo termine i recettori residenziali riferiti a P.U.A. approvati (PUA DOLOMITI S:N. 454) o in corso di approvazione (P.U.A. Cercola S.N. 402). Si ritiene infatti che tali recettori debbano essere considerati, essendo peraltro ricadenti nelle fasce di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria come definite dal DPR 459/1998.</p> <p>b) Nel tratto iniziale, in uscita lato est dalla stazione di Verona Porta Vescovo, la nuova linea si mantiene in stretto affiancamento alla linea storica per circa 4 km. Planimetricamente, dal km 1+900 al km 3+400 circa, è previsto uno spostamento della linea storica verso nord, tale da consentire l'inserimento della nuova linea AV/AC sul sedime ferroviario esistente, essendo tale zona caratterizzata da una densità edilizia molto elevata con prevalenza di palazzine a 3 – 5 piani.</p> <p>Gli interventi di mitigazione previsti in questo tratto (barriere nuove ed esistenti) consentono un miglioramento del clima acustico, tuttavia permangono in facciata agli edifici i superamenti rispetto ai limiti di legge (cd. conflitti). Per tutte queste situazioni si è provveduto, nella valutazione previsionale d'impatto acustico.</p> <p>Si segnala in proposito che ai sensi dell'art. 4 comma 4 del DPR 459/1998 gli interventi diretti sui recettori dovranno essere attuati "... sulla base della valutazione di</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.</p> <p>a) Il censimento dei recettori condotto con lo studio acustico del PD, riporta l'individuazione di tutti i recettori presenti sul territorio al momento dell'indagine. In fase di redazione dello studio, sono stati acquisiti gli strumenti urbanistici vigenti di tutti i comuni. In ottemperanza al DPR 459/98 e così come stabilito dalle linee guida di progettazione ItalFerr, nello studio acustico si è quindi tenuto conto di tutte le aree di espansione individuate dagli strumenti urbanistici vigenti. Per le aree non edificate le simulazioni sono state effettuate posizionando dei punti ricettori sul perimetro a 4 mt di altezza sul piano di campagna, in quanto la parte di intervento eccedente è a carico del titolare della concessione edilizia.</p> <p>Riguardo al P.U.A. approvato (PUA DOLOMITI SN. 454) o in corso di approvazione (P.U.A. Cercola S.N. 402), dallo strumento urbanistico si evince che:</p> <p>I. Fatto salvo che il PRG vigente riporta nell'area in questione servizi pubblici di interesse locale e verde, le edificazioni previste dal PUA Dolomiti consistono in n. 7 villini di 2 piani di altezza "massimi" situati presumibilmente tra i 240 e i 290 m dalla linea, che, peraltro, sono già protette dalla barriera BA06 Tipo H6 dello standard RFI;</p> <p>II. Il PUA Cercola non risulta ancora approvato e pertanto non è stato considerato.</p> <p>b) Nel tratto in questione, in ottemperanza alla prescrizione n. 2 punto b) della</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>una commissione istituita con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dei trasporti e della navigazione e della sanità, che dovrà esprimersi, di intesa con le regioni e le province autonome interessate, entro quarantacinque giorni dalla presentazione del progetto.”</p> <p>Inoltre, data la vicinanza della nuova linea con le abitazioni, le barriere proposte potrebbero verosimilmente determinare l'inagibilità di alcuni locali, in particolare quelli posti ai piani inferiori degli edifici prospicienti alle barriere stesse, in quanto potrebbero venir meno gli standard minimi di aero - illuminazione dei locali.</p> <p>Si ritiene necessario valutare tecnicamente, economicamente e in termini di efficacia l'opportunità di installare una barriera a copertura totale o tunnel almeno nel tratto che va dal recettore R1107 a R1551, come del resto indicato anche dalla Commissione Speciale VIA nel parere (codice elaborato 33-CSVIA-PRR-VIA del 06/12/2005) pag. 8 laddove viene indicato "... Inoltre è da valutare, secondo il Gruppo Istruttore, se la realizzazione dell'ecotunnel nell'abitato di San Michele (Comune di Verona) consente la migliore mitigazione ambientale per quanto riguarda l'inquinamento da rumore e l'impatto sul paesaggio.” e pag. 17 prescrizione n. 8 "... valutare, fornendo adeguati approfondimenti progettuali e relativa giustificazione della scelta adottata, quale delle seguenti alternative consente la migliore mitigazione degli impatti che l'opera induce in corrispondenza dell'attraversamento dell'abitato urbano in località San Michele tra le progressive dal km 1+00 al km 3+500: realizzazione dell'ecotunnel, rilevante abbassamento dei binari...”</p> <p>L'art. 3 del D.P.C.M. 14 novembre 1997 prevede inoltre che all'esterno delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura, la sorgente ferroviaria, in questo caso specifico, concorre comunque al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione in riferimento alla zonizzazione acustica comunale, approvata con delibera di Consiglio Comunale del 13 novembre 1998 n. 108.</p> <p>c) Si evidenzia inoltre che con Deliberazione di Consiglio Comunale del 30 Luglio 2008 N. 46 è stata individuata l'area di proprietà comunale e demaniale ai fini dell'istituzione del Parco dell'Adige – area naturale protetta di interesse locale – L.R. 16 agosto 1984 n. 40 art. 27”, come evidenziato nell'estratto al P.I. sotto riportato.</p> <p>L'area a parco pubblico rientra CLASSE I del D.P.C.M. 14/11/1997, aree particolarmente protette: rientrano in questa classe, infatti, le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione. La valutazione d'impatto acustico, non ha considerato tale elemento.</p> <p>Si chiede di verificare la rispondenza dei contenuti del piano di monitoraggio, con le "Linee guida per il controllo e il monitoraggio acustici ai fini delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni VIA”, dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), approvato dal Consiglio Federale nella seduta del 20 ottobre 2012 – DOC. n. 25/12 e in particolare nella parte II "protocollo per la verifica dell'efficacia delle mitigazioni previste nei pareri di compatibilità ambientale delle infrastrutture ferroviarie” e parte III "protocollo per la verifica dell'efficacia delle mitigazioni previste nei pareri di compatibilità ambientale di grandi opere”.</p> <p>d) Nel Comune di Verona è previsto solo il cantiere base C.B. 1.1 nel quale non so-</p>	<p>Delibera CIPE 94/200, più precisamente dal km 0+850,00 al km 2+130,00, è stato creato uno sfalsamento altimetrico di circa 2,50 m. fra la quota dell'attuale sede LS e la quota della nuova linea AV/AC. Inoltre è stata prevista una barriera biassorbente di altezza pari a 6 m su p.f. tra la linea storica e la linea AV.</p> <p>Nello specifico, gli impatti residui, particolarmente elevati nel tratto tra il km 1+100 e il km 1+800, sono quindi determinati dall'esercizio della Linea Storica, piuttosto che dalla nuova linea AV/AC.</p> <p>A tal proposito occorre evidenziare che già in fase di attuazione del Piano di risanamento nazionale predisposto da RFI, i vincoli dovuti ai ridottissimi spazi a disposizione e la posizione prospiciente degli edifici sulla sede ferroviaria, non hanno consentito la predisposizione di interventi efficaci in termine di riduzione dei livelli acustici. L'unica soluzione individuata è stata quindi quella di prevedere la realizzazione di una barriera trasparente di altezza massima di 1 m su muro esistente idoneo a sostenere i carichi indotti da barriere di maggiore altezza.</p> <p>Pertanto, tenuto conto dei vincoli sopra descritti, dello sfalsamento altimetrico tra la linea storica e la nuova linea AV/AC nonché della larghezza della sede di progetto (4 binari) e del ridotto spazio a disposizione, non risulta praticabile l'inserimento di un tunnel acustico, come emerge dalla sezione di progetto al km 1+500.00 sotto riportata.</p> <p>Per quanto concerne gli impatti oltre la fascia di pertinenza acustica dell'infrastruttura ferroviaria, per effetto delle richieste del MATTM in fase di istruttoria V.I.A., è stato predisposto un apposito approfondimento riguardante il tratto compreso tra le progressive km 1+106 - km 1+800 dove è presente sul lato sud l'area verde del Parco dell'Adige, inserita nella Zonizzazione Acustica del comune in classe II, mentre sul lato nord vi è l'abitato di Verona classificato in classe IV.</p> <p>Sono stati quindi analizzati nel dettaglio i livelli acustici in corrispondenza di ulteriori 168 edifici ricadenti nella fascia da 250 m a 500 m.</p> <p>Ad eccezione dell'area del Parco dell'Adige, i risultati delle simulazioni non evidenziano situazioni di superamento dei limiti della zonizzazione acustica al di fuori della fascia di pertinenza del DPR 459/98.</p> <p>c) In ottemperanza al DPR 459/98 e alle linee guida di progettazione ItalFerr, le aree a parco sono state mitigate relativamente al solo periodo diurno e per le sole aree effettivamente fruite, considerando un ricettore posto ad altezza + 2 m sul pdc.</p> <p>Da evidenziare che PRG vigente classifica parte dell'area prospiciente la linea come aree agricole</p> <p>d) Saranno adottate tutti gli accorgimenti e le misure indicate nell'osservazione.</p> <p>Si evidenzia che l'ubicazione del C.B.1.1 è stata modificata</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>no previste lavorazioni rumorose trattandosi in particolare di alloggi del personale e servizi. Per questo cantiere base è prevista come opera di mitigazione una duna perimetrale di altezza pari a 2 m.</p> <p>Si prescrive, in linea generale, con riferimento alle attività del cantiere lungo il tracciato quanto segue, anche in riferimento all'art. 18 del vigente Regolamento Comunale per la Disciplina delle Attività Rumorose, approvato con D.C.C. n. 53 del 08/10/2015:</p> <p>a) dovrà essere adottata ogni possibile misura organizzativa per ricondurre le attività più disturbanti sotto il profilo acustico alle seguenti fasce orarie: dalle ore 08:00 alle ore 12:30 e dalle ore 14:00 alle ore 19:00;</p> <p>b) dovranno essere avvertiti i recettori più disturbati dall'attività del cantiere mediante avvisi e/o l'apposizione di cartelli ben visibili sulla recinzione del cantiere;</p> <p>c) dovrà essere preventivamente nominato un Responsabile della Gestione Acustica del cantiere;</p> <p>d) gli avvisatori acustici saranno utilizzati solo se non sostituibili con altri di tipo luminoso e nel rispetto delle vigenti norme antinfortunistiche;</p> <p>e) tutte le macchine del cantiere dovranno essere conformi al D.Lgs. 04/09/2002 n. 262 e mantenute in efficienza.</p>	
		<p>2. ELETTROMAGNETISMO</p> <p>a) Le fasce di rispetto degli elettrodotti e delle cabine di trasformazione dell'energia elettrica (planimetricamente definite dalla D.P.A.) sono caratterizzate da un'induzione magnetica di intensità maggiore o uguale all'obiettivo di qualità. A tal proposito si evidenzia che sulla G.U. del 5 luglio 2008 n. 156 è stato pubblicato il Decreto 29 maggio 2008. Tale decreto approva una metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto pertinenti alle linee elettriche aeree ed interrate, esistenti e di progetto e alle cabine elettriche. Dagli elaborati depositati emerge che è stata calcolata, per l'intero tratto di elettrodotto che interessa il Comune di Verona, la DPA (Distanza di Prima Approssimazione). Si rammenta che all'interno delle fasce di rispetto (art. 4, comma 1, lett. h, della legge 36/2001) non è consentita alcuna destinazione di edifici a uso residenziale, ovvero che comporti una permanenza superiore a quattro ore.</p> <p>Relativamente alla S.S.E. "San Martino B.A." che ricade nel territorio comunale del Comune di Verona non risulta indicata una D.P.A. al fine di valutare il rispetto dei limiti di campo elettromagnetico (obiettivo di qualità) presso le abitazioni prospicienti in Via Pontara Sandri.</p> <p>Si richiede inoltre di valutare dal punto di vista tecnico - economico la fattibilità dell'interramento della linea elettrica prevista sul territorio comunale del Comune di Verona, al posto della linea aerea, sia per limitare l'esposizione ai campi elettromagnetici della popolazione e per evitare di vincolare parti di territorio attraversate dalla linea aerea.</p> <p>b) Si fa presente inoltre che il cantiere base denominato C.B. 1.1, risulta in prossimità di una linea di alta tensione in gestione di AGSM, è opportuno che sia valutata la citata DPA Decreto 29 maggio 2008, come già descritto in precedenza si ricorda infatti che all'interno delle fasce di rispetto (art. 4, comma 1, lett. h, della legge</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.</p> <p>a) Per tutte le sottostazioni elettriche, è stato effettuato uno studio dell'andamento dei livelli di campo magnetico a frequenza industriale in ottemperanza al DPCM 8 Luglio 2013 e al D.Lgs 81/2008. Lo studio dell'andamento dei campi magnetici a frequenza industriale per la sottostazione è presente nel documento "ANDAMENTO DEI LIVELLI DI CAMPO MAGNETICO A FREQUENZA INDUSTRIALE NELLA SSE AV/AC DI S. MARTINO B.A., BELFIORE E LOCARA".</p> <p>Il confronto tra valori di induzione magnetica calcolati e i limiti ammessi per la popolazione nella costruzione di nuovi elettrodotti dal DPCM 8 luglio 2003 evidenzia quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • All'esterno dell'area della SSE il livello di induzione magnetica, si mantiene per la maggior parte all'interno dei limiti ammessi, viene superato il valore 3 µT su un'area piuttosto limitata immediatamente all'esterno della recinzione nella zona entra-esce AT, con una fascia larga circa 3 m, lunga circa 35m; all'interno di quest'area non vi è la presenza di recettori sensibili. • All'ingresso della SSE l'elettrodotto si contraddistingue per una DPA di circa 21 m <p>Il confronto tra valori di induzione magnetica calcolati e i limiti ammessi per i lavoratori dal DLgs 81/2008 evidenzia i seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • All'esterno dell'area della SSE il livello di induzione magnetica non supera mai i 500 µT. • All'interno dell'area della SSE il livello di induzione magnetica supera i 500 µT in zone di dimensioni molto limitate nell'intorno della superficie dei cavi MT, che rimangono circoscritte all'interno del banco tubi di connessione tra i trasformatori di trazione e il fabbricato. Le sottostazioni non sono presidiate, gli

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>36/2001) non è consentita alcuna destinazione di edifici a uso residenziale, ovvero che comporti una permanenza superiore a quattro ore.</p>	<p>operatori accedono in sito per eseguire attività di manutenzione, comunque non sussistono condizioni di pericolo per la salute del lavoratore.</p> <p>b) È possibile, in linea di principio, progettare il sistema di adduzione della alta tensione alla sottostazione di conversione mediante cavidotti, ma questa soluzione tecnica presenta degli elementi che vanno considerati:</p> <p>i. La lunghezza dei cavidotti è tipicamente più elevata rispetto la soluzione aerea dovendo questi seguire percorsi adiacenti a vie di comunicazione carrabili essendo necessario garantirne la facile accessibilità per le operazioni di manutenzione.</p> <p>ii. È possibile che i cavidotti causino interferenze con sottosistemi preesistenti di non facile ed economica risoluzione.</p> <p>iii. Durante la fase costruttiva l’impatto sul territorio è molto elevato rendendosi necessarie operazioni, quali quelle di scavo ed eventualmente di consolidamento.</p> <p>iv. La costruzione e la successiva manutenibilità dei cavidotti richiede l’introduzione di pozzetti di ispezione e di giunzione a distanze tali da risultare molto impattanti sul territorio.</p> <p>v. La realizzazione dei cavidotti pone comunque dei vincoli di utilizzo della zona interessata al passaggio dell’infrastruttura (ad es. non sono utilizzabili i terreni per porre a dimora piante a radicamento profondo etc.). Si rimanda agli allegati 2.13-07b_A-B-C il raffronto planimetrico dei due tracciati della linea elettrica (aereo e interrato). Relativamente all’incidenza dei campi elettromagnetici sulla popolazione, si rimanda all’elaborato “Relazione tecnico descrittiva e architettura del sistema Linea primaria A.T. 132 kv” dove vengono riportate le verifiche del campo magnetico, e le relative fasce di rispetto, come stabilito dal decreto del 8 luglio 2003.</p>
		<p>3. RISPARMIO ENERGETICO In linea con le politiche di risparmio energetico che il Comune di Verona sta predisponendo, si chiede di applicare i pannelli fotovoltaici sul tunnel proposto precedentemente (nel tratto che va dal recettore R1107 a R1551), devolvendo i proventi della gestione energetica al Comune di Verona.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. La richiesta non è recepibile, in considerazione dei vincoli già descritti, dello sfalsamento altimetrico tra la linea storica e la nuova linea AV/AC, nonché della larghezza della sede di progetto (4 binari) e del ridotto spazio a disposizione.</p>
		<p>4. ARIA a) Modello previsionale Si prende atto della modellazione utilizzata, che si ritiene adeguata in quanto a strumentazione software e modellazione delle emissioni. Per quanto riguarda i dati utilizzati, si osserva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la stazione meteo ARPAV di Roverchiara rispecchia le condizioni della pianura, mentre l’infrastruttura corre lungo la pedemontana, per la quale è più rappresentativa la stazione meteo di Buttapietra o Illasi; • la simulazione della dispersione degli inquinanti ha utilizzato i dati meteo del 2014, annualità caratterizzata da una anomala piovosità. E’ più adeguata una simulazione su un anno tipo ricavato dalle misurazioni di almeno 10 anni. <p>b) Mitigazioni Si prende atto delle mitigazioni previste, si chiede tuttavia di implementare anche le</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.</p> <p>a) Per caratterizzare meteo climaticamente le aree attraversate dal tracciato della linea ferroviaria ad AV/AC, sono stati utilizzati i dati meteorologici della rete di monitoraggio gestita dall’A.R.P.A. Veneto, scegliendo le stazioni di monitoraggio in base alla prossimità delle stesse con il tracciato in progetto ed in base alla disponibilità dei dati meteorologici. Si elencano di seguito le stazioni utilizzate corredate dalle coordinate geografiche.</p> <p>Comune Provincia LON [°E] LAT [°N] Roverchiara Verona 11.25143 45.26514 Arcole Verona 11.29606 45.37484 Brendola Vicenza 11.46946 45.47142 Lonigo Vicenza 11.37990 45.38992</p> <p>Il calcolo delle concentrazioni medie degli inquinanti su oraria è stato condotto</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>seguenti misure per un più efficace contenimento delle emissioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • compattazione delle piste di cantiere; • utilizzo di irroratori per limitare il sollevamento delle polveri; • copertura di tutti i carichi di materiali polverulenti e dei depositi di materiali polverulenti poco movimentati; • limitare per quanto possibile le altezze di getto dei materiali; • privilegiare per quanto possibile l'impiego di mastice d'asfalto e di bitumi a caldo con bassa tendenza di esalazione di fumo • privilegiare l'uso di carburanti a basso tenore di zolfo e usare veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE Fase IIIB o, in alternativa, veicoli muniti di filtri antiparticolato con certificazione VERT ; • eseguire la manutenzione periodica dei macchinari come previsto dalle case fornitrici; • informare le maestranze di come comportarsi per ridurre le emissioni di cantiere. • limitare l'uso di gruppi elettrogeni all'interno dei cantieri, predisponendo adeguati allacciamenti elettrici possibilmente con un contratto che preveda la fornitura di energia prodotta da fonti energetiche rinnovabili (FER). <p>c) Monitoraggio Si prende atto delle attività di monitoraggio della qualità dell'aria previste, che si ritengono adeguate come posizione, tipologia di misurazione e frequenza. Si chiede tuttavia che sia garantito l'accesso in diretta ai dati misurati ovvero sia fornita una relazione dei risultati entro 30gg dal termine di ciascun periodo continuativo di misure, per ogni postazione.</p> <p>d) Informazione al pubblico Data l'estrema vicinanza del futuro fronte di avanzamento dei lavori alle residenze del quartiere San Michele, si chiede la disponibilità ad un incontro con la popolazione relativa a emissioni, mitigazione e monitoraggio.</p>	<p>con la catena di modelli CALMET-CALPUFF, che è stata utilizzata per ricostruire lo stato dell'atmosfera nel periodo di tempo compreso tra il 01/01/2014 ed il 31/12/2014.</p> <p>Per dettagli si rimanda allo studio Atmosferico del SL01, consegnato nell'ambito della documentazione depositata per le risposte alle richieste dell'integrazione (PROT.001350/CTVA del 14-04-2016).</p> <p>b) Le misure di mitigazione necessarie sono state inserite nello Studio Atmosferico del SL01 e nel SIA SL01 .</p> <p>c) Sarà fornita una scheda di fine misura/relazione dei risultati entro 30gg dal termine di ciascun periodo continuativo di misure.</p> <p>d) Si darà la disponibilità ad un incontro con la popolazione relativa a emissioni, mitigazione e monitoraggio</p>
		<p>6. AREA PARCO DEL GIAROL GRANDE Con riferimento al tracciato della nuova pista di cantiere insistente nell'area del Giarol Grande, lungo la fossa Morandina – Torrente Valpantena, si evidenzia che tale tracciato interseca e si sovrappone al percorso pedonale attrezzato e alla fascia boscata ripariale realizzati dal Comune di Verona. Si ritiene opportuno, vista la notevole valenza ambientale della rete ecologica realizzata, che vengano adottate adeguate misure per la sua salvaguardia tramite opportune azioni quali mitigazioni specifiche, la previsione di un ripristino, ovvero lo spostamento del tratto di pista di cantiere a sud della fascia boscata lungo l'area agricola esistente, etc.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Il tratto della nuova pista di cantiere ricade all'interno di un'area di mitigazione prevista nel PD, quindi oggetto di esproprio (intervento di ricostituzione della fascia boscata interferita lungo la linea storica; ricostituzione lungo il nuovo margine determinato dall'AV-AC nell'ambito del Parco dell'Adige (dal km 0+600 al km 1+600). Si recepisce la richiesta: a fine lavori, all'interno del previsto intervento a verde del PD, si potrà provvedere a ripristinare il percorso pedonale, pavimentando i tratti di pista di cantiere e destinandoli percorsi ciclo-pedonali.</p>
		<p>7. TUTELA DEL SUOLO Si rileva che il tracciato della infrastruttura proposta si sviluppa interamente all'interno dell'area di ricarica degli acquiferi come definita dall'articolo 52 delle norme tecniche di attuazione del Piano d'area Quadrante Europa (PAQE). Relativamente alle problematiche idrogeologiche, si osserva quanto segue: a) Il tracciato proposto si trova, relativamente ai pozzi denominati Basse di San Michele, siti in Via Dietro Campagnole, al di fuori della fascia di rispetto ma a monte e, pressoché perpendicolare alla direzione del deflusso della falda freatica;</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. a) I pozzi siti in Via Dietro Campagnole si trovano a ca. 400 m dall'asse ferroviario in progetto che in quel tratto corre su un modesto rilevato in affiancamento all'esistente ferrovia; pertanto essendo la ferrovia distante il doppio del raggio d'influenza non può generare alcuna criticità né sotto l'aspetto idrogeologico né sotto l'aspetto dell'inquinamento della falda. La stratigrafia locale è così rappresentata: Da 0 a 12 m da p.c. : Ghiaie grossolane con sabbia; Da 12 a 15 m da p.c.: Limi sabbio</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>pertanto si ritiene che il dilavamento delle acque meteoriche del tracciato medesimo comporterà una possibile criticità che potrebbe interessare le acque di falda che vengono intercettate dai medesimi pozzi;b) eventuali strutture geotecniche (pali di fondazione, paratie, ecc.) previste lungo il tracciato non dovranno in alcun modo intercettare la superficie freatica né tantomeno interferire con la stessa;c) i materiali utilizzati per le fondazioni del tracciato, dovranno assicurare il rispetto dei limiti indicati dalla normativa vigente per le cessioni di sostanze che potrebbero inquinare la falda o il terreno.Si chiede inoltre di mantenere sia durante la cantieristica, sia durante la fase d’esercizio dell’opera, il regime idraulico dei corsi d’acqua denominati fossa Morandina, torrente Fiumicello.</p>	<p>argillosi;oltre 15 m da p.c.: Sabbie fini.Poiché la profondità dei filtri dei pozzi in questione sono sempre a profondità maggiori di 40 m da p.c. l’acquifero produttivo è quello delle sabbie fini presente oltre i 15 m idraulicamente separato dalle soprastanti ghiaie sabbiose per la presenza del livello limo sabbioso argilloso intermedio. Pertanto i pozzi sono comunque preservati da qualunque criticità ambientale.b) Lungo il tracciato sono presenti diverse opere d’arte:- Viadotti: sono tutti con fondazioni profonde su pali poiché i terreni non sono idonei per soluzioni con fondazioni dirette per evidenti problemi geotecnici (modesta capacità portante e cedimenti attesi non compatibili con le strutture in elevazione). Si ritiene che durante la fase costruttiva l’uso di fanghi bentonitici possa intorbidire temporaneamente la falda con materiali del tutto naturali (argilla bentonitica) mentre a lungo termine l’alterazione della morfologia piezometrica è del tutto locale rispetto alle dimensioni areali dell’acquifero; il flusso idraulico non viene interrotto ed è sempre garantito data la distanza tra palo e palo essendo deviato solo localmente nell’intorno del palo stesso.Galleria Artificiale S. Martino Buon Albergo: E’ stato studiato l’impatto della galleria San Martino Buon Albergo sul sistema idrogeologico. A tal fine è stato implementato un modello numerico di flusso delle acque sotterranee; tale strumento è stato finalizzato al possibile innalzamento del livello freatico indotto dalle diaframature sul lato sopra-gradiente dell’opera e dal contestuale abbassamento in quello sottogradiente e alla modifica nella direzione del flusso idrico sotterraneo. I risultati della modellazione hanno condotto alle seguenti conclusioni: nello scenario 1 (con direzione di falda perpendicolare alla galleria artificiale) le variazioni del carico piezometrico risultano estremamente modeste in quanto raggiungono valori massimi di circa 0.25 m, sia in termini di innalzamento a monte che di abbassamento a valle dei diaframmi, per un breve tratto centrale della galleria artificiale. Ancor meno significativi risultano gli effetti nello scenario 2 (con direzione di falda incidente a 45° rispetto alla galleria artificiale), nel quale le isovariations del carico piezometrico risultano contenute in circa 0.15 m. Il primo scenario rappresenta il massimo impatto potenzialmente indotto dalla galleria mentre il secondo rappresenta l’impatto atteso, stante la direzione di falda ricostruita sulla base dei dati attualmente disponibili. Pertanto si ritiene influente l’impatto della galleria sul sistema delle risorgive; le variazioni di carico idraulico attese alle sorgenti risultano, in tutti i casi, modeste, soprattutto se confrontate alle fluttuazioni stagionali e pluriennali della falda.Per quanto attiene il possibile depauperamento delle risorgive, essendo ubicate solo a nord dell’infrastruttura il modesto effetto diga dei diaframmi esclude tale eventualità.Comunque in fase costruttiva è previsto idoneo sistema di monitoraggio ante e post operam da concordare con gli enti competenti in termini di punti di misura tipologia e frequenza delle analisi. Durante la fase costruttiva è previsto il monitoraggio con datalogger delle variazioni del livello di falda indotte dai diaframmi ed il monitoraggio della portata delle sorgenti di terrazzo poste in vicinanza dell’opera.c) È stato redatto il PUT ai sensi della normativa vigente. In fase di progettazione definitiva è stata condotta la campagna per la caratterizzazione delle terre e rocce da scavo). In generale,</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>8. ACQUE E SCARICHI</p> <p>a) Scarichi reflui</p> <p>Sul territorio comunale di Verona, viene individuato un campo base in loc. "Pellegrina", al confine con il comune di San Martino Buon Albergo, dove verrà realizzata una struttura composta di strutture ricettive/ricreative e uffici per il personale che verrà impiegato nella realizzazione dell'opera in oggetto.</p> <p>Nello specifico, viene indicata la permanenza di 220 operai e 60 impiegati, e viene stimato uno scarico di reflui pari a 17.000 litri/giorno.</p> <p>Dalla documentazione allegata (rif. IN0D00DI2SHSAOOOG002C -cantieri e campi base), si evince che tali scarichi reflui verranno scaricati nel corpo recettore "fossa Mattarana", evidenziando che la stessa non è assolutamente idonea a ricevere scarichi reflui, trattandosi infatti di un canale irriguo del Consorzio di Bonifica</p> <p>Si evidenzia inoltre che a pochi metri a sud dal campo base vi è un campo pozzi per l'alimentazione dell'acquedotto comunale.</p> <p>Si segnala che il campo base proposto è ubicato nell'area di tutela del pozzo ad utilizzo idropotabile, dove si applicano le norme di tutela e salvaguardia previste dall'art. 94 del D. Lg vo 152/2006 dal Piano Regionale di Tutela delle Acque e dagli atti di indirizzo regionali di applicazione del Piano. In particolare quanto previsto dagli artt. 15 e 16 delle NTA del Piano di Tutela delle Acque (Deliberaz. Cons Reg_n_107 del 05/11/2009, modificata con D.G.R. n 842 del 15/05/2012).</p> <p>L'art. 16 delle NTA del Piano di tutela delle Acque specifica che -nella zona di rispetto sono vietati l'insediamento dei seguenti centri di pericolo e lo svolgimento delle seguenti attività:</p> <p>a) dispersione di fanghi e acque reflue, anche se depurate;</p> <p>d) dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade;</p> <p>k) pozzi perdenti</p> <p>Pertanto, non potendo scaricare nella fossa Mattarana, ed essendo vietato lo scarico al suolo di acque reflue e fanghi, anche se depurati, in riferimento alle acque reflue assimilabili alle domestiche derivanti dall'intervento in oggetto, si prescrive che siano opportunamente scaricate in fognatura dinamica comunale, secondo le specifiche tecniche dettate dall'ente gestore Acque Veronesi Scari, documentazione in possesso dello Scrivente, risulta che il cantiere base 1 di cui sopra sia raggiunto dalla fognatura comunale</p> <p>A tale proposito si ricorda quanto previsto dall'art.10 dei 'Regolamento del Servizio di Fognatura e Depurazione nell'ATO Veronese':</p> <p>“Quando l'utenza viene allacciata alla fognatura dotata di impianto di depurazione terminale, è vietato l'uso di pozzi neri, fosse biologiche e vasche Imhoff, che comportino la sosta prolungata delle acque reflue, nonché ogni sistema di dispersione. Pertanto tali manufatti dovranno essere opportunamente esclusi dalle nuove opere di scarico e messi fuori servizio previo svuotamento, pulizia, disinfezione e demolizione ovvero riempiendo/i con idoneo materiale inerte costipato.”</p>	<p>nelle fasi progettuali successive si terrà conto delle opere provvisoriale e delle deviazioni temporanee dei corsi d'acqua durante le lavorazioni</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.</p> <p>1. Il campo base è stato spostato in località “La Casetta”.</p> <p>a) In merito alle verifiche di idoneità in termini quali-quantitative degli scarichi delle acque reflue proveniente dal cantiere ed all’indicazione di provvedere per quanto possibile al collegamento alla rete pubblica, si conferma che il cantiere è raggiunto dalla fognatura comunale. La verifica circa le capacità ricettive della rete fognaria in relazione ai quantitativi in scarico è demandata al momento dell’allaccio.</p> <p>Per quanto riguarda gli aspetti qualitativi delle acque allo scarico, sono previsti a monte degli stessi idonei impianti per il trattamento delle acque siano esse di carattere civile o industriale, la composizione delle stesse all’atto dello scarico rispetterà i limiti stabiliti dalla vigente normativa regionale ed in particolare dall'allegato 5 parte III del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni.</p> <p>b) Come illustrato nel documento di progetto Relazione di Cantierizzazione del Lotto 1 (IN0D01I2RGCA0001001), tutte le acque di prima e seconda pioggia di dilavamento dei piazzali, verranno assoggettati a trattamento mediante disoleazione. Anche in questo caso le acque, una volta disoleate, possono essere immesse in fognatura (e nel caso risulti complesso l’allaccio alla rete fognaria esistente.), visto il fitto reticolo idrografico naturale che è presente lungo la linea, le acque, pulite e depurate dei fanghi trattenuti dalla vasca, possono essere immesse in questi corpi recettori con adeguate opere idrauliche di collettamento. Una parte di queste acque può essere accumulata per riuso in apposite vasche/cisterne. Per quanto riguarda il calcolo delle quantità di acqua di prima e seconda pioggia, si è fatto riferimento alla norma DIN 1999 EN 858 (v. Relazione di cantierizzazione consegnata nell’ambito della documentazione depositata per le risposte alle richieste di integrazione - PROT.001350/CTVA del 14-04-2016).</p> <p>c-d) La normativa vigente in merito al trattamento delle acque fa riferimento a infrastrutture varie escludendo, di fatto, le infrastrutture ferroviarie. Per quanto riguarda i contenuti della relazione specialistica, trattasi di un refuso. La normativa vigente, infatti, prevede un trattamento delle acque provenienti dalla piattaforma solo per le infrastrutture viarie escludendo, di fatto, quelle ferroviarie. Anche quanto disposto dalla Regione Veneto prevede, in risposta ai “Quesiti in merito al piano di tutela delle acque in materia di acque meteoriche di dilavamento (Art.39 PTA)” che “le pertinenze delle grandi infrastrutture di trasporto, ai sensi del comma 9 dell’art. 39, sono da intendersi in linea di massima come le piazzole di sosta adiacenti alla grande infrastruttura di trasporto, presenti durante l’esercizio dell’infrastruttura stessa”.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>b) Acque Meteoriche Campo Base "PELLEGRINA" Dalla documentazione progettuale non risulta presente alcuna trattazione della gestione delle acque meteoriche. Nel ricordare che le acque meteoriche provenienti dalla copertura devono essere smaltite all'interno della proprietà, al fine di garantire un maggior risparmio delle risorse naturali, e come indicato nell'Allegato A alla D.G.R. V. 80/2011, è auspicabile che le acque meteoriche di dilavamento provenienti dai tetti, che non rientrano tra le superfici sulle quali possano essere presenti sostanze pericolose o pregiudizievoli per l'ambiente, siano riutilizzate P 9(Mei2211212015 aree verdi per uso antincendio o per lo sciacquone dei servizi igienici. Si prescrive che la quota di posa dei pozzi perdenti per la dispersione delle acque meteoriche sia scelta dopo un'opportuna valutazione atta a definire l'estensione dello strato superficiale del sottosuolo idoneo a ricevere le acque meteoriche di dilavamento, al fine di garantire un'adeguata protezione delle acque sotterranee, come previsto nel Piano di Tutela delle Acque ed in particolare come specificato dalle Linee Guida pubblicate con D.G.R. V. 80/2011, stante l'ubicazione del campo pozzi idropotabili Si prescrive che le acque meteoriche vengano smaltite in suolo all'interno della proprietà per mezzo di pozzo perdente, onde evitare ristagni e problematiche igieniche in generale.</p> <p>c) Parcheggio Si ricorda che, come previsto dal comma 5 dell'art. 39 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque (D.C.R n 107 del 05/11/2009, come modificata dalla D.C.R. n. 842 del15/05/2012)," il recapito potrà avvenire anche negli strati superficiali del sottosuolo, purché sia preceduto da un idoneo trattamento in continuo di sedimentazione e, se del caso, di disoleazione delle acque ivi convogliate. Si ricorda che la gestione delle acque meteoriche ricadenti sul piazzale deve essere conforme a quanto previsto dall'art. 39 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque (D C R n 107 del 05/11/2009, come modificata dalla D.C.R. n. 842 del15/05/2012).</p> <p>d) Smaltimento acque meteoriche da piattaforma Nella relazione specialistica per le acque superficiali (ali. IN0D00DI2RHAC0000001C), a pag. 36 viene affermato quanto segue: "Durante la fase di esercizio, tutte le sostanze e/o materiali che giungono sulla piattaforma ferroviaria (frammenti di metalli, polveri, perdite di liquidi, etc.) verranno dilavate dalle acque di prima pioggia per le quali sono state predisposte delle vasche di raccolta delle acque di prima pioggia, che serviranno a prevenire la dispersione di tali inquinanti nell'ambiente circostante. In particolare lungo il tracciato si realizzeranno opere di drenaggio della piattaforma ferroviaria necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche. Esse consistono nella realizzazione dei seguenti elementi principali: - Canalette di drenaggio della piattaforma;</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>- Impianti di trattamento delle acque di prima pioggia; - Fossi di guardia e di invaso ai lati della linea; - Bacini di laminazione; - Manufatti di regolazione della portata scaricata nei recettori finali. Nel complesso tali opere di drenaggio dovranno garantire che le aliquote meteoriche provenienti dalla piattaforma ferroviaria vengano opportunamente trattate (ai sensi della normativa vigente - Piano di Tutela delle Acque) prima di essere restituite ai corpi recettori." Si sono presi in esame gli elaborati IN0D00DI2SZID00020028, IN0D00DI2SZID0002005A, IN0D00DI2SZID0002006B e i 6 elaborati inerenti la planimetria e profilo di smaltimento delle acque meteoriche per la tratta di competenza del Comune di Verona, senza tuttavia reperire nelle planimetrie alcuna indicazione relativa all'inserimento nella rete di captazione delle acque meteoriche di pozze vasche prima/seconda pioggia. ecc. ma solamente regolatori di portata, bacini di laminazione, canalette, tubi di adduzione, fossi di guardia. Si ritiene fondamentale individuare tali sistemi di trattamento delle acque, in considerazione delle superfici coinvolte e della tipologia di sostanze/elementi presenti sulle piattaforme (frammenti di metalli, polveri perdite di liquidi, etc). Si prende atto del dimensionamento delle canalette e dei bacini di laminazione su un tempo di ritorno calcolato di 100 anni.</p>	
		<p>9. SITI CONTAMINATI a) Sito ferroviario porta vescovo Viene evidenziato un superamento colonna B nel primo metro superficiale per il parametro Idrocarburi Pesanti C>12 nel sondaggio R3c, e vi sono 4 superamenti del test di cessione fra quota campagna e -2 metri, nei sondaggi R3a R3b R3c per i parametri CR VI, TDS, IPA. Tutti i superamenti sono all'interno dell'area ferroviaria e viene proposta la rimozione degli hot spot di contaminazione. Si ritiene necessario approfondire le indagini anche alle aree limitrofe al fine di stabilire l'estensione della contaminazione, e indagare la falda a valle idrogeologica rispetto all'area oggetto d'indagine. b) Area di rispetto ferroviario in zona Bernini Buri In questa area verrà realizzato il nuovo rilevato con piattaforma. Sono stati rilevati due superamenti per la colonna B, nel sondaggio R6bis ad una profondità compresa fra -1 e -2m da p.c. per i parametri mercurio e rame. Il test di cessione evidenzia inoltre 6 superamenti per i parametri fluoruri e idrocarburi pesanti. Viene proposta la rimozione degli hot spot e smaltimento a discarica, si ritiene necessario approfondire le indagini anche alle aree limitrofe al fine di stabilire l'estensione della contaminazione, e indagare la falda a valle idrogeologica rispetto all'area oggetto d'indagine. c) In questa area privata e abbandonata, sulla quale verrà realizzato il rilevato con piattaforma, sono presenti alcuni superamenti della colonna A per gli IPA nel sondaggio R7 ad una profondità compresa fra -1 e -2m da p.c. Dovrà essere verificata la destinazione d'uso del terreno, in quanto allo stato attuale risultano esservi dei superamenti della colonna A in un sito attualmente oggetto di deposito materiali/rifiuti,</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. a) Come indicato al cap. 9.1.5 del documento IN0D00DI2RGIM0003001 B "Relazione - Ambiente: siti contaminati - relazione generale e schede", è previsto l'avvio dell'iter ex 242 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. ovvero la predisposizione di un Piano di Caratterizzazione nell'intorno del punto R3C, oggetto di superamento delle CSC di Colonna B (previa acquisizione dell'area); b) Come indicato al cap. 9.2.5 del documento IN0D00DI2RGIM0003001 B "Relazione - Ambiente: siti contaminati - relazione generale e schede", è previsto l'avvio dell'iter ex 242 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. ovvero la predisposizione di un Piano di Caratterizzazione nell'intorno del punto R3C, oggetto di superamento delle CSC di Colonna B (previa acquisizione dell'area); c) Al momento non è stata riscontrata alcuna contaminazione tale da poter considerare il sito potenzialmente contaminato. I rifiuti fuori terra attualmente presenti nell'area saranno rimossi previa acquisizione dell'area e nell'ambito della normativa sui rifiuti ovvero previa idonea caratterizzazione per la classificazione del rifiuto e successivo smaltimento.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>che dovranno essere rimossi mediante l'eventuale presentazione di un programma di smaltimento rifiuti ai sensi della DGRV 3560/99. Viene proposta la rimozione del primo strato superficiale con smaltimento a discarica, a tal proposito si dovrà produrre idonea documentazione come sopra indicato, con la caratterizzazione del rifiuto e delle sorgenti di contaminazione. Si ritiene necessario approfondire le indagini anche alle aree limitrofe al fine di stabilire l'estensione della contaminazione, e indagare la falda a valle idrogeologica rispetto all'area oggetto d'indagine.</p>	
		<p>10. Valutazione di Incidenza Ambientale In riferimento all'intervento in oggetto, non ricadente all'interno dell'area SIC IT 3210042 "Fiume Adige tra Verona Est e Badia Polesine", si prende atto della relazione di screening, redatta secondo le linee guida dettate dalla OGRV n.3173/2006 e della valutazione riassuntiva di non probabile verificarsi di effetti significativi negativi sul Sito Natura 2000 per l'intervento in oggetto. Si evidenzia tuttavia che la relazione di screening dovrà essere aggiornata secondo le linee guida previste dalla nuova OGRV 2299/2014, presentando inoltre la relativa modulistica regionale compilata e firmata da parte di professionista in possesso di comprovate effettive competenze in campo naturalistico – ambientale. Si evidenzia fin d'ora, comunque che dovranno essere attuate le seguenti misure di mitigazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • concentrare le fasi di cantiere a maggior impatto rumoroso nel periodo ottobre - marzo, ovvero al di fuori dei mesi che comprendono i periodi riproduttivi dell'avifauna presente; • utilizzare macchine operatrici silenziate, conformi al D Lgs 262/2002 e, ove possibile, barriere acustiche mobili 	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Lo studio di Incidenza è stato aggiornato secondo le linee guida previste dalla nuova DGRV 2299/2014 e presentato con la documentazione di risposta alle richieste di integrazioni</p>
		<p>11. RIFIUTI DA DEMOLIZIONE Si ricorda che i rifiuti derivanti dalle demolizioni dovranno essere trattati in base a quanto previsto nella Parte Quarta del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. In particolare, per quanto riguarda il deposito temporaneo si dovranno rispettare i termini previsti nell'art. 183, comma 1, punto bb).</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Si è tenuto conto del riferimento normativo citato.</p>
		<p>12. TERRE E ROCCE DA SCAVO Eventuali materiali oggetto di scavo devono essere gestiti secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia. Se gestiti come rifiuto, tali materiali sono sottoposti alla disciplina di cui alla parte IV del D.Lgs 152/2006. Per i cantieri in procedura di VIA/AIA, con volumi di scavo superiori ai 6000 mc, si rimanda al DM 161 /2012, ovvero Piano di Utilizzo. Per tutti gli altri casi, si rammenta che in data 20.08.2013 sulla Gazzetta Ufficiale n. 194 è stata pubblicato la legge di conversione 98/2013 relativa al Decreto del Fare (DL 69/2013), con riferimento agli art. 41 e 41 bis, per la gestione delle terre e rocce da scavo. L'autocertificazione per la gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere presentata ad ARPAV, secondo le modalità indicate dalla circolare della Regione Veneto del 23.09.2013.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Con il PD è stato redatto il P.U.T. ai sensi del DM 161/2012.</p>
54	Comune di Belfiore	Il Comune di Belfiore ha presentato le seguenti osservazioni:	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	<p>02/03/2016 DVA-2016-0005665</p>	<p>1.Si chiede di adeguare le sezioni stradali e le caratteristiche plano- altimetriche degli attraversamenti stradali alla nuova linea AC/AV secondo quanto già indicato nelle osservazioni al progetto definitivo prevedendo i necessari percorsi ciclo- pedonali e ippovie.</p> <p>2.Manca inoltre un adeguato studio di simulazione del traffico “ante operam”, “di cantiere” e “post operam” che analizzi gli impatti sul traffico veicolare/ciclabile ordinario sulla viabilità regionale, provinciale e comunale, dovuto alle interferenze tra il cantiere e la viabilità esistente e al passaggio dei mezzi per il trasporto dei materiali.</p> <p>Lo studio dovrà riguardare l’area vasta compresa tra la città di Verona e il comune di San Bonifacio e dovrà essere articolato come segue:</p> <p>a. Considerare tutta la rete viabilistica principale e secondaria (A4, SR n.11, strade provinciali n. 10, 16, 19, 20, 34, 37, 38, 39 e strade comunali);</p> <p>b. Identificare le matrici di origine- destinazione (O/D): Del traffico ordinario e di quello straordinario indotto dal cantiere combinandolo eventualmente con altre opere (ad esempio SITAVE);</p> <p>c. Simulare situazioni straordinarie quali: interruzione autostrada A4, esondazione dei corsi d’acqua;</p> <p>d. Valutare gli effetti sulla viabilità ciclabile in termini di percorrenza e sicurezza.</p> <p>Lo studio dovrà valutare anche soluzioni alternative e modalità di regolamentazione del traffico al fine di minimizzare l’impatto sul traffico. Per quanto riguarda la regolamentazione del traffico dovranno essere presi impegni vincolanti in modo che durante il cantiere il traffico percorra effettivamente i percorsi assegnati.</p> <p>3.PROPOSTE ALTERNATIVE PER IL RECUPERO DEGLI INERTI</p> <p>Si evidenzia che la Regione del veneto ha approvato un Project Financing per la sistemazione del torrente Illasi che prevede la depensilizzazione del torrente con l’asportazione di materiale inerte per un volume di circa 3.900.000 m3. Tale intervento oltre a garantire il recupero di materiale riesce a dare un beneficio in termini di incremento della sicurezza idraulica.</p> <p>La depensilizzazione del torrente fino alla confluenza con il canale ex- SAVA, permetterebbe altresì di ridurre l’entità dei rilevati della nuova linea ferroviaria necessario per l’attraversamento del torrente Illasi.</p>	<p>è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si fa presente che le richieste sono tecnicamente fattibili e nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte.</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Lo studio richiesto lungo i tratti stradali utilizzati lungo la rete stradale esistente, è stato debitamente prodotto nella documentazione prodotta per effetto delle richieste di integrazione (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016) . Durante la stesura del progetto Esecutivo potranno essere eventualmente evidenziati e dettagliati gli adeguamenti delle sovrastrutture stradali che si dovessero rendere, oggettivamente, necessari.</p> <p>Nei documenti prodotti in fase di istruttoria VIA (richieste di integrazioni Prot.0001350 CTVA del 14-04-2016) per dare seguito alla richiesta della regione Veneto di studiare proposte alternative per il recupero dei materiali, è stata prodotta un’Analisi Multicriteria finalizzato ad analizzare e verificare la fattibilità di soluzioni alternative ai siti di approvvigionamento di materiale inerte e deposito dei materiali di scavo individuati nel Progetto Definitivo e di esplicitare la congruenza dei nuovi scenari in relazione alle esigenze territoriali, ambientali ed economiche. Il lavoro svolto ha considerato, pertanto, modalità di ricerca e selezione dei nuovi siti per la fornitura ed il conferimento, individuati in coerenza con l’obiettivo richiesto dagli Enti di ridurre le pressioni paesaggistiche sul territorio (ndr non aprire nuove cave), nonché la verifica della compatibilità del Progetto della Linea AV/AC Verona – Bivio Vicenza con altri Progetti che interessano il territorio. Fra i progetti di messa in sicurezza idraulica è stato considerato il Progetto di “Sistemazione idraulica del torrente Illasi dalla confluenza dei torrenti Covolo e Frighi in loc. S. Andrea fino alla sua immissione nel fiume Adige – (Comuni: Selva di Progno, Badia Calavena, Tregnago, Illasi, Colognola ai Colli, Caldiero, Zevio, Lavagno (VR).</p> <p>L’intervento è stato escluso tra i potenziali siti per la produzione di inerti, per l’incertezza a livello programmatico in quanto ad oggi è stato approvato il solo progetto preliminare, l’intervento è promosso in Project Financing con probabili difficoltà finanziarie, incompatibilità sui tempi di fornitura.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>4.MODIFICA DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVENTI DI COMPENSAZIONE AMBIENTALEIl progetto prevede l’appropriazione di aree per l’esecuzione di interventi di mitigazione ambientale con la realizzazione di aree verdi a bosco. Non è chiaro chi gestirà tali aree con il rischio di divenire presto zone degradate e, come accade oggi lungo le infrastrutture esistenti, oggetto di disseminazione di rifiuti con costi ingenti per le amministrazioni ed un impatto negativo per le comunità circostanti.Tra le progressive al km 17+000m e al km 17+580m, a nord del sedime abbandonato della Strada Porcilana è stato inserito un intervento di sistemazione a verde costituito da una macchia arbustiva con nuclei arborei in ambito agricolo. L’area a forma di triangolo ha una superficie di circa 110.000 m2.Si ritiene che a parità di prezzo tale intervento di mitigazione possa essere speso in altre aree del territorio comunale ottenendo un beneficio maggiore sia da un punto di vista naturalistico sia per la fruizione delle aree a verde.In particolare, il comune di Belfiore ha acquistato una parte delle cave di argilla dismesse del sito di Cava Moneta. Le cave saranno adibite ad oasi naturalistica e in alcuni laghetti sarà praticata la pesca sportiva.Si chiede pertanto di spostare l’intervento compensativo previsto dal progetto definitivo AV/AC tra le progressive al km 17+000m e al km 17+580m acquisendo e cedendo al comune di Belfiore la parte rimanente delle cave dismesse e la relativa sottile fascia di separazione con la piantumazione attorno alla cava delle specie previste. Si evidenzia che anche se l’area da acquisire ha una superficie maggiore e pari a circa 125.000 m2, il valore venale della cava dismessa è nettamente inferiore ed inoltre l’area di cava risulta già interessata da specie arboree autoctone. Sarebbe quindi richiesto solo un intervento di riqualificazione ed integrazione arborea. Pertanto, a nostro avviso la proposta risulta economicamente più vantaggiosa ed inoltre il comune di Belfiore si impegnerebbe volentieri nella gestione di questa area di compensazione.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.Gli interventi di mitigazione tra le pk 17+000.00 e 17+500.00 sono stati ridotti in modo da salvaguardare le aree agricole a nord della Porcilana. Per quanto riguarda la richiesta del comune di mutuare gli interventi a verde previsti nel PD nel tratto in oggetto con un intervento di compensazione nel sito di Cava Moneta (comune di Belfiore), la proposta deve essere verificata nell’ambito della definizione delle opere compensative dell’intero Lotto Funzionale.Si evidenzia che, il comune non richiede per le superfici dismesse della cava nessun progetto ambientale e di rinaturalizzazione ma l’acquisto e la cessione dell’area al comune.</p>
		<p>5.CANTIERE INDUSTRIALE CI 2.1 Come evidenziato nelle Osservazioni al Progetto Definitivo, allegate alla presente, il Cantiere Industriale CI 2.1, collocato presso via Bova nel comune di Belfiore, ricade in area esondabile. Il comune propone lo spostamento nell’area a destinazione industriale produttiva sita in località Castelletto (area già urbanizzata, dotata di scarichi e allacciamenti e in parte di proprietà comunale). In questo modo si evita di sprecare suolo agricolo e si evitano dannosi scarichi fognari nella rete irrigua.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.La richiesta di spostamento del cantiere CI2.1 non può essere accolta. Si richiede di spostare il cantiere industriale CI2.1 (il cantiere nella configurazione del PD, è attiguo al campo base CB2.3), dalla posizione prevista in località Gombion in un’altra area posta circa 4 km più ad est di proprietà comunale in località Castelletto. La nuova area proposta dal comune di Belfiore è sita in località Castelletto in zona limitrofa ad un’area già urbanizzata. Nell’area non risultano essere presenti particolari vincoli, si trova in posizione baricentrica rispetto il tratto di linea cui afferiscono i cantieri, risulta adeguatamente asservita dal punto di vista viabilistico, ancorché non direttamente collegata con la viabilità di cantiere. Di contro si trova in una posizione sbilanciata rispetto all’importanza costruttiva delle opere da costruire. In considerazione anche delle finalità dei cantieri stessi, il campo base ad accogliere uffici e dormitori per i dipendenti e il cantiere industriale di asservire a tutte le attività industriali necessarie per l’esecuzione dell’opera, si è valutato positivamente la possibilità di una ricollocazione del campo base CB2.3, (la nuova soluzione è già stata consegnata al MATTM, con il relativo SIA aggiornato), mentre per quanto riguarda il campo industriale CI2.1 non è possibile prevedere un suo spostamento in quanto risulta troppo lontana dalle</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>lavorazioni principali che afferiscono al cantiere industriale (circa 4km). Un tale spostamento peraltro comporterebbe un forte incremento di mezzi per il trasporto, da e per il cantiere, dei materiali necessari alla costruzione dell'opera e di quelli residui di lavorazione (quali ad esempio fanghi bentonitici, reflui jet-grouting) i cui trattamenti vengono eseguiti all'interno del cantiere industriale individuato. Per quanto concerne l'indicazione in merito all'interferenza delle aree allagabili con il cantiere CI2.1 si precisa che la durata temporale di quest'ultimo non risulta paragonabile con i tempi di ritorno utilizzati per la perimetrazione delle aree soggette ad esondazione (TRmin=30anni); non si ritiene che la presenza del cantiere possa aumentare localmente il rischio idraulico.</p>
55	<p>Confindustria Vicenza 02/03/2016 DVA-2016-0005754</p>	<p>Confindustria Vicenza ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>1) LONIGO Nel territorio del comune in rubrica la progettata linea AV/AC interferisce con gli insediamenti produttivi dalla progressiva km 29+675 alla progressiva km 31+025 (nella parte terminale già all'interno del comune di Montebello Vicentino). Lungo il fronte sud della linea storica MI-VE e del progettato "quadruplicamento" funzionale alla linea AV/AC sono insediate, tra le altre, le imprese nostre associate ECOGLASS Sri e SAINT GOBAIN VETRI Spa - la prima anche in qualità di conduttrice dell'immobile catastalmente intestato nell'elenco ditte del piano particellare di esproprio ad UNICREDIT LEASING Spa - nonché la SIPE Spa e la FIAMM COMPONENTI ACCESSORI - F.C.A. Spa.</p> <p>Tutte le citate imprese lamentano la compromissione di importanti superfici scoperte, attualmente adibite a stoccaggio di materiale a cielo aperto, nonché alla movimentazione dei veicoli per l'alimentazione degli impianti di produzione e/o i locali di deposito.</p> <p>Inoltre, le ipotizzate superfici vincolate a futura sede ferroviaria ed ai contigui interventi di riqualificazione ambientale interferiscono con alcuni impianti tecnologici (vasche per la depurazione e per l'alimentazione delle linee di produzione; cabine del gas e dell'energia elettrica), indispensabili per l'attività aziendale e che non possono essere interessati da sospensioni/interruzioni di funzionamento .</p> <p>2) MONTEBELLO VICENTINO Nel territorio del comune in rubrica, a parte l'estremità est dell'insediamento FIAMM COMPONENTI ACCESSORI - F.C.A. Spa, del quale si è cennato in precedenza, si segnala la pesantissima interferenza che il progetto definitivo della linea AV/AC - soprattutto "in abbinamento" con l'ipotesi in esso riportata di futuro sviluppo del tracciato del SI.TA.VE. (Sistema Tangenziali Venete) - avrebbe sul sito di proprietà di BOTTEGA VENETA Spa.</p> <p>Chiede la modifica del tracciato della AV/AC, traslandolo a nord della linea storica MI-VE, nonché addossando il tracciato del futuro Si.Ta.Ve. al limite sud dell'attuale sedime della autostrada A4.</p> <p>Di questa soluzione progettuale, BOTTEGA VENETA ha messo a disposizione del Comune di Montebello uno studio di fattibilità, che l'Ente locale ha condiviso e fatto proprio con delibera della Giunta comunale 16 febbraio 2016, n. 8.</p> <p>Nella proposta progettuale assume rilievo "centrale" il riposizionamento del traccia-</p>	<p>Gli impatti lamentati saranno eliminati qualora sia accolta dal beneficiario dell'Espropriazione una diversa modalità di realizzazione della recinzione, del fosso di guardia e dello stradello di manutenzione oltre all'eliminazione della mitigazione ambientale</p> <p>L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. Tuttavia si fa presente che la proposta di riposizionamento del tracciato SI.TA.VE è stata avanzata dal comune di Montebello Vicentino e secondo quanto anche analizzato di fatto semplifica la configurazione delle opere in progetto; in particolare determinerebbe l'eliminazione dell'interconnessione con la linea AV/AC e conseguentemente una diversa configurazione di alcune opere previste nel PD consegnato, ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eliminazione della galleria SI.TA.VE, sostituita da un semplice allungamento del viadotto Montebello; - eliminazione della variante al Rio Acquetta con salvaguardia dell'attuale tracciato del corso d'acqua e revisione della conformazione dell'alveo per il solo tratto di interferenza con il nuovo sedime della linea AV/AC.

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>to del SI.TA.VE. - per buona parte del tratto ivi considerato collocato in affiancamento lato sud dell'autostrada A4 per creare con quest'ultima un unico corridoio infrastrutturale - risulta essenziale che detta proposta - oltre ad essere esaminata ed auspicabilmente accolta nell'ambito del procedimento di valutazione d'impatto ambientale del progetto definitivo della linea AV/AC Verona - Padova, sub tratta Verona - Vicenza, 1° lotto funzionale Verona- bivio Vicenza - sia fatta oggetto di specifica valutazione anche nell'ambito del procedimento finalizzato all'approvazione del Progetto preliminare del "Nuovo Sistema della Tangenziali Venete Verona- Vicenza-Padova".</p>	
		<p>3) BRENDOLA Nel territorio del Comune di Brendola le criticità riscontrate da imprese aderenti a Confindustria Vicenza (risulta aver firmato un'osservazione "collettiva" la ARI-STON CAVI Spa) riguardano l'area produttiva localizzata lungo Via Einaudi, dalla progressiva km 37+300 alla progressiva km 38+300. Nella predetta area, infatti, il piano particellare di esproprio prevede l'espropriazione e l'occupazione temporanea sia di superfici finalizzate ad area ferroviaria, sia di superfici destinate ad opere di riqualificazione ambientale. Si richiede per l'area produttiva di Via Einaudi la soppressione della fascia vincolata ad interventi di mitigazione ambientale ed il mantenimento di quella adibita a nuova sede ferroviaria comunque all'esterno delle attuali recinzioni che delimitano i singoli insediamenti produttivi rispetto alla ferrovia</p>	<p>Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte. L'inserimento di un muro in dx (ove non presente la barriera antirumore) e l'eliminazione della fascia verde e lo stradello dalla progressiva 37+500 alla progressiva 38+300 restituirebbe la piena funzionalità dell'area industriale</p>
		<p>4) MONTECCHIO MAGGIORE Riguardo al territorio del comune in rubrica, ci sono state segnalate interferenze da parte delle aziende associate CMG Sri - TECNOMECC Sri (tra le progressive km 39+140 e km 39+180) e VF GLOBAL SERVICE Sri (tra le progressive km 40+950 e km 41+070). a. Per tali aree si auspica l'adozione delle opportune modifiche (ad es. soppressione della fascia di mitigazione ambientale, rilocalizzazione del bacino di laminazione in corrispondenza dell'area di proprietà VF GLOBAL SERVICE Sri). b. Ricade nel territorio di Montecchio Maggiore anche l'infrastruttura di progetto (nuovo cavalcaferrovia progressiva km 40+365), la cui estremità sud e le opere stradali di raccordo con la Sp 34 "Melaro" interferiscono con il sito produttivo della VILLA DEGLI OLMI SAN MATTEO TENUTA ALTAVILLA Spa, ubicato in comune di Altavilla e del quale, pertanto, si fa cenno nel paragrafo successivo.</p>	<p>a. Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle richieste b. Vedi successivo punto 5</p>
		<p>5) ALTAVILLA VICENTINAa) VILLA DEGLI OLMI SAN MATTEO TENUTA ALTAVILLA Spa la cui area scoperta, in parte adibita a parcheggio ed area di manovra dei veicoli industriali, in parte adibita a vigneto, viene interferita dal terminale sud del cavalcaferrovia di raccordo tra la SP 34 ed il territorio urbano di Montecchio Maggiore, posto a nord del sedime ferroviario. A tale interferenza si associa quella delle opere viarie connesse al predetto cavalcaferrovia, nonché la previsione di una contro-strada localizzata a sud della SP 34, opere tutte proiettate all'interno delle aree di proprietà di VILLA DEGLI OLMI Spa. Si richiede la rotazione verso sud ovest del cavalcaferrovia, in modo da far sì che anche le opere di connes-</p>	<p>a. Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle richieste. L'osservazione richiede la realizzazione – non prevista in PD - sia della controstrada, sia del segmento di SP34 del Melaro sotteso alla controstrada stessa, comprese rotatorie e rampe sotto il cavalcaferrovia. La soluzione inoltre richiederebbe la revisione delle relative carreggiate in prossimità di villa degli Olmi e la traslazione del cavalcaferrovia verso ovest. b. La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte. L'inserimento di un muro in dx (ove non presente la barriera antirumore) e l'eliminazione della fascia verde e lo stradello</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>sione tra l'opera d'arte e la SP 34 si sviluppino al di fuori della proprietà VILLA DEGLI OLMI Spa, garantendone in tal modo la funzionalità e la possibilità di un futuro ampliamento insediativo. Quanto alla contro-strada rispetto alla SP 34, qualora non dovesse trovare accoglimento la richiesta aziendale di eliminarne la previsione in corrispondenza dell'insediamento produttivo, appare imprescindibile accogliere almeno la richiesta subordinata di uno stretto affiancamento tra il sedime della SP 34 e quello della relativa contro-strada, raccordandola con l'opera di svincolo appena realizzata a cura e spese di VILLA DEGLI OLMI Spa. In ogni caso, appare del tutto condivisibile la richiesta che le opere di mitigazione acustica (barriere fonoassorbenti) vengano realizzate con materiali e caratteristiche atte a consentire la percezione dell'ambiente esterno all'area ferroviaria, sia nell'interesse aziendale, sia per la piena fruizione pubblica del pregiato paesaggio circostante. b) SAFAS GROUP Spa e dalla CORA' DOMENICO & FIGLI Spa. La prima (progressive da km 40+775 a km 41+050) viene interferita da previsioni espropriative e da fasce di rispetto che coinvolgono sia aree scoperte, adibite a stoccaggio e a transito/manovra dei veicoli industriali, sia strutture edificate. Per la delicatezza delle funzioni coinvolte, appare essenziale sopprimere la fascia di esproprio con finalità di riqualificazione ambientale, così come limitare - ove non ne sia possibile l'integrale eliminazione - la fascia destinata ad area ferroviaria. c) Va, altresì, chiarità la previsione, contenuta nel piano particellare di esproprio, di una servitù di elettrodotto. All'osservazione formulata dalla CORA' DOMENICO & FIGLI Spa riguarda la sopravvivenza del raccordo ferroviario esistente tra in sito produttivo e la linea MI-VE, che verrebbe compromesso dall'attuazione delle opere di progetto e che invece l'azienda intende a breve riattivare. Analoghe considerazioni si ripropongono anche riguardo alla CORA' DOMENICO & FIGLI Spa, il cui insediamento si sviluppa immediatamente ad est di quello SAFAS GROUP Spa (progressive da km 41+050 a km 41+650).</p>	<p>dalla progressiva 37+500 alla progressiva 38+300 restituirebbe la piena funzionalità dell'area industriale. La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia, si fa presente che, la proposta può essere recepita. Si rimanda a RFI la decisione di rinnovare o meno la concessione</p>
56	<p>Sig.ra Alessandra Cavazzola 02/03/2016 DVA-2016-0005670</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531; N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544; N° 41 DOCUMENTO DVA-2016-0005562; N° 42 DOCUMENTO DVA-2016-0005564; n°43 DOCUMENTO DVA-2016-0005561; N°45 DOCUMENTO DVA-2016-0005560; N° 46 DOCUMENTO DVA-2016-0005621; N°47 DOCUMENTO DVA-2016-0005618; n°48 DOCUMENTO DVA-2016-0005620</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40; N°41 ; N° 42; N°43; N° 45; N°46; N°47 ; N°48</p>
57	<p>Comune di Brendola 02/03/2016 DVA-2016-0005721</p>	<p>Il Comune di Brendola ha presentato le seguenti proposte: 1. Si propone di prendere debitamente in considerazione la soluzione che preveda di spostare tutta la linea a nord lungo la zona industriale di Via Einaudi, al fine di evitarne l'impatto con le aziende insediate, mantenendo l'attuale sede ferroviaria come limite massimo verso le fabbriche di Brendola, comprensivo delle mitigazioni; 2. Si propone di realizzare il bacino di laminazione di via Einaudi nell'area più a nord del casello, sempre in territorio di Brendola 3. Si propone di prevedere per la viabilità di cantiere l'innesto lungo via Orna (SP 500) in corrispondenza della viabilità a rotatoria da via dell'emigrante</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte. L'inserimento di un muro in dx (ove non presente la barriera antirumore) e l'eliminazione della fascia verde e lo stradello dalla progressiva 37+500 alla progressiva 38+300 restituirebbe la piena funzionalità dell'area industriale L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		4. Si propone di completare il percorso ciclo/pedonale tra la nuova stazione ed i percorsi esistenti di Brendola	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A. Il progetto definitivo prevede esclusivamente una predisposizione della stazione in località Brendola-Montecchio, pertanto il percorso ciclo/pedonale potrebbe essere compreso nell'appalto a cura di altro Ente.
		5. Si propone dare evidenza del Comune di Brendola nella nomenclatura della nuova stazione: per es. Brendola - Montecchio M."	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A. Il progetto definitivo prevede esclusivamente una predisposizione della stazione in località Brendola-Montecchio, il cui appalto potrebbe essere a cura di altro Ente che risponderà all'osservazione.
58	Sig.ra Stefania Frigo 02/03/2016 DVA-2016-0005672	VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531; N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544; N° 41 DOCUMENTO DVA-2016-0005562; N° 42 DOCUMENTO DVA-2016-0005564; n°43 DOCUMENTO DVA-2016-0005561; N°45 DOCUMENTO DVA-2016-0005560; N° 46 DOCUMENTO DVA-2016-0005621; N°47 DOCUMENTO DVA-2016-0005618; n°48 DOCUMENTO DVA-2016-0005620; N°56 DOCUMENTO DVA-2016-0005670	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40; N°41 ; N° 42; N°43; N° 45; N°46; N°47 ; N°48; N°56
59	Sig.ra Maria Viviani 02/03/2016 DVA-2016-0005671	VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531; N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544; N° 41 DOCUMENTO DVA-2016-0005562; N° 42 DOCUMENTO DVA-2016-0005564; n°43 DOCUMENTO DVA-2016-0005561; N°45 DOCUMENTO DVA-2016-0005560; N° 46 DOCUMENTO DVA-2016-0005621; N°47 DOCUMENTO DVA-2016-0005618; n°48 DOCUMENTO DVA-2016-0005620; N°56 DOCUMENTO DVA-2016-0005670; N°58 DOCUMENTO DVA-2016-0005672;	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40; N°41 ; N° 42; N°43; N° 45; N°46; N°47 ; N°48; N°56 ; N°58
60	Sig. Marco Moro 02/03/2016 DVA-2016-0005669	VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531; N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544; N° 41 DOCUMENTO DVA-2016-0005562; N° 42 DOCUMENTO DVA-2016-0005564; n°43 DOCUMENTO DVA-2016-0005561; N°45 DOCUMENTO DVA-2016-0005560; N° 46 DOCUMENTO DVA-2016-0005621; N°47 DOCUMENTO DVA-2016-0005618; n°48 DOCUMENTO DVA-2016-0005620; N°56 DOCUMENTO DVA-2016-0005670; N°58 DOCUMENTO DVA-2016-0005672; N°59 DOCUMENTO DVA-2016-0005671	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40; N°41 ; N° 42; N°43; N° 45; N°46; N°47 ; N°48; N°56 ; N°58; N°59
61	Sigg. Morini Flavio, Morini Emanuele e Morini Massimo 02/03/2016 DVA-2016-0005676	I Sigg. Morini Flavio, Morini Emanuele e Morini Massimo hanno presentato le seguenti osservazioni e richieste: 1. Chiedono un aggiornamento dell'elenco ditte Comune di Belfiore in quanto i mappali 322 e326 al foglio 6 non risultano intestati a Morini Emanuele e Flavio. A tal riguardo sono stati trasmessi i documenti attestanti la proprietà.	1. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e i.)

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>2. Ritengono che le pendenze delle rampe del cavalca ferrovia al pk 13+250 possano creare difficoltà di percorrenza ai mezzi agricoli</p> <p>3. Evidenziano che nel P.D. non vengano indicate le strade di accesso ai fondi interclusi e le vie per raggiungere gli stessi. In particolare: - accesso al mapp. 290 nelle tavole del P.D. è previsto un accesso diretto alla SP 38, qualora la provincia negasse tale innesto risulta necessario ipotizzare un accesso alternativo; - i mappali 322 e 326 risultano interessati dal passaggio del tracciato e la parte a sud degli stessi risultata interclusa.</p> <p>4. Chiedono che per la parte a sud dei mappali 322 e 326 sia previsto l'esproprio o in subordine chiedono la realizzazione di una strada che permetta l'accesso.</p> <p>5. Chiedono che per la parte a sud dei mappali 322 e 326 che siano realizzate delle infrastrutture che permettano il bypassare della linea ferroviaria. (pozzetti, ecc.)</p> <p>6. La realizzazione del cavalca ferrovia impone l'innalzamento della linea alta tensione con la conseguente realizzazione di nuove opere (platea di fondazione, tralicci, accessi ai tralicci ecc.) per le quali non comprendono le eventuali conseguenze. A tal riguardo espongono perplessità e segnalano la possibilità di un elettrodotto interrato.</p> <p>7. Chiedono di eliminare e/o modificare la collocazione delle previste mitigazioni ambientali al fine di limitare il più possibile la perdita di superficie aziendale</p> <p>8. Chiedono di eliminare e/o modificare l'ingombro e la giacitura delle previste opere stradali, al fine di limitare il più possibile la perdita di superficie aziendale e di armonizzare l'inserimento della nuova viabilità con la viabilità interpodereale e, soprattutto, l'esistente impianto di vigneto.</p> <p>9. Chiedono di provvedere allo spostamento della linea di alta tensione sui terreni adiacenti non oggetto di coltivazione a vigneto.</p>	<p>2. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. Ciò nonostante si precisa che il Cavalcaferrovia è stato progettato nel rispetto della normativa vigente</p> <p>3. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. Tuttavia con la redazione del progetto esecutivo, qualora effettivamente riscontrate le criticità segnalate (accessi ai fondi) saranno apportate le necessarie modifiche. Per quanto riguarda l'accesso alla parte sud dei fondi è risolta con la proposta del comune di Belfiore 2.17-02a in cui si propone di sostituire il cavalca ferrovia di Via Bova, prog.12+594, con una viabilità che dal sottovia, a prog. 12+034, collega con il cavalca ferrovia della SP38.</p> <p>4. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. Cio nonostante si procederà alla verifica dell'esistenza dei presupposti effettivi ed oggettivi che giustifichino l'accoglimento della richiesta. Se le parti residue diventeranno di disagiata utilizzazione, ovvero si renderanno necessari considerevoli lavori per disporre una agevole utilizzazione, si procederà alla loro acquisizione.</p> <p>5. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. Ad ogni modo il progetto prevede già le condizioni di accesso alle parti residue.</p> <p>6. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto.</p> <p>7. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. Ad ogni modo con la redazione del progetto esecutivo, qualora effettivamente riscontrate le criticità segnalate saranno apportate le necessarie modifiche.</p> <p>8. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. Tuttavia la nuova viabilità di progetto ripristina il reticolo stradale interrotto dalla realizzazione della linea ferroviaria.</p> <p>9. L'osservazione non può essere accolta. La linea elettrica AT risulta esistente e i lavori che saranno eseguiti rappresentano un mero adeguamento della stessa in funzione dell'opera ferroviaria e delle opere accessorie.</p>
62	<p>Sigg. Monica Stoppele, Lorenza Pollini, Roberto Saletti, Gerardo Saletti, Giovanni Armani, Antonio Massalongo e Mariella Massalongo 03/03/2016DVA-2016-0005890</p>	<p>I Sigg. Monica Stoppele, Lorenza Pollini, Roberto Saletti, Gerardo Saletti, Giovanni Armani, Antonio Massalongo e Mariella Massalongo hanno presentato le seguenti osservazioni e richieste:1. Una misurazione del livello di rumore e delle vibrazioni allo stato attuale, e una verifica preliminare, sperimentale (campo prova) che replichi l'opera completata al fine di valutare gli effetti del rumore e delle vibrazioni nelle abitazioni a lavori ultimati.2. Eventuale verifica sismica degli edifici costruiti soprattutto in ciottoli/sassi di fiume Adige in questo caso, in modo da capire come può</p>	<p>1. Nel PD e nel SIA sono compresi gli studi specialisti Rumore e Vibrazioni. Negli studi sono analizzati e valutati Stato Ante Operam (comprensivo delle indagini acustiche), Stato Post Operam, Stato post Mitigazioni Il monitoraggio ambientale per Rumore e Vibrazione è predisposto e sarà effettuato per il controllo e la verifica dei superamenti dei limiti di legge.2. Quanto richiesto è già stato previsto nel PD e nel SIA sono riportate per ogni opera in progetto le relative classi di sito, individuate attraverso specifiche prospezioni sismiche.3. Gli</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>impattare l'opera sulle strutture durate i lavori e una vota ultimata l'opera³. Proponiamo che nel terrapieno che sosterrà la sede della T.A.V., siano predisposti a norma barriere interrante muri rompi vibrazioni in affiancamento ai citati tappeti assorbi rumore/vibrazione, come presentato dai tecnici nell'incontro⁴. Nel caso del lotto 137 particella 50, la signora Stoppele Monica titolare chiede di valutare l'esproprio dell'immobile data la mancanza di distanza dal tracciato e di spazio per portare eventuali miglitorie, in questo immobile sono presenti inquilini che potrebbero non considerare l'immobile come dimora e la conseguente difficoltà di vendita.⁵ Inoltre chiediamo la motivazione per cui il progetto viene considerato definitivo in mancanza della valutazione della V.I.A.⁶ Di considerare un eventuale risarcimento per la perdita della godibilità della vista unica del parco dell'Adige Zona verde di interesse ambientale.⁷ Vogliamo sapere il piano di monitoraggio in questa zona con quale frequenza verranno fatte le misurazione soprattutto durante la cantierizzazione.⁸ Gli stessi immobili, secondo progetto descritto dal passaggio dell'alta velocità non godranno più di tale vista panoramica svalutando il valore dell'immobile già compromesso dalla presenza dell'attuale linea, e confortato dello sfogo al verde, con impatto sulla vita dei numerosi residenti vicini alla linea.⁹ A Verona c'è stata un'erata pubblicazione dell'annuncio di apertura della procedura di VIA sui quotidiani^{10.a}. La "pubblicazione sui quotidiani dell'avviso al pubblico effettuato dal proponente con le modalità previste dall' art. 183 comma 4 del D.Lgs.163/2006 e s.m.i." NON è stata contestuale alla "presentazione dell'istanza al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare". Sul sito (file PUBB_QT_001.pdf, PUBB-QT-002 e PUBB_QT_003.pdf) la data di pubblicazione dell' avviso è stata fatta il 30/01/2016 mentre la presentazione dell' istanza secondo lo stesso annuncio è stata fatta il 02/02/2016 ed addirittura la procedura di Valutazione Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001) è stata avviata in data 03/02/2016. Questo contrasta con quanto scritto sul sito del ministero dell' ambiente alla pagina http://www.va.minambiente.it/it/IT/ps/Procedure/Invio Osservazioni dove è scritto: "procedure di VIA Legge Obiettivo: le osservazioni devono pervenire entro il termine di 30 giorni dalla data della presentazione dell'istanza al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e della contestuale pubblicazione sui quotidiani dell' avviso al pubblico effettuato dal proponente con le modalità previste dall' art. 183 comma 4 del D.Lgs.163/2006 e s.m.i." b. Il font usato per l'annuncio rende difficile la lettura dello stesso e lo mimetizza rispetto agli altri annunci. c. la lettura dei quotidiani è ancora una prassi ampiamente utilizzata dai cittadini italiani e quindi questi hanno ricevuto una informazione sbagliata e fuorviante visto che l' annuncio pubblicato contiene la seguente frase: "Ai sensi dell' art. 183, comma 4 del D. L gs. 163/2006 come modificato dall' articolo 34 comma 4, legge 221 del 2012, entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare in forma scritta proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi...." La testimonianza della confusione creata da questo annuncio si può trovare anche nell'articolo de L' Arena del 7 febbraio 2016 (che trovate evidenziato in giallo nella pagina allegata) dal titolo "Osser-</p>	<p>interventi di mitigazione sono stati individuati per effetto degli studi specialistici e in relazione alle specifiche caratteristiche atte alla riduzione degli impatti.⁴ L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e i.).⁵ Il progetto definitivo è stato assoggettato alla procedura di V.I.A. ai sensi della normativa vigente.⁶ L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e i.).⁷ Nel PMA sono indicate le frequenze per ciascun parametro di ciascuna componente ambientale monitorata, riportate lungo l'intero sviluppo dell'Opera nella fasi Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam.⁸ L' osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. Tuttavia si fa presente che nello studio d'impatto Ambientale sono state analizzate nella componente Paesaggio le condizioni percettive dell'area e valutati gli effetti indotti dalla realizzazione dell'Opera. La linea in progetto nel territorio comunale di Verona ricalca il tracciato del Progetto Preliminare approvato con delibera CIPE 94/2006.⁹ L' osservazione non è pertinente la procedura di V.I.A. 10: a. La lamentata mancata partecipazione è di fatto superata dal dato stesso della presentazione delle osservazioni in parola nel corso della presente procedura. Infatti la partecipazione deve valutarsi con riferimento al dato sostanziale che, nella fattispecie, comprova la perfetta conoscenza di tutti gli atti della procedura. b. L' osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. c. L' osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. d. VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE 29.4</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>vazioni al progetto. Il 28 febbraio la scadenza" dove il comune di Zevio informa i cittadini su come inviare le osservazioni alla VIA sottolineando la scadenza indicata nell' annuncio pubblicato sui quotidiani.d. Non risulta chiaro dall' annuncio chi sia il soggetto proponente visto che "RETE FERROVIARIA SPA" è scritto con caratteri maiuscoli e di dimensioni maggiori rispetto ad "Il consorzio IRICAV DUE" che dovrebbe essere il vero proponente ma che sembra quasi nascosto.</p>	
63	<p>Sig.ra Graziana Merzari 03/03/2016 DVA-2016-0005884</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531; N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544; N° 41 DOCUMENTO DVA-2016-0005562; N° 42 DOCUMENTO DVA-2016-0005564; n°43 DOCUMENTO DVA-2016-0005561; N°45 DOCUMENTO DVA-2016-0005560; N° 46 DOCUMENTO DVA-2016-0005621; N°47 DOCUMENTO DVA-2016-0005618; n°48 DOCUMENTO DVA-2016-0005620; N°56 DOCUMENTO DVA-2016-0005670; N°58 DOCUMENTO DVA-2016-0005672; N°59 DOCUMENTO DVA-2016-0005671; N°60 DOCUMENTO DVA-2016-0005669;</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40; N°41 ; N° 42; N°43; N° 45; N°46; N°47 ; N°48; N°56 ; N°58; N°59; N°60</p>
64	<p>Provincia di Vicenza e alcuni comuni della Provincia di Vicenza 03/03/2016 DVA-2016-0005940</p>	<p>1. Attività generali di gestione cantiere Le attività di cantiere costituiscono, in questo caso, una realtà con un orizzonte temporale così significativo, da renderle comparabili con attività di tipo continuativo (si pensi che un impianto di gestione rifiuti ottiene un'autorizzazione di durata decennale) e come tale da considerare dal punto di vista dell'impatto ambientale. In particolare il progetto dovrà considerare: a) tutti gli aspetti connessi ai depositi del materiale di scavo, le relative analisi ed altri aspetti connessi al riutilizzo in sito o extrasito dovranno essere raggruppati in un elaborato tecnico e grafico, evidenziando una gestione di conformità rispetto al DM 10 agosto 2012, n. 161 "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo"; b) I rifiuti prodotti dalle opere di demolizione dovranno essere preliminarmente caratterizzati e verranno gestiti come da normativa del settore rifiuti, con eventuali autorizzazioni per gli impianti di recupero; c) La gestione delle acque meteoriche ai sensi dell'art.39 del Piano di Tutela delle Acque; d) la presenza/assenza delle seguenti infrastrutture/impianti a servizio dei campi base, con relativa gestione degli impatti generati: produzione di rifiuti, acquedotto, energia elettrica, uso di combustibili, depurazione acque reflue e di lavaggio, illuminazione esterna etc. e) gli automezzi di cantiere dovranno essere conformi alle più recenti norme di omologazione definite dalle direttive europee, e il livello di manutenzione dovrà essere garantito per tutta la durata del cantiere - i mezzi di cantiere dovranno arrecare la minor interferenza possibile con la viabilità ordinaria (evitare ore di punta) e per il contenimento delle polveri, effettuare in uscita dal cantiere la pulizia delle ruote con getti d'acqua o sistemi alternativi di pari efficacia. Dovrà essere garantita la pulizia delle strade pubbliche utilizzate in caso di fortuito imbrattamento;</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. a)Con il PD è stato redatto il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del DM 161/2012 b)Tutti i rifiuti prodotti saranno gestiti secondo la vigente normativa sui rifiuti di cui alla Parte IV del D.l.g 152/2006 e s.m.i. c)Nelle relazioni di cantierizzazione, (per SL01 IN0D01DI2RGCA0001001E, per SL02 IN0D02DI2RGCA0001201E), viene riportato in apposito paragrafo la gestione delle acque meteoriche dei cantieri (v. §. 7.8). Tutte le acque di prima e seconda pioggia di dilavamento dei piazzali, così come i reflui di tipo industriale, verranno assoggettati a trattamento mediante disoleazione. Anche in questo caso le acque, una volta disoleate, possono essere immesse in fognatura e, nel caso risulti complesso l'allaccio alla rete fognaria esistente (lontananza dei punti di allaccio, difficoltà di natura non tecnica, ecc.), visto il fitto reticolo idrografico naturale che è presente lungo la linea, le acque, pulite e depurate dei fanghi trattenuti dalla vasca, possono essere immesse in questi corpi recettori con adeguate opere idrauliche di collettamento. Una parte di queste acque può essere accumulata per riuso in apposite vasche/cisterne. Per quanto riguarda il calcolo delle quantità di acqua di prima e seconda pioggia, si è fatto riferimento alla norma DIN 1999 EN 858. d)Il SIA, in generale, valuta tutti gli impatti in fase di cantiere rispetto a ciascuna componente ambientale (cfr. cap. 15 Relazione Q.R. Ambientale) e prende in considerazione quanto presente nei cantieri in progetto. Nelle relazioni di cantierizzazione, revisionate per effetto delle richieste di integrazione (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016) (per SL01 IN0D01DI2RGCA0001001E, per SL02 IN0D02DI2RGCA0001201E), sono trattati tutti gli aspetti legati alla gestione degli aspetti indicati nell'osservazione. Per quanto riguarda gli aspetti relativi a produzione di rifiuti, allacci con l'acquedotto, energia elettrica, uso di combustibili, depurazione acque reflue e</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>al fine di limitare il rischio di rilascio di carburanti, lubrificanti ed altri idrocarburi nelle aree di cantiere dovranno essere predisposti i seguenti accorgimenti: eseguire le riparazioni ed i rifornimenti ai mezzi meccanici su area attrezzata e impermeabilizzata; controllare periodicamente i circuiti oleodinamici dei mezzi operativi; nel caso di ritrovamenti occasionali di rifiuti o serbatoi interrati contenenti idrocarburi (o altre sostanze chimiche) e nel caso di trasformatori elettrici se esistenti e si mettano in atto tutti i presidi ambientali atti a scongiurare ogni possibile contaminazione del suolo e dell'immediato sottosuolo;</p> <p>f) individuare gli impianti che saranno oggetto di ricollocazione (es. impianti di betonaggio) e indicare le posizioni lungo le tratte interessate.</p> <p>2.Impatto atmosfera La generazione di impatti sull'atmosfera è essenzialmente legata ai gas di combustione dei mezzi di cantiere e ad alla produzione di polverosità diffusa, per cui, oltre a quanto già sopra espresso sul lavaggio dei mezzi, si dovrà prevedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i cumuli di inerti/rifiuti ed eventuali 'impianto di frantumazione/recupero, dovranno essere dotati di sistemi di nebulizzazione ad acqua per l'abbattimento delle polveri durante la lavorazione/stoccaggio; • gli impianti di betonaggio ed i silos di stoccaggio delle materie prime polverulente (es. cemento) dovranno essere dotati di idonei sistemi di captazione e contenimento rispondenti al criterio delle migliori tecnologie disponibili; • la predisposizione di piano di manutenzione periodica dei mezzi dotati di motore a scoppio (particolare riferimento ai dispositivi di abbattimento dei gas di scarico) <p>3.Impatto acusticoL'impatto acustico è indubbiamente un elemento significativo di tale progetto, sia nella sua fase di realizzazione che in quella successiva di esercizio. In tale ottica è necessario osservare come:a) la tipologia di intervento, nella sua fase di cantiere, potrebbe comportare la necessità di un'eventuale deroga ai limiti previsti dalla zonizzazione comunale vigente (ogni singolo Comune) ed in relazione alla tipologia dei possibili ricettori ovvero la predisposizione di misure mitigative;b) la tipologia di intervento, nella sua fase di esercizio, potrebbe rendere necessaria l'adozione di opere di mitigazione mediante l'installazione di barriere acustiche, in cui sarà necessario un coordinamento con i valori generali del Piano D'azione di risanamento delle ferrovie, con la mappatura acustica strategica ed i piani comunali;c) al fine di valutare correttamente quanto sopra, si ritiene necessaria la predisposizione di una relazione previsionale di impatto acustico, in cui la definizione del fondo attuale sia determinata da campionamenti "ante operam" da concordarsi con Arpav;d)</p>	<p>di lavaggio, illuminazione esterna etc. sono state predisposte tutte le opportune misure di mitigazione e accorgimenti per la minimizzazione delle interferenze in fase di corso d'opera.</p> <p>e)Nelle relazioni di progetto, in parte revisionate per effetto delle richieste di integrazioni (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016), sono state predisposte tutte le opportune misure di mitigazione e accorgimenti per la minimizzazione delle interferenze in fase di corso d'opera.</p> <p>f)Nelle relazioni di cantierizzazione, sono indicate le localizzazione degli impianti di betonaggio. Per la fornitura del calcestruzzo necessario alla realizzazione dell'opera, si prevede l'installazione di impianti di betonaggio all'interno dei propri cantieri. Gli impianti, collocati in adiacenza alla viabilità di cantiere (progettata per quanto più possibile indipendente dalla viabilità ordinaria) ed in prossimità delle principali vie di comunicazione, permetteranno in sede di approvvigionamento dei materiali ed in sede di realizzazione dell'opera di ridurre l'impatto del traffico dei mezzi di lavoro sulle viabilità minori.</p> <p>SL01: si prevede l'installazione di 2 impianti di betonaggio: Cantiere Industriale S.Martino (PK 6+800,00), Cantiere Industriale Bonifacio (PK 22+400,00)</p> <p>SL02: si prevede l'installazione di un impianto di betonaggio, a servizio dell'opera, posizionato al Cantiere Industriale Guà (PK 34+700).</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Nelle relazioni di cantierizzazione, revisionate per effetto delle richieste di integrazione (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016) sono state predisposte tutte le opportune misure di mitigazione e accorgimenti per la minimizzazione delle interferenze in fase di corso d'opera.</p> <p>Ulteriori specifiche misure saranno definite nel dettaglio in fase di progettazione esecutiva.</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.a)Con il PD è stato redatto apposito studio acustico per fase di costruzione e revisionato per effetto delle richieste di integrazione (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016). Come riportato nella "Relazione acustica in corso d'opera", la deroga ai limiti acustici è stata richiesta in maniera puntuale e non sempre generalizzata, indicando quindi specifici tratti di intervento e/o cantieri.b)Le barriere antirumore sono state previste per il 1° Lotto Funzionale in relazione allo studio acustico condotto ai sensi della normativa vigente per le infrastrutture ferroviarie di nuova realizzazione. Per quanto riguarda i Piani D'azione, queste si riferiscono alle infrastrutture esistenti ed in esercizio.c)Con il PD è stato redatto apposito studio acustico per fase di costruzione e revisionato per effetto delle richieste di integrazioni (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016) . In fase di studio, per la caratterizzazione del fondo attuale, sono state valutate le emissioni al perimetro dei</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>si dovrà procedere inoltre, per la sola fase di esercizio, ad una valutazione anche della componente vibrazioni.</p> <p>4.Paesaggio e componenti naturali Con riferimento a questo aspetto si osserva come vi sia la necessità di valutare tale aspetto prescindere dai vincoli esistenti nei vari livelli di pianificazione (es. Colli Serici), procedendo altresì alla realizzazione mitigativa di "opere a verde"; in tale valutazione dovranno altresì essere ricomprese le interferenze con le componenti flora e fauna. A seguito di tale analisi sarà possibile valutare la congruità ed i contenuti dei monitoraggi che saranno proposti. Si dovrà inoltre verificare la possibilità di evitare "cave di prestito", ricorrendo a cave esistenti ovvero a materiali di recupero. Si richiede altresì venga predisposto un programma di monitoraggio/manutenzione specifico per l'attuazione ed il mantenimento delle "opere a verde" proposte. Si ritiene, infine, necessario vengano predisposti specifici rendering in merito a: - tracciato in affiancamento alla S.P. del Melaro (muro di contenimento e pannelli fonoassorbenti) e possibili misure mitigative;</p> <p>- punti critici di passaggio (es. snodo casello Montecchio Maggiore) con studio degli spazi di risulta, misure mitigative per il degrado visivo e possibili usi impropri.</p>	<p>cantieri. Sono state inoltre eseguite misure di ante operam ed altre saranno previste prima dell'avvio dei lavori in ambito di PMA.d) A corredo del Progetto Definitivo è stato prodotto lo studio specialistico delle VIBRAZIONI sia in fase di esercizio che in fase di cantiere.</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Lo Studio di Impatto Ambientale ha valutato gli impatti per la componente paesaggio anche per la fase di cantiere. Il paesaggio è inteso nella totalità degli elementi che lo compongono (es. componente agraria, urbana), non solo quelli oggetto di tutela ed è inoltre direttamente connessa alla valutazione delle componenti biotiche (fauna e vegetazione). In base quanto emerso dalla valutazione degli impatti su tale componente è stato predisposto il PMA e sono state identificate le stazioni di monitoraggio per tale componente e le misure di mitigazione. Riguardo all'approvvigionamento dei materiali da costruzione, per effetto delle richieste del di integrazione (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016) in procedura di VIA, con un apposito studio (analisi multicriteri) sono stati valutati scenari alternativi a quanto presentato con il PD, considerando quindi l'approvvigionamento da cave esistenti.</p>
		<p>5.Traffico Risulta necessario prevedere uno specifico studio sul traffico, in grado di far emergere i volumi di traffico e le previsioni di movimentazione in ordine a: tipologia e quantità dei veicoli, orari, attività (conferitori, prelevatori, visitatori, ...) e ripartizione degli itinerari sulla viabilità esistente; la valutazione dovrà riguardare sia le strade di accesso ai cantieri così come i campi base, considerando l'adeguatezza o meno dei singoli tratti di strada, nonché gli innesti sulla viabilità principale e gli eventuali interventi di adeguamento, che dovranno tenere conto anche di una complessiva messa in sicurezza per l'utenza debole.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.E' stato redatto lo studio di traffico in fase di cantiere. Il documento è stato prodotto per effetto delle richieste di integrazione (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016).</p>
		<p>6.Piani di Monitoraggio ambientale A riguardo delle diverse matrici ambientali, si ritiene che il monitoraggio per le componenti acque sotterranee, acque superficiali, atmosfera, campi elettromagnetici e delle opere "a verde" possa essere ragionevolmente proposto solo a seguito delle</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.Il PMA è stato elaborato sulla base di quanto emerso dalla valutazione degli impatti del SIA e dall'identificazione delle aree critiche, pertanto le stazioni di monitoraggio sono state identificate coerentemente a quanto valutato nel SIA.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>conclusioni dello Studio di Impatto Ambientale, così come modificato con le integrazioni richieste. Il monitoraggio suolo e sottosuolo proposto. come modalità di campionamento ed i parametri indagati, e quello per il rumore, andranno invece fin d'ora previsti e preventivamente concordati con Arpav.</p> <p>7.Quadro Programmatico Il quadro di riferimento programmatico dovrà prevedere, in quanto assenti, l'analisi sulla presenza di "corridoi ecologici", presenza di aree di vincolo paesaggistico, interferenze con zone SIC/ZPS, la compatibilità idraulica, nonché il progetto illuminotecnico in conformità alle disposizioni di cui alla LR 17/2009.</p> <p>8.Altre considerazioni in tema di Campi Base La previsione progettuale rispetto ai Campi Base comporta un rilevante uso di territorio a vocazione agricola anche pregiata, che verrebbe così compromesso, vista la durata del cantiere e la realizzazione di un'infrastruttura logistica, con l'insediamento di centinaia di lavoratori, con inevitabili cambiamenti socio-economici non reversibili dell'intero ambito di contorno, oggi caratterizzato da insediamenti tipicamente rurali. Si chiede pertanto siano valutati perciò accorpamenti dei campi base già previsti in progetto, anche con valutazioni su scala sovra comunale, con l'obiettivo prioritario di non impegnare aree agricole e favorire l'individuazione di aree già urbanizzate.</p>	<p>Saranno concordati con Arpav le modalità di campionamento e i parametri indagati previsti nel PMA.</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS .Il quadro di riferimento programmatico ha esaminato tutti i piani e programmi, vincoli e interferenze con zone SIC/ZPS come da norma vigente (DLGS 152/2006 e s.m.i.; DPCM 27/12/1988). Il Progetto Definitivo prevede inoltre specifico progetto illuminotecnico delle viabilità, ove prevista illuminazione delle stesse.</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS .Sono state valutate le richieste di soluzioni alternative per la localizzazione dei campi base. Per quanto attiene i campi base previsti dal PD nella Provincia di Vicenza, si riporta di seguito quanto convenuto a valle delle valutazioni condotte circa gli spostamenti suggeriti dai comuni. COMUNE DI MONTEBELLO: La richiesta formulata dal comune consiste nel valutare lo spostamento del campo base previsto in località Ronchi. Nella formulazione della richiesta si deduce che la stessa non sia finalizzata al solo campo base CB 4.1, ma sia estesa anche agli altri cantieri limitrofi: cantiere industriale CI 4.2, cantiere di armamento CA 4.4. e cantiere tecnologie CT2. (L'analisi delle alternative riguardo tale area è oggetto anche di richiesta di valutazione in merito al punto 13 della nota del Ministero dell'Ambiente 1350 del 14/04/2016). La proposta formulata dal comune circa il posizionamento nell'area denominata "ex C.I.S." non può trovare accoglimento in quanto dalle verifiche condotte l'area "ex C.I.S." non risulta di proprietà comunale, ma di società in liquidazione. Detta area risulta interessata da un progetto di sviluppo con interconnessione alla rete ferroviaria esistente (C.I.S.) con annesso centro commerciale. La delocalizzazione dei cantieri in tale area oltre che limitare il previsto sviluppo della stessa non garantisce la funzionalità per cui i cantieri sono previsti. In merito al cantiere industriale CI4.2 - CO4.3 (km 34+700) non è possibile prevederne una delocalizzazione in altra area, in quanto strettamente progettato per la realizzazione delle numerose ed importanti opere d'arte previste dal progetto della Linea AV/AC con particolare riferimento ai nuovi viadotti sul fiume Guà, va inoltre considerato che un suo spostamento potrebbe comportare un forte incremento di mezzi sulla viabilità locale per il trasporto, da e per il cantiere, dei materiali necessari alla costruzione dell'opera e dei residui di lavorazione (quali ad esempio fanghi bentonitici, reflui jet-grouting) i cui trattamenti vengono eseguiti all'interno del cantiere industriale individuato. In merito al campo base CB.4.1 è stato verificato che non ricade in una zona coltivata a vigneto ma in un'area a seminativo, è stato verificato con l'ente Medio Chiampo, gestore dei sottoservizi presenti in zona, che esistono delle condotte idriche e fognarie limitrofe a cui il campo potrebbe essere allacciato previo adeguamento delle stesse.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>Nell’ottica di perseguire comunque una limitazione degli impatti sui vigneti presenti, è stato possibile prevedere la modifica del layout del cantiere di armamento in esame, rivedendo il posizionamento dei binari provvisori e delle aree di stoccaggio temporaneo. Tale nuova configurazione, oltre che a ridurre la superficie dell’area, eliminerebbe del tutto l’occupazione del vigneto posto più ad est posizionando il limite di cantiere ai confini del vigneto stesso.</p> <p>Inoltre è necessario segnalare che il progetto prevederebbe il ripristino di tutte le aree di cantiere allo stato ante operam e la restituzione ai proprietari delle aree al termine dei lavori di realizzazione dell’opera.</p> <p>COMUNE DI VICENZA: La richiesta formulata anche dal comune consiste nel valutare lo spostamento del campo base CB5.2 previsto in località Carpaneda. L’analisi delle alternative riguardo tale area è oggetto anche di richiesta di valutazione in merito al punto 13 della nota del Ministero dell’Ambiente 1350 del 14/04/2016.</p> <p>Va premesso che per tale area di campo base, nell’ambito del progetto in esame, si prevede la sola collocazione degli uffici destinati alla Sede del Consorzio Iri-cavdue ed ai servizi generali direttamente collegati; Sede peraltro finalizzata alla costruzione dell’intera Subtratta Verona-Padova.</p> <p>A seguito degli incontri intercorsi con i funzionari del comune di Vicenza, si è ritenuto opportuno in questa sede stralciare dal progetto in esame il campo base CB 5.2 previsto in località Carpaneda. Per le strutture ad uso ufficio, mensa e abitazione, per il personale del Consorzio, saranno individuate strutture già esistenti idonee allo scopo per superfici equivalenti a quelle progettate.</p>
		<p>COMUNE DI MONTECCHIO MAGGIORE</p> <p>Per quanto riguarda il cavalcaferrovia, si nota come il rilevato di progetto occupi parte del sedime di via Gozzi e di via Fermi. È quindi necessario che venga individuata una soluzione alternativa che consenta di mantenere la stabilità di via Battaglia e la percorrenza delle vie sottostanti, per esempio sostituendo il rilevato con adeguate opere di sostegno. Dovranno inoltre essere predisposti i necessari manufatti per la raccolta e drenaggio delle acque provenienti dalla piattaforma stradale.</p> <p>Per quanto riguarda la nuova stazione, il progetto definitivo prevede che la nuova infrastruttura si inserisca in una zona che presenta una particolare fragilità dal punto di vista idraulico. Le acque superficiali, defluendo lungo la rete di scolo gestita dal Consorzio Alta Pianura Veneta in direzione NE-SW, incontrano dei restringimenti in corrispondenza del tracciato autostradale e ferroviario attuali; questi comportano una limitazione della portata ed il rigurgito verso monte, in grado di creare allagamenti in occasione di eventi meteorici particolari.</p> <p>Pur essendo fuori discussione la necessità di dotare Montecchio Maggiore di una stazione ferroviaria ed essendo la posizione dell’infrastruttura obbligata da vincoli dettati dal tracciato e dalla velocità di progetto dei convogli ferroviari, si ritiene necessario operare con particolare cautela nei confronti dell’assetto idraulico della zona.</p> <p>Dal momento che la nuova stazione ricade in corrispondenza del canale denominato "nuovo scolo Cavazza" recentemente realizzato nell’ambito dei lavori per la realiz-</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L’osservazione non è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si fa presente che la successiva fase progettuale, come richiesto nell’osservazione, terrà conto del cantiere dell’autostrada A4. La nuova stazione non è prevista nel PD, tranne la predisposizione delle banchine della futura SFMR. La concessione alla viabilità di accesso a via Calesella è stata progettata considerando il progetto dell’adeguamento del casello autostradale dell’A4.</p> <p>Per quanto riguarda il posizionamento del bacino di laminazione, in fase di PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle richieste</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>zazione del nuovo svincolo autostradale allo scopo di far transitare una porzione della portata proveniente dal centro abitato di Montecchio, è quanto mai opportuna la scelta di progetto di realizzare un nuovo canale (definito nel progetto come "deviazione scolo Cavazza", che presenta uno sviluppo di 736m ed una sezione di 5,5x4m).</p> <p>Si ritiene fondamentale che sia il volume del nuovo canale che quello occupato dall'imposta della nuova stazione non vadano ad occupare i volumi di laminazione attuali, diminuendo quindi l'efficacia delle opere attuali o la cui realizzazione è già stata autorizzata.</p> <p>Il progetto definitivo prevede inoltre la realizzazione di un bacino di laminazione di circa 2.200 m3 a valle del tracciato ferroviario, in un'area compresa tra la ferrovia stessa, lo scolo Cavazza e la nuova bretella di collegamento con la Superstrada Pedemontana Veneta. L'opera ricade in una zona classificata "F - servizi" dal PRG del Comune di Montecchio. In particolare in quest'area è programmata la realizzazione di opere legate al potenziamento/adeguamento dell'adiacente depuratore.</p> <p>Si ritiene quindi preferibile prevedere lo spostamento del bacino di laminazione a monte del tracciato ferroviario, come riportato nella figura seguente. Il terreno è attualmente interessato da colture agricole ed è soggetto a periodici allagamenti. La nuova posizione del bacino consentirebbe inoltre di poter disporre di un maggiore volume di laminazione, con un impatto favorevole sul regime idraulico della zona.</p> <p>COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA</p> <p>1.Realizzazione del sottopasso pedonale Tavernelle Gli accessi al sottopasso (scale) al Km 41+615, non prevedono l'accesso ai disabili, alle persone con temporanea e ridotta capacità motoria ed agli anziani. Pertanto, è necessario realizzare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ascensore per ogni rampa di scale (uno lato parcheggio ed uno lato stazione); - idonee rampe di accesso per disabili anche ciclabili da ambo i lati; - telecamere di sicurezza di controllo; - cancelli automatizzati per controllo accessi ed interdizione del passaggio notturno; <p>2.Adeguamento della S.P. 34 del Melaro in Comune di Altavilla Vicentina La nuova linea ferroviaria pone dei problemi di viabilità e pericolosità per i frontisti della S.P. 34 del Melaro, pertanto, si chiede che la controstrada prevista nel progetto sia realizzata a cura e spese di R.F.I. per tutto il tratto S.P. 34 del Melaro (sia quello previsto in realizzazione che quello disegnato nel progetto), in particolare, in prossimità dell'area di proprietà della ditta Villa degli Olmi, si chiede di mantenere accostato il tracciato stradale quanto più possibile alla linea ferroviaria in modo da non consumare inutilmente territorio;</p> <p>3.Nella confluenza dei nuovi tratti che collegheranno via Cavour, la nuova rotonda Ovest nella S.P. 34 e la futura Zona Produttiva di Altavilla è stato disegnato un incrocio pericoloso, si chiede di inserirvi una nuova rotonda al fine di favorire un maggiore fluidità del traffico e garantire maggiore sicurezza;</p> <p>4.Si chiede di realizzare una pensilina di circa 30 mq di parcheggio coperto per bici-</p>	<p>Le osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS. Le osservazioni non sono pertinenti con il procedimento di VIA in corso. Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle richieste e soluzioni proposte.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>clette e moto all'interno del previsto parcheggio di circa 100 posti auto in via Martiri delle Foibe, in modo da garantire un'area di sosta anche per biciclette e moto a servizio dei pendolari, studenti ed utenti della stazione ferroviaria di Altavilla Vicentina;</p> <p>5. Bacino di laminazione della SP 34 del Melaro - altezza del Km 40+950 Data la criticità dell'opera in relazione alla vicinanza di abitazioni, si chiede di valutare lo spostamento del manufatto in altro sito o in subordine la realizzazione dell'opera parallelamente alla S.P. 34 sino a via Massimo D'Azeglio e non come previsto attualmente perpendicolarmente alla S.P. 34;</p> <p>6. Nuovo cavalcaferrovia al Km 42+987,06 (via Paganini) La viabilità di progetto relativa a via Paganini, lato sud della ferrovia, presenta errori di valutazione progettuale, non consente l'accesso ai 5 edifici esistenti in quanto le quote della futura sede stradale sono molto più alte di quelle attuali; il progetto risulta visivamente e fisicamente devastante sia sotto il profilo ambientale che per le abitazioni adiacenti. Tale manufatto, così come previsto non consente l'ingresso e l'uscita alle abitazioni esistenti, pertanto, si propone di attestare la quota della trave del ponte per tutta la sua lunghezza a 7 metri in modo da recuperare 2 metri circa, e rivedere di conseguenza tutta la progettazione: pendenza della strada; quote stradali di via Tovo (citata via Fontanelle) ed innesto con il parcheggio del laghetto. Sul tratto nord di via Paganini, che confluisce in rotonda "Bonometti" in S.R. 11, si chiede di prevedere una corsia preferenziale in direzione Vicenza, con immissione diretta nella S.R. 11 che ad oggi è esistente. Sulla rotonda "Bonometti" in SR 11 è stata evidenziata una zona critica in corrispondenza dei due nuovi rami di innesto/uscita che, essendo vicini, possono causare un punto di conflitto a causa dell'uscita delle auto nella rotonda da via Paganini e il successivo possibile ingresso nel ramo di uscita in direzione Vicenza. Nel progetto sono previsti due marciapiedi con larghezza utile di 1 metro ciascuno, si chiede di realizzare un marciapiede da 1 metro utile, lato est, e l'altro, lato ovest, realizzarlo ciclopedonale da 2,5 metri utili. VALUTARE IN ALTERNATIVA LA POSSIBILITA' DI REALIZZARE UN SOTTOPASSO CHE, OLTRE ALLA FERROVIA, ATTRAVERSI ANCHE LA S.P. 34 E S.R. 11;</p> <p>7. Fabbricato PT/PJ2 al Km 43+060 e il fabbricato SSE al Km 43+267 Si chiede di spostare i fabbricati in altro sito in quanto impattanti dal punto di vista paesaggistico. Sull'area in oggetto insiste il cono visuale "Area tra la SR 11 e la Ferrovia" previsto dallo strumento urbanistico, che non permette quindi alcun tipo di edificazione;</p> <p>8. Sottopasso esistente al Km 43+725 Il progetto non ha tenuto conto del sottopasso al Km 43+725 che dovrà necessariamente essere mantenuto ed allungato al fine di poter essere usufruito da una pista ciclabile intercomunale prevista dallo strumento urbanistico della Provincia di Vicenza (PTCP);</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>9.Barriere antirumore: le barriere fono-assorbenti dovranno essere posate contemporaneamente alla realizzazione dei due nuovi binari destinati all'alta velocità, i cui lavori, dovranno essere conclusi prima dell'apertura della nuova linea ferroviaria in modo da garantire il rispetto dei limiti di rumore previsti dalla normativa nazionale/locale e dovranno essere mitigate con alberature e/o siepi. Il nostro territorio, considerato il fitto contesto urbanistico, richiede l'installazione, lungo tutta la tratta, di efficaci barriere antirumore compreso il tratto, mancante nel progetto, prospiciente il laghetto tra il Km 43+229 e il 43+515;</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Le barriere antirumore saranno posizionate prima dell'entrata in esercizio della linea ferroviaria. La richiesta di prolungare l'installazione di barriere antirumore lungo il tratto prospiciente il laghetto, è stato recepito nell'ambito dell'approfondimento dello studio acustico condotto in risposta alle richieste di integrazione (PROT.001350/CTVA del 16/04/2016).</p>
		<p>10.Cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera: Si chiede la realizzazione delle varie opere (adeguamento della S.P. 34 del Melaro, prolungamento sottopasso al km 42+002, realizzazione del nuovo cavalcaferrovia al km 42+987) in momenti diversi, al fine di minimizzare gli impatti sulla viabilità interna al paese. La realizzazione delle suddette opere prevede la chiusura o parziale chiusura della viabilità di collegamento tra la parte nord e sud del Paese, per il tempo necessario alla realizzazione dei lavori. Si chiede la condivisione del Comune di Altavilla Vicentina nella definizione delle tempistiche di tali interventi in modo tale da minimizzare il più possibile i disagi alla circolazione degli autoveicoli e garantire i collegamenti tra le due parti del paese. Le lavorazioni previste in fase di cantierizzazione produrranno un'alta concentrazione di polveri, inoltre i percorsi dei mezzi di cantiere causeranno la dispersione delle stesse in tutto il territorio comunale. Al fine di minimizzare il problema si chiede: a. la puntuale verifica della pulizia e del lavaggio degli automezzi prima che gli stessi lascino le aree tecniche di cantiere e attraversino il territorio comunale; b. il lavaggio delle strade comunali interessate dal passaggio degli automezzi almeno due volte la settimana; c. la riasfaltatura, al termine dei lavori, delle strade gravate dal passaggio degli automezzi di cantiere. Si chiede il coinvolgimento diretto del Comune di Altavilla Vicentina e la condivisione nell'esatta definizione delle lavorazioni sia in merito agli interventi e alle relative tempistiche, sia in merito al percorso degli automezzi, a eventuali occupazioni di suolo pubblico, all'interruzione di viabilità, di sottopassi e di servizi comunali;</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Nel PD è compreso il cronoprogramma dettagliato dei lavori. Sono state definite le interferenze sulle viabilità esistenti in relazione alle fasi costruttive delle opere. La realizzazione delle opere citate nell'osservazione è inserita dettagliatamente nel cronoprogramma dei lavori. a,b,c) In fase di costruzione saranno debitamente adottate tutte le misure ed accorgimenti necessari per la riduzione/eliminazione dei disagi alla popolazione e delle problematiche legate alla movimentazione dei mezzi d'opera; Le interruzioni e/o deviazioni della viabilità sono illustrate nei documenti della Cantierizzazione</p>
		<p>11.Esproprî e demolizioni: Si chiede che le aree oggetto di esproprio da parte di R.F.I. e/o che subiscono un deprezzamento a causa dell'avvicinamento della ferrovia, siano valutate prevedendo per i proprietari un adeguato ristoro, oltre ad un congruo indennizzo per le ricadute di carattere ambientale, urbanistico e sociale.</p>	<p>L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e i.)</p>
		<p>COMUNE DI BRENDOLA 1. Il tracciato impatta drasticamente sull'area industriale di via Einaudi, compromettendo del tutto il Piano di Recupero previsto dal Comune di Brendola (circa 500.000,00 euro in meno solo per il Comune di Brendola) e mettendo a serio rischio la sopravvivenza delle aziende insediate, di cui alcune delle quali hanno già previsto la chiusura dell'attività se verrà realizzato il progetto così come proposto, con-</p>	<p>Le osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS. Le osservazioni non sono pertinenti con il procedimento di VIA in corso. Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle richieste e soluzioni proposte.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>seguenti danni sia sociali che economici;</p> <p>2. Rispetto alle precedenti indicazioni presentate dal Comune di Brendola non vi è traccia di un collegamento ciclo pedonale con la nuova stazione;</p> <p>3. A proposito della stazione è evidente dall'ingombro dei binari che l'infrastruttura ricade in territorio di Brendola ed a tal proposito si chiede di avere conferma sull'eventuale denominazione della stazione stessa.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A. Il progetto definitivo prevede esclusivamente una predisposizione della stazione in località Brendola-Montecchio, il cui appalto potrebbe essere a cura di altro Ente che risponderà all'osservazione.</p>
		<p>COMUNE DI LONIGO</p> <p>In riferimento al progetto richiamato in oggetto, si prende atto dell'importante previsione di quanto proposto e condiviso anche dal Comune di San Bonifacio e cioè della realizzazione del cavalferrovia sulla Stazione di Lonigo località Locara; tale opera unitamente al fabbricato viaggiatori e alla adeguata dotazione di parcheggi rende la Stazione di Lonigo centro di riferimento per la mobilità ferroviaria di un territorio molto vasto a confine tra le province di Verona e Vicenza interessando molti comuni contermini.</p> <p>Il progetto prevede, con la costruzione del cavalferrovia, importanti modifiche sulla rete viaria di Lonigo, si è con la presente ad osservare e proporre che le modifiche alla viabilità locale siano estese fino a creare un collegamento a nord con la SR 11 e a sud con la SP di San Bonifacio potenziando e ove occorra realizzando strade adeguate a collegare le due importanti arterie con la Stazione Ferroviaria di Lonigo. Infatti, la conferma e il potenziamento della "Stazione di Lonigo" non può essere disgiunto da un necessario collegamento con le infrastrutture viarie sovra comunali.</p> <p>La Stazione Ferroviaria di Lonigo, riveste un ruolo strategico per lo sviluppo del territorio . Infatti, sarà probabile stazione della metropolitana di superficie per il bacino dell'est veronese, del basso e dell'ovest vicentino .</p> <p>Il PAMoB (Piano d'Area Monti Serici) la individua come porta dei Serici dove converge un itinerario ciclopedonale lungo il vecchio tracciato ferroviario che dalla Stazione Ferroviaria collega il centro cittadino. Il nuovo tracciato che si propone, interseca la SR 11 in Comune di Gambellara in una intersezione già approvata da quest'ultimo), convogliando il flusso veicolare alla Stazione di Lonigo oggi non di facile accesso dalla direttrice VIVER (l'asse di sviluppo commerciale, lungo la SR 11 Vicenza - Verona previsto nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia - PTCP).</p> <p>Appare opportuno, prolungare tale collegamento fino alla Strada Provinciale di San Bonifacio adeguando nell'eventualità, l'esistente Strada delle Pietre, per consentire un accesso più diretto dai Centri Abitati posti a sud di Lonigo.</p>	<p>Le osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A. Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle richieste e soluzioni proposte.</p> <p>Si precisa che, dall'analisi del Piano d'Area dei Monti Berici, pubblicato sul sito della Regione, non si evidenzia quanto contenuto nell'osservazione, né negli elaborati grafici, né nello Schema Direttore. L'art. 39 delle NTA, recita quanto segue: "Il Comune di Lonigo, prevede gli interventi necessari ad attrezzare la stazione ferroviaria al fine di favorire l'interscambio alle zone dei Monti Berici, nel rispetto dell'architettura e della tipologia dei luoghi".</p>
		<p>COMUNE DI MONTEBELLO VICENTINO</p> <p>A. In relazione alla progettata stazione ferroviaria della linea normale di Montebello Vicentino e della realizzazione del parcheggio a servizio della fermata ferroviaria, si suggerisce di adeguare l'intersezione della viabilità che conduce al parcheggio ed alla stazione/ fermata degli autobus, mediante la realizzazione di una rotonda.</p>	<p>Le osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle opere oggetto del procedimento in corso di V.I.A. Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle richieste e soluzioni proposte.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Si chiede poi; lo spostamento della viabilità di collegamento tra la stazione con via Fara più a sud, in maniera tale da non interferire con l'adiacente gruppo di abitazioni e con le aree individuate come fabbricabili dai vigenti strumenti di pianificazione comunale.</p> <p>In ultima analisi, si chiede il ripristino dei collegamenti agricoli esistenti, in particolare usufruendo anche del sottopassaggio esistente (qualora non fosse demolito il vecchio terrapieno).</p>	
		<p>B. L'osservazione riguarda il tracciato che dalla Stazione di Montebello conduce al confine con il Comune di Brendola. Si trova opportuno che il tracciato SITAVE sia stato collocato in adiacenza al tracciato TAV, per avere un consumo limitato di suolo agricolo. Tuttavia si porta alla conoscenza di una importante interferenza con il sito di Bottega Veneta, e con le infrastrutture ad esso collegate (in particolare il tracciato individuato dalla TAV non lascia sufficiente spazio allo sviluppo in ampiezza del progetto della SITAVE, costringendo quest'ultimo ad interferire con il sito di Bottega Veneta).</p> <p>Per evitare tale situazione si chiede di aumentare il raggio di curvatura del tracciato TAV in questa sezione, in maniera tale da ridurre lo "spanciamento" della curva ferroviaria e traslare così il tracciato di una quarantina di metri a nord di quello indicato nel progetto. Tale traslazione offrirebbe lo spazio necessario per il passaggio della SITAVE in adiacenza al tracciato TAV senza compromettere sia il sito e le infrastrutture di Bottega Veneta, sia le abitazioni della frazione Ronchi.</p> <p>In alternativa di spostare il tracciato TAV e SITAVE in adiacenza al tracciato dell'attuale autostrada A4, creando un unico corridoio infrastrutturale.</p>	<p>Le osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS. Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle richieste e soluzioni proposte.</p>
		<p>C. Per quanto riguarda la realizzazione del campo base nel Comune di Montebello Vicentino, si evidenzia che l'area attualmente è classificata dagli strumenti urbanistici comunali come area a destinazione agricola di pregio, e che pertanto l'individuazione di una struttura pressoché stabile (la durata prevista è 98 mesi, circa 10 anni), non è conforme a quanto previsto e ne snatura completamente la previsione. L'accesso al campo base è previsto da via del Gambero per la quale è previsto l'allargamento di quasi tutto il percorso, ma non è stata valutata minimamente l'intersezione con la strada Regionale 11 all'altezza di Ponte Asse.</p> <p>Presumendo che tutti gli aspetti connessi ai depositi del materiale di scavo, le relative analisi ed altri aspetti connessi al riutilizzo in sito o extrasito siano stati già presi in considerazione, si ritiene opportuno evidenziare che in ragione delle volumetrie in gioco, venga predisposto un elaborato tecnico e grafico in fase di progettazione esecutiva. Rientrando il progetto nelle procedure di VIA, si evidenzia il rispetto degli adempimenti di cui al DM 10 agosto 2012, n. 161 "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo".</p> <p>1. In fase di realizzazione dei campi base e operativi, nonché di cantiere, è necessario che tutte le attività di scavo siano ricomprese nel "piano di utilizzo" di cui al DM 161/2012.</p> <p>2. In merito al Campo e alla viabilità di accesso si evidenziano le seguenti criticità:</p> <p>2.1. Non è stata presa in considerazione la previsione urbanistica di destinazione d'uso attuale degli strumenti urbanistici vigenti in relazione al lungo tempo di occu-</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.</p> <p>p.1) E' stato redatto e consegnato il P.U.T. ai sensi del DM 161/2012;</p> <p>p.2.1) Nel quadro di riferimento programmatico del S.I.A., dove è segnalato che l'area del cantiere base ricade su un'area agricola di pianura (ZTO EP), sulla quale insiste altresì il "corridoio AC/AV ai fini urbanistici", la fascia di rispetto ferroviario, un metanodotto e degli allevamenti con relativa fascia di rispetto. Si precisa che le ZTO EP sono normate dall'art.37 che testualmente recita: "Comprende le zone agricole di pianura di primaria importanza per la funzione agricola produttiva, anche in relazione dell'estensione, composizione e localizzazione dei terreni". L'area risulta attualmente adibita ad uso seminativo.</p> <p>p.2.2) Per effetto delle richieste di integrazioni è stato redatto lo studio di traffico in fase di cantiere</p> <p>p.2.3) v. p. 2.11)</p> <p>Le osservazioni di cui ai punti 2.4), 2.5), 2.6), 2.7), si riferiscono complessivamente alla richiesta di intervento di messa in sicurezza e allargamento di via Gambero, con annessa risoluzione dell'intersezione con la SR 11 all'altezza di Ponte Asse. In fase di verificata la fattibilità della soluzione richiesta.</p> <p>p.2.8) Nel campo base non si prevedono lavorazioni e quindi potenziali interferenze con le falde acquifere</p> <p>p.2.9) In merito alle verifiche di idoneità in termini quali-quantitative degli scarichi delle acque reflue proveniente dal cantiere ed all'indicazione di provvedere</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>pazione.</p> <p>2.2. Assenza di uno studio di traffico, in riferimento anche alla intersezione con la SR 11 e con le esigenze del locale traffico dei residenti e di quello di attraversamento .</p> <p>2.3. Assenza di ogni ipotesi progettuale delle necessità di sottoservizi e modalità del loro collegamento alle reti esistenti.</p> <p>2.4. Inadeguatezza complessiva di strada del gambero, per sezioni ed andamento piano altimetrico, nonché per gli innesti sulla viabilità principale (SR 11 all'altezza di Ponte asse) che deve essere regolamentata con una rotonda, in relazione al notevole flusso di traffico generato dai lavori.</p> <p>2.5. Mancanza della previsione di una complessiva messa in sicurezza per l'utenza debole di strada del Gambero.</p> <p>2.6. Mancato inserimento nel "particellare d'esproprio" delle proprietà private interessate dall'allargamento di via del Gambero. L'allargamento non può certamente essere considerato "reversibile" e rientrare quindi nelle previsioni di un'occupazione comunque temporanea. Ciò alla luce, soprattutto, della necessità di prevedere la posa di reti aggiuntive di sottoservizi che dovrebbero essere necessariamente collocate anche sulla parte in allargamento.</p> <p>2.7. Mancanza di uno studio dell'intersezione di via del Gambero con la SR 11 all'altezza di Ponte Asse (realizzazione di una rotatoria) e studio dell'intersezione con gli innesti tra via Gambero e l'area di cantiere/campo base.</p> <p>2.8. Mancanza tra gli elaborati progettuali di uno specifico studio di compatibilità idraulica del Campo Base considerata in area sensibile per le falde acquifere.</p> <p>2.9. Mancanza di indicazioni in merito alla collocazione -dei necessari sottoservizi al Campo Base, dei quali non si ha riscontro in alcuna tavola progettuale ancorché indicativa. La posa di sottoservizi dovrebbe contemplare il collegamento con infrastrutture di supporto (depuratore, acquedotto, ecc.). Si segnala, infatti che l'area non è provvista di condotte, e sarebbe necessario prevedere la posa di una linea di acque nere di diametro adeguato sino a collegarsi con gli impianti di depurazione esistenti (Depuratore di Montebello) e che l'area non è sufficientemente adeguata per l'aumento della fornitura di acqua potabile. Manca un adeguato studio sullo smaltimento delle acque bianche, - anche perché attualmente l'area è già in sofferenza per lo smaltimento delle attuali portate smaltite attraverso i fossi presenti in zona.</p> <p>2.10. Mancanza di documentazione adeguata relativamente alla gestione dei rifiuti domestici per quanto attiene agli aspetti di gestione della raccolta differenziata, da sottoporre a valutazione anche sotto i profili tariffario e gestionale.</p> <p>2.11. Mancanza di idonea documentazione da sottoporre a valutazione del/i gestore/i delle reti relativamente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - impiantistica elettrica, fornitura, allacciamenti, cabine, ecc.; - rete metano, per le cucine ed il riscaldamento, compresa eventuale valutazione di collegamento al teleriscaldamento; - rete acquedotto. Qualora si rilevasse opportuna la realizzazione di un pozzo, si chiede venga presentata idonea documentazione tecnica di supporto; - impianto di depurazione delle acque reflue; 	<p>per quanto possibile al collegamento alla rete pubblica, si conferma che il cantiere è raggiunto dalla fognatura comunale. La verifica circa le capacità ricettive della rete fognaria in relazione ai quantitativi in scarico è demandata al momento dell'allaccio. Nella relazione di progetto IN0D02DI2RGCA0001201E, integrata a seguito integrazioni è stata comunque valutata la capacità ricettiva degli scavi limitrofi ai volumi di scarico.</p> <p>Per quanto riguarda gli aspetti qualitativi delle acque allo scarico, sono previsti a monte degli stessi idonei impianti per il trattamento delle acque siano esse di carattere civile o industriale, la composizione delle stesse all'atto dello scarico rispecchierà i limiti stabiliti dalla vigente normativa regionale ed in particolare dall'allegato 5 parte III del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e successive modifiche ed integrazioni.</p> <p>Tutte le acque di prima e seconda pioggia di dilavamento dei piazzali, verranno assoggettati a trattamento mediante disoleazione. Anche in questo caso le acque, una volta disoleate, possono essere immesse in fognatura (e nel caso risulti complesso l'allaccio alla rete fognaria esistente, visto il fitto reticolo idrografico naturale che è presente lungo la linea, le acque, pulite e depurate dei fanghi trattenuti dalla vasca, possono essere immesse in questi corpi recettori con adeguate opere idrauliche di collettamento. Una parte di queste acque può essere accumulata per riuso in apposite vasche/cisterne. Per quanto riguarda il calcolo delle quantità di acqua di prima e seconda pioggia, si è fatto riferimento alla norma DIN 1999 EN 858 (v. Relazione di cantierizzazione consegnata nell'ambito della documentazione depositata per le risposte alle richieste di integrazione - PROT.001350/CTVA del 14-04-2016).</p> <p>p.2.10) La gestione dei rifiuti domestici seguirà le modalità operative vigenti nel territorio comunale di Montebello.</p> <p>p.2.11) Gli enti gestori delle reti solo successivamente alla consegna del Progetto Definitivo hanno confermato le seguenti disponibilità.</p> <p>Per quanto riguarda la fornitura dell'energia elettrica negli elaborati grafici relativi ai layout dei cantieri è indicata una cabina di allaccio.</p> <p>L'Ente gestore (ENEL) ha dato la disponibilità per l'allaccio dei cantieri.</p> <p>L'ente gestore rete gas (2i RETE GAS) ha confermato la disponibilità all'allaccio.</p> <p>L'ente gestore della rete idrica e della rete fognaria ha confermato la disponibilità all'allaccio.</p> <p>Sarà fornito il dettaglio documentale al momento della richiesta di allaccio.</p> <p>Per quanto riguarda impianto di depurazione delle acque reflue e di captazione, trattamento e smaltimento acque meteoriche, si rimanda a quanto già riportato;</p> <p>p.2.12) Il progetto dell'impianto illuminotecnico, che sarà definito con il progetto esecutivo, sarà redatto in conformità LR 17/2009.</p> <p>p.2.13) Nello studio acustico del corso d'opera è stato valutato il rumore nei tratti di accesso ai cantieri.</p> <p>p.2.14) All'interno del SIA sono state valutati gli impatti previsti per ogni componente ambientale (cfr. capitolo 15 del SIA). Inoltre, sono stati condotti studi</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>- impianto di captazione, trattamento e smaltimento acque meteoriche.</p> <p>2.12. Assenza del progetto illuminotecnico dell'illuminazione esterna in conformità alle disposizioni di cui alla LR 17/2009.</p> <p>2.13. Mancanza di valutazione acustica sulle strade di accesso al Campo Base.</p> <p>2.14. Mancanza di uno studio che evidenzi l'influenza di tutte le matrici (aria, acqua, rumore, polveri, vibrazioni, ecc.) sulla vicina contrada dei Ronchi e nelle abitazioni relative a via Gambero.</p> <p>Considerato quanto sopra e le criticità che dovrebbero essere affrontate e risolte, è evidente che l'area individuata necessiterebbe di trasformazioni tali da determinare situazioni di fatto irreversibili e non compatibili con quanto previsto nelle destinazioni d'uso degli strumenti urbanistici comunali e sovra comunali.</p> <p>Si ritiene pertanto che debba essere valutata una soluzione alternativa all'insediamento del Campo Base, per le ragioni sopra esposte.</p> <p>Si evidenzia, inoltre, che la realizzazione di un'infrastruttura logistica, con l'insediamento di una importante massa di lavoratori per circa 10 anni, comporterà inevitabilmente dei cambiamenti socio-economici non reversibili dell'intero ambito di contorno, oggi caratterizzato da insediamenti tipicamente rurali.</p> <p>Si chiede sia valutata perciò la possibilità di individuare, tra le aree urbanisticamente conformi, una altra soluzione per il collocamento del campo, con l'obiettivo prioritario di non impegnare aree agricole e favorire l'individuazione di aree già urbanizzate.</p> <p>In subordine, al fine di limitare l'impatto dell'insediamento, si ritiene debbano essere valutate soluzioni alternative che prevedano l'utilizzo di aree caratterizzate dalla presenza di strutture edilizie in fase di dismissione o degrado, o aree già vocate a una eventuale trasformazione da parte degli strumenti urbanistici vigenti.</p>	<p>specialistici sulle componenti Atmosfera, Rumore e Vibrazioni, approfonditi per effetto delle richieste in fase di procedura V.I.A.</p> <p>Nella formulazione della richiesta di valutare lo spostamento del campo base previsto in località Ronchi. La richiesta formulata dal comune di valutare lo spostamento del campo base previsto in località Ronchi, si deduce che la stessa non sia finalizzata al solo campo base CB 4.1, ma sia estesa anche agli altri cantieri limitrofi: cantiere industriale CI 4.2, cantiere di armamento CA 4.4. e cantiere tecnologie CT2. (L'analisi delle alternative riguardo tale area è oggetto anche di richiesta di valutazione in merito al punto 13 della nota del Ministero dell'Ambiente 1350 del 14/04/2016.). La proposta formulata dal comune circa il posizionamento nell'area denominata "ex C.I.S." non può trovare accoglimento in quanto dalle verifiche condotte l'area "ex C.I.S." non risulta di proprietà comunale, ma di società in liquidazione. Detta area risulta interessata da un progetto di sviluppo con interconnessione alla rete ferroviaria esistente (C.I.S.) con annesso centro commerciale. La delocalizzazione dei cantieri in tale area oltre che limitare il previsto sviluppo della stessa non garantisce la funzionalità per cui i cantieri sono previsti. In particolare per il cantiere di armamento e tecnologie. In virtù di quanto sopra non si ritiene possibile lo spostamento del cantiere di armamento dalla posizione prevista in progetto</p> <p>In merito al cantiere industriale CI4.2 - CO4.3 (km 34+700) non è possibile prevederne una delocalizzazione in altra area in quanto strettamente progettato per la realizzazione delle numerose ed importanti opere d'arte previste dal progetto della Linea AV/AC con particolare riferimento ai nuovi viadotti sul fiume Guà, va inoltre considerato che un suo spostamento potrebbe comportare un forte incremento di mezzi sulla viabilità locale per il trasporto, da e per il cantiere, dei materiali necessari alla costruzione dell'opera e dei residui di lavorazione (quali ad esempio fanghi bentonitici, reflui jet-grouting) i cui trattamenti vengono eseguiti all'interno del cantiere industriale individuato.</p> <p>In merito al campo base CB.4.1 è stato verificato che non ricade in una zona coltivata a vigneto ma in un'area a seminativo, è stato verificato con l'ente Medio Chiampo, gestore dei sottoservizi presenti in zona, che esistono delle condotte idriche e fognarie limitrofe a cui il campo potrebbe essere allacciato previo adeguamento delle stesse.</p> <p>Nell'ottica di perseguire comunque una limitazione degli impatti sui vigneti presenti, è stato possibile prevedere la modifica del layout del cantiere di armamento, rivedendo il posizionamento dei binari provvisori e delle aree di stoccaggio temporaneo. Tale nuova configurazione, oltre che a ridurre la superficie dell'area, elimina del tutto l'occupazione del vigneto posto più ad est posizionando il limite di cantiere ai confini del vigneto stesso. Inoltre è necessario segnalare che il progetto prevede il ripristino di tutte le aree di cantiere allo stato ante operam e la restituzione ai proprietari delle aree al termine dei lavori di realizzazione dell'opera.</p>
		<p>D.Si evidenzia l'interferenza della progettata realizzazione del bacino di laminazione delle acque in corrispondenza dell'area CIS, già dotata di Piano di Lottizzazione.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione potrebbe essere recepita, spostando il bacino in altro sito non interessato da alcun</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Tale collocazione influenza il Piano già approvato</p> <p>E.Si evidenzia, inoltre, che è in corso la valutazione del Progetto per la realizzazione del nuovo bacino del Torrente Chiampo, con ricalibrazione del bacino di laminazione delle acque del Torrente Guà. Si chiede che vengano valutati le interferenze tra i lavori relativi ai sopraindicati bacini e il cantiere TAV, in maniera tale da coordinare e da non aggravare sia dal punto di vista ambientale che dal punto di vista viabilistico i due importanti cantieri.</p>	<p>piano di lottizzazione ad oggi noto.Tuttavia si fa presente che nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte.</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. In fase di progetto esecutivo della linea AV-AC 1° Lotto Funzionale, saranno valutate le interferenze con il nuovo bacino del T. Chiampo, tenendo in debito conto lo stato di avanzamento della progettazione e la programmazione della sua realizzazione.</p>
65	<p>Sig.ra Loreta Castelli 03/03/2016 DVA-2016-0005861</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531; N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544; N° 41 DOCUMENTO DVA-2016-0005562; N° 42 DOCUMENTO DVA-2016-0005564; n°43 DOCUMENTO DVA-2016-0005561; N°45 DOCUMENTO DVA-2016-0005560; N° 46 DOCUMENTO DVA-2016-0005621; N°47 DOCUMENTO DVA-2016-0005618; n°48 DOCUMENTO DVA-2016-0005620; N°56 DOCUMENTO DVA-2016-0005670; N°58 DOCUMENTO DVA-2016-0005672; N°59 DOCUMENTO DVA-2016-0005671; N°60 DOCUMENTO DVA-2016-0005669; N°63 DOCUMENTO DVA-2016-0005884</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40; N°41 ; N° 42; N°43; N° 45; N°46; N°47 ; N°48; N°56 ; N°58; N°59; N°60; N°63</p>
66	<p>Associazione Regionale Albo Cavatori del Veneto 03/03/2016 DVA-2016-0005902</p>	<p>L' Associazione Regionale Albo Cavatori del Veneto ha presentato le seguenti osservazioni riguardo l'approvvigionamento di inerti da cave di prestito e la localizzazione delle stesse: Tutte le cave di prestito individuate risultano inammissibili dal punto di vista ambientale in quanto ricadenti in ambiti nei quali l'apertura di cave di ghiaia è espressamente vietata. Sulla base dell'analisi del progetto e delle osservazioni di cui sopra, l'Associazione Regionale Albo Cavatori del Veneto, chiede che, ai fini della tutela ambientale, del contenimento del consumo di suolo nonché della salvaguardia delle realtà imprenditoriali del settore estrattivo, il volume di inerti necessario alla realizzazione dell'opera venga reperito esclusivamente dalle numerose cave di mercato esistenti nella Provincia di Verona e di Vicenza, alcune delle quali sono inoltre autorizzate a ricevere materiali di scavo per la ricomposizione morfologica del sito. Si invita pertanto il Proponente ad approfondire maggiormente lo stato di fatto dei volumi di ghiaia autorizzati nelle due province, prendendo in considerazione tutte le cave operative tra le province di Verona e Vicenza.</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5.4; 12</p>
67	<p>Consorzio Nazionale Espropriati 03/03/2016 DVA-2016-0005898</p>	<p>Il Consorzio Nazionale Espropriati ha presentato le seguenti osservazioni e richieste: a) uno scorporo fondiario meno invasivo e deturpante, eventualmente da concordare; b) un esproprio per fini ambientali più ridotto, più ragionevole e meno sconvolgente; c) un prolungamento del percorso in galleria, nella parte alta della proprietà. d) lo spostamento dei cantieri (C.O. 1.5 e C.I. 1.4) dai terreni coltivati vicino alla</p>	<p>L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e i.)</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
68	S.E.I. Società Escavazione Inerti S.r.l. 03/03/2016 DVA-2016-0005942	antica Corte Rurale San Domenico (vedi allegato) all'area delle cave. La S.E.I. Società Escavazione Inerti S.r.l. ha presentato la candidatura in alternativa al sito estrattivo previsto nel territorio di Zevio	L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;
69	Coordinamento Regionale Slow Food Lombardia 03/03/2016 DVA-2016-0005870	L'Associazione Slow Food Lombardia ha presentato la seguente osservazione: "La Conferenza delle Condotte Lombarde di Slow Food riunita a Botticino il 27 Febbraio 2016 sostiene i produttori del Lugana nel contrastare con ogni possibile iniziativa legale la tanto dannosa quanto inutile opera che attraverserà la zona del basso Garda: la TAV, la ferrovia ad alta velocità, che distruggerà per sempre un pezzo di territorio pregiato, a ridosso di uno dei più suggestivi e rinomati luoghi turistici mondiali, candidato a divenire Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco, il Lago di Garda. Tale disastro comporterà lo sfregio di una delle prime Doc italiane, il Lugana, con la demolizione di una cantina del '400, la perdita di decine e decine di ettari di vigneti, lo stravolgimento di un paesaggio meta di notevolissimi flussi turistici anche a seguito di cantieri e movimento mezzi per dieci anni almeno, l'abbattimento e ricostruzione di cavalcavia autostradali, il tutto con costi esorbitanti per un'opera assolutamente inutile e che comunque, potrebbe transitare sugli attuali binari mediante un potenziamento della linea esistente, con costi a carico della collettività molto inferiori. Il presente comunicato è stato approvato all'unanimità da tutte le Condotte presenti alla Conferenza e sottoscritto dal Comitato Esecutivo di Slow Food Lombardia"	L'osservazione non è pertinente in quanto non si riferisce alle opere della procedura di V.I.A.
70	Sigg. Vasco Carradore, Lorenzo Albi e Marisa Velardita per conto di varie associazioni e comitati civici 03/03/2016 DVA-2016-0005938	Sigg. Vasco Carradore, Lorenzo Albi e Marisa Velardita per conto di varie associazioni e comitati civici hanno presentato le seguenti osservazioni: 1. Considerato che è stata introdotta una variante sostanziale tra il km.12+725 ed il km.29+482 sul complesso del sub-lotto 1 che va dal km.0+00 fino al km. 32+525. Considerato che la variante interessa più del 50% della tratta, fatto che ha avuto come conseguenza la necessità di un nuovo SIA oggetto delle presenti osservazioni ai fini VIA del MATIM. Considerato che la tratta tra Montebello Vicentino e Bivio Vicenza è priva di Progetto Preliminare. SI chiede come possano sussistere le condizioni per presentare una "Relazione del progettista ai sensi dell'art. 166 comma1 del D.Lgs. 163/2006". 2. Si chiede come può essere che un soggetto privato presenti un progetto definitivo modificando e disattendendo le indicazioni contenute nella delibera del CIPE, la n° 9412006. di approvazione del progetto preliminare. 3. SI chiede come si possa incrementare l'impegno di spesa da 4483 M€ del preliminare (3333 per la prima fase Verona e Montebello Vicentino e tra Grisignano di Zocco e Padova e 1150 per la seconda fase tra Montebello Vicentino e Grisignano di Zocco) a 5402 M€ previsti nell'ultimo aggiornamento del Contratto di Program-	L'attestazione dei progettisti della rispondenza del presente Progetto Definitivo 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, come dichiarato fa salve le modifiche di tracciato introdotte in sede di progetto definitivo, che sono espresse in Premessa e sono state formalmente riproposte nella Valutazione dell'Impatto Ambientale in quanto oggetto di procedura ex articolo 167 commi 5 e 6 della succitata norma. Pertanto la Relazione attesta la rispondenza del Progetto Definitivo del I° sub-lotto Verona-Montebello Vicentino relativamente alle parti d'opera del Progetto Preliminare approvato nei seguenti tratti: § 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 I° sub lotto e corrispondente al km 28+837,94 del P.P.). La procedura seguita per la valutazione di impatto ambientale dell'intera Opera è quindi perfettamente in linea con quanto previsto nella menzionata delibera CIPE. Le osservazioni non sono pertinenti in quanto esulano dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>ma tra RFI ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 09/12/2014.</p> <p>4. Considerato che il progetto preliminare approvato dal CIPE con delibera 94/2006 ha suddiviso la linea Verona - Padova in sette lotti costruttivi. Visto che il General Contractor presenta il Progetto definitivo come "lotto funzionale", Si chiede di sapere come sia possibile che un soggetto privato modifichi la delibera del CIPE la cui validità è stata riconfermata dalla successiva delibera del CIPE del 10 Novembre 2014 sulla reiterazione dei vincoli preordinati all'esproprio {sono stati reiterati i vincoli del progetto preliminare).</p>	<p>Non vi è stata alcuna modifica alla richiamata delibera CIPE, si è soltanto proceduto ad avviare l'istruttoria per l'approvazione del progetto definitivo limitatamente ad un primo lotto funzionale, senza che ciò pregiudichi in alcun modo il disegno complessivo dell'Opera e la successiva realizzazione dell'ulteriore tratta</p>
		<p>5. Considerato che questo dispositivo non è stato rispettato in tutte le sue parti. Si chiede come può essere depositato un progetto senza rispettare tutte le disposizioni in materia e come può essere predisposto un conto economico che evidenzi le spese se non è indicata la previsione (a norma di legge) di un capitolo di quel conto economico.</p>	<p>Le osservazioni non sono pertinenti in quanto esulano dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;</p>
		<p>6. Premesso che il Progetto preliminare è tra Verona e Padova, mentre il definitivo è tra Verona Porta Vescovo - Bivio Vicenza. Considerato che la legge consente di avere più progetti definitivi parziali "... a condizione che tali progetti siano riferiti a lotti idonei a costituire parte funzionale, fattibile e fruibile dell'intera opera e che siano dotati di copertura finanziaria..." SI osserva che è del tutto evidente che ad oggi non esiste copertura finanziaria di un "presunto" lotto funzionale dal momento che il progetto definitivo fino a Bivio Vicenza (km 44+250) corrisponde quasi esattamente ai primi quattro lotti costruttivi individuati nel Progetto preliminare (km 42+250) e che quindi mancano i finanziamenti dei lotti costruttivi 2,3 e 4. Inoltre il tratto, una volta terminato, non sarebbe fruibile perché da Verona Porta Nuova a Verona Porta Vescovo ci sarebbe un buco. La delibera n° 94/2006 del CIPE di approvazione del progetto preliminare considera la tratta Verona - Padova come unico lotto funzionale: una sua parte, il tratto Verona Porta Vescovo - Bivio Vicenza, non può essere considerato un lotto funzionale. Tutto ciò premesso fa comprendere come il tratto proposto non rivesta le caratteristiche di un "lotto funzionale" e che i presupposti per il deposito del progetto definitivo non sussistano perché non sono soddisfatti i requisiti richiesti e che quindi il deposito debba essere rinviato a nuova istruttoria indicando le condizioni per essere ripresentato. Il comma 2 dell'art. 167 del D. Lgs 163/2006 peraltro ha previsto questo caso: "ove il progetto sia incompleto, carentele amministrazioni ... propongono al Ministero.... le prescrizioni per la corretta successiva integrazione. Ove ciò non sia possibile ...concludono l'istruttoria...con la richiesta di rinvio del progetto a nuova istruttoria e L'indicazione delle condizioni per la ripresentazione dello stesso." SI chiede di prenderne atto e di dare corso a questa indicazione.</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5.1</p>
		<p>7. Considerato che i progetti definitivi parziali possono essere approvati a condizione che la VIA sia stata fatta sull'intera opera Visto che non è stato assoggettato a VIA (perché manca ancora il progetto prelimi-</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		nare) il tratto tra Bivio Vicenza e Grisignano di Zocco. Si chiede che sia assoggettato a nuova VIA il progetto definitivo dell'intera tratta Verona - Padova.	
		8. Si osserva che i documenti: • l'elenco dei prezzi unitari • computo metrico stimativo • il quadro economico Non vi è traccia nell'elenco degli elaborati depositati, chiede come sia stato possibile depositare il Progetto definitivo in assenza di tali documenti.	Le osservazioni non sono pertinenti in quanto esulano dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;
		9. Premesso che è stato sottoscritto un Protocollo di intesa tra i Comuni di San Bonifacio, Belfiore e Lonigo nonché dalla Provincia di Verona, dalla Regione Veneto e RFI, Considerato che il Protocollo è stato citato come punto di partenza per la redazione della "Variante di San Bonifacio", Si osserva che tale procedura è completamente assente nella gerarchia giuridica delle infrastrutture strategiche e che, dal punto di vista strettamente legale, è un atto privo di valore.. Si chiede come sia stato possibile che tale atto abbia potuto modificare la delibera 94/2006 del CIPE di approvazione del Progetto preliminare.	L'osservazione è infondata in quanto la variante di San Bonifacio è una normale variante tra progetto preliminare e progetto definitivo, senza che ciò incida su modifiche alla delibera CIPE o addirittura sulla gerarchia delle fonti.
		10. Si chiede come è stato possibile che l'annuncio apparso sui quotidiani locali e nazionali del deposito del Progetto definitivo sia stato operato da ItalFerr (che ha funzioni di "Alta sorveglianza" sulla progettazione) e non dal General Contractor?	ItalFerr fa parte della struttura di supporto del soggetto aggiudicatore RFI ed è pertanto titolato ad avviare i procedimenti preordinati alla dichiarazione di pubblica utilità, una volta acquisite le necessarie approvazioni.
		11. Premesso che tutte le illegittimità procedurali, ove confermate, fanno ritenere la procedura una forzatura per la decisione finale e questo potrebbe aprire dei varchi per ingresso nello sviluppo di quest'opera di imprese tutt'altro che limpide. Si chiede di verificare tutte le procedure adottate	Le osservazioni non sono pertinenti in quanto esulano dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;
		12. Considerato che il Decreto Legge n.90 del 2014 sancisce l'obbligatoria iscrizione negli elenchi delle imprese non soggette a rischio di infiltrazione mafiosa tenuti dalle prefetture e periodicamente verificati per confermare il mantenimento del possesso dei requisiti originari. SI chiede, alla luce delle considerazioni fatte, di conoscere il rating di legalità delle imprese che formano il Consorzio Iricav2 e che sia prevista la pubblicazione dell'elenco di tutte le imprese che lavoreranno a quest'opera ed il relativo rating di legalità, i contratti di lavoro che saranno applicati ed il livello di subappalto per ogni singola impresa.	Le osservazioni non sono pertinenti in quanto esulano dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;
		13. Considerato che oggi, con una spesa prevista di 5402 M euro (Contratto di programma 2012-2016-Parte investimenti sottoscritto tra RFI ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 08/06/2014 aggiornato in data 09/12/2014) per l'intera tratta Verona - Padova, l'analisi costi/benefici sarà sicuramente peggiorata. Si chiede di dettagliare il rapporto dei costi/benefici delle diverse alternative progettuali individuate nell'osservazione 14.	L'Analisi costi e benefici è stata redatta dal Proponente e presentata per effetto delle richieste di integrazioni in fase di istruttoria V.I.A (Prot. 0001350/CTVA del 14-04-2016)
		14. Considerato che ...// S.I. A. (del Progetto preliminare) non ha considerato l'alternativa zero: ipotesi alternative di progetto sono state scartate con gli studi di fattibilità redatti dal 1992 in poi...Le alternative progettuali non sono state confrontate attraverso una valutazione comparata degli impatti... Anche il tracciato a sud di San Bonifacio, oggetto del presente progetto definitivo,	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 1, 13, 20, 32.5, 36.1.,

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>era stato scartato nel 1992 perciò lo studio delle alternative progettuali deve essere prodotto considerando tutti gli scenari possibili:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il tracciato del progetto preliminare In affiancamento alla linea esistente, • Il tracciato in affiancamento della autostrada A4 Milano - Venezia • aggiungere un solo binario alla linea esistente • l'opzione zero, ovvero nessun intervento, considerando esclusivamente azioni di efficientamento della linea esistente. <p>Verificare la scelta attraverso una valutazione comparata degli impatti (le alternative per poter essere valutate devono essere predisposte con lo stesso livello di dettaglio) e dei costi prima dell'approdo al CIPE del Progetto Definitivo, con particolare riferimento al consumo di territorio agricolo •vergine• adibito a culture specializzate. Si chiede di predisporre lo studio di verifica delle alternative progettuali, ai sensi dell'art. 164 comma 1 D.Lgs 163/2006, non effettuato nel progetto preliminare (vedi parere della Commissione Speciale VIA del 06/12/2005, punto 2.3-Alternative progettuali):</p>	
		<p>15. Premesso che la delibera del CIPE 94/2006 di approvazione del progetto preliminare prescrive di "...specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di esecuzione delle opere di compensazione ...:</p> <p>Considerato che sono assenti tali considerazioni per le opere compensative . Considerato che, al contrario, nell'elaborato di progetto IN0D01D12RGMD0000A01C-Relazione generale del Progetto Definitivo a pagina 263 di 280 è scritto".....ultimati i lavori, l'intera pista lungolinea sarà dismessa per lasciare spazio alla viabilità di manutenzione di progetto, con successivo rilascio delle aree temporaneamente occupate e non più necessarie.'</p> <p>Sottolineando quanto scritto, a pag. 262 dello stesso elaborato si legge:é.Ultimati i lavori la pista lungolinea verrà completamente demolita e le aree occupate temporaneamente saranno riportate nella loro condizione iniziale e successivamente restituite ai proprietari.....</p> <p>Si chiede di definire puntualmente tutte le opere di compensazione previste, nonché la loro localizzazione e la loro modalità di attuazione.</p>	<p>Le opere di compensazione sono indicate nella documentazione progettuale oggetto di istruttoria</p>
		<p>16. Considerato che nell'elaborato di progetto IN0D01D12RGSA000A001 E-Relazione del quadro di riferimento ambientale alle pagine 348-349-350-351 di 358 non risultano livelli numerici teorici effettivi previsti e da rispettare. Si chiede di implementare lo studio evidenziando i livelli di radiazioni ammessi e quelli teorici che risultano dalle verifiche di calcolo, prescrivendo la verifica post-opera per eventuali e successive mitigazioni.</p>	<p>Le pagine indicate si riferiscono alla componente Salute Pubblica, dove sono riportati i risultati delle analisi e valutazioni svolte per la specifica componente ambientale: "Dall'analisi delle Distanze di Prima Approssimazione riportate negli elaborati suddetti si evince che non ricadono ricettori sensibili all'interno di tali fasce, ad eccezione di 2 edifici residenziali posti al di sotto dell'elettrodotto di Belfiore - ricc. 023007-I1001 e 023007-R1009, codice identificativo secondo il censimento dei ricettori acustici- intorno alla progressiva km 16+000 del tracciato ferroviario di progetto per i quali è comunque previsto l'esproprio".</p> <p>La componente Radiazioni non Ionizzanti è trattata al cap.12 del documento citato, dove sono stati effettuati i calcoli dei valori efficaci dell'induzione magnetica associati alla SSE 132/2.71 kV Locara.</p> <p>I risultati ottenuti evidenziano, confrontando i valori di induzione magnetica calcolati e i limiti ammessi per la popolazione nella costruzione di nuovi elettrodotti dal DPCM 8 luglio 2003:</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>a) All'esterno dell'area della SSE il livello di induzione magnetica, si mantiene per la maggior parte all'interno dei limiti ammessi, viene superato il valore $3 \mu T$ su due aree immediatamente all'esterno della recinzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una fascia larga circa 2 m, lunga circa 20 m; - una fascia larga circa 20 m, lunga circa 60 m. <p>All'interno di queste aeree non vi è la presenza di ricettori sensibili.</p> <p>b) All'ingresso della SSE l'elettrodotto si contraddistingue per una DPA di 24 m.</p> <p>c) All'ingresso della SSE il cavidotto si contraddistingue per una DPA di 3 m.</p>
		<p>17. Premesso che nell'elaborato di progetto IN0D00D12LP0300K01A-Linea primaria 132kV entra-esce da elettrodotto RFI esistente a SSE 3kV cc di Locara- viene specificato che la SSE 3kV di Locara sarà alimentata con un nuovo elettrodotto in • entra - esce• dalla linea RFI 132 kV esistente (Caldiero - Montebello VR032 - ml. 4285) oltre che collegata alla sottostazione TERNA di Dugale con un cavidotto doppia terna {mt. 3033}.</p> <p>a) Considerato che nell' elaborato di progetto IN0D00D12BDAQ00000200-Piano particellare di esproprio Comune di San Bonifacio, nella Tav.7 di 7 non viene evidenziata la parte di territorio espropriata od asservita relativamente al nuovo elettrodotto.</p> <p>b)Si chiede di completare la tavola indicando quali aree saranno interessate dal passaggio del nuovo elettrodotto. Si chiede di specificare a quali impatti relativamente ai campi elettromagnetici sono esposti i ricettori interessati dall'elettrodotto.</p>	<p>a) l'osservazione non è pertinente con il procedimento di V.I.A.</p> <p>b) Vedi controdeduzione precedente punto N° 16</p>
		<p>18. Analizzando i flussi di traffico attuali e le previsioni future la soluzione più adeguata può essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un quadruplicamento della linea • l'aggiunta di un solo binario • una manutenzione/ammodernamento della linea esistente 	<p>L'osservazione non è pertinente con il procedimento di V.I.A.. Tuttavia si fa presente che la scelta di sistema del tracciato trae le sue motivazioni da una complessa e sedimentata storia che copre l'intero arco temporale che va dal 1992 al 2015, in linea con i principi del Piano Generale dei Trasporti.</p>
		<p>19. Si osserva che manca la verifica di ottemperanza da parte del General Contractor IRICAV2 relativamente alle raccomandazioni ed alle prescrizioni del CIPE sul Progetto Preliminare contenute nella delibera 9412006, verifica che è di competenza della Commissione VIA Speciale del Ministero dell'Ambiente.La relazione di ottemperanza è a carico del General Contractor ma la verifica spetta al MATTIM ed anche questa deve essere completata prima che il Progetto Definitivo approdi al CIPE.Si chiede che venga rispettata la procedura.</p>	<p>La Relazione di verifica di ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni della delibera CIPE 94/2006 sul Progetto preliminare è stata prodotta e presentata dal Proponente. E' compresa nei documenti pubblicati sul sito del MATTM.</p>
		<p>20. Premesso che nell'elaborato di progetto IN0D01D12RGMD0000A01 C- Relazione generale del Progetto Definitivo a pagina 277 di 280 è scritto. La nuova linea AC ha un uso promiscuo, pertanto è adibita alla circolazione sia di treni passeggeri che merci..." I treni merci attualmente in circolazione hanno come limite di velocità 100 km/h, mentre i treni a lunga percorrenza sono omologati per 120 km/h, SI chiede come può essere garantito un uso efficace ed efficiente della linea non avendo garantito l'omotachicità della stessa?</p>	<p>Vedi controdeduzione precedente punto N° 18</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>21. Si chiede di confermare la prescrizione della delibera della Commissione Tecnica Regionale del Veneto n° 1537 del 17/09/1992 che richiedeva la complanarità ad assi Infrastrutturali esistenti (ovvero autostrada A4 oppure linea ferroviaria esistente } al fine di evitare una nuova frattura nel territorio, per realizzare un considerevole risparmio di suolo e per limitare gli effetti negativi in termini di paesaggio e di inquinamento acustico.</p>	<p>L'osservazione riporta riferimenti superati dai successivi sviluppi dell'iter autorizzativo dell'opera</p>
		<p>22. Premesso che il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Ugo Martinat in data 07/10/2003, in risposta all'interrogazione dell' On. Francesca Martini n. 5-02293-Tratta ferroviaria Verona - Padova dichiarava "...la soluzione a sud ..è stata a suo tempo scartata dal "Tavolo Istituzionale" in relazione alle elevate interferenze che la stessa comporterebbe sulle attività agricole e industriali ivi esistenti. Un siffatto tracciato, infatti, anche se previsto in parziale affiancamento alla SP 38 "Porcilana", comporterebbe la chiusura dell'abitato di San Bonifacio tra due linee ferroviarie, quella esistente e quella nuova, a sud;...la frammentazione trasversa/e da est a ovest del territorio del Comune in questione su cui insistono l'autostrada Verona Padova, la linea ferroviaria esistente e la nuova linea AV/AC...". Si chiede di riconfermare il parere espresso dal Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Ugo Martinat</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE punto N° 14 della presente osservazione</p>
		<p>23. Si osserva che se si è dato parere negativo allo spostamento della SI. TA. VE. a sud di San Bonifacio, per le stesse identiche ragioni si dovrebbe considerare/confermare quel parere anche su questa ipotesi progettuale di tracciato a Sud di San Bonifacio della linea AV/AC. Si chiede pertanto alla Commissione VIA di valutare attentamente le motivazioni che hanno portato a esprimere parere negativo allo spostamento a sud di San Bonifacio dell'opera citata.</p>	<p>L'osservazione non è pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto dell'opera pubblicata ai fini della procedura V.I.A.</p>
		<p>24. Si chiede di procedere ad una nuova valutazione di impatto ambientale considerando, oltre alle valutazioni alternative come richiesto alla precedentemente osservazione n. 14, tutti gli impatti cumulativi che si possono verificare sia in fase di progettazione dell' AV/AC sia considerando tutte le previsioni di piano locale (PAT) che di piani sovraordinati (PTRC e PTCP).</p>	<p>Non si comprendono le motivazioni che indurrebbero a una nuova V.I.A. Riguardo alle valutazioni delle alternative della variante di S. Bonifacio, come già riportato al p.14 della presente osservazione, nello Studio di Impatto Ambientale sono state dettagliatamente esaminate e valutate le soluzioni alternative per l'attraversamento di S. Bonifacio (S.I.A.- opere in variante Relazione Quadro di riferimento progettuale e Relazione Quadro di riferimento ambientale / Sublotto 1 Verona –Montebello V.). Riguardo agli effetti cumulativi, si fa presente che lo Studio di Impatto Ambientale è stato integrato (v. richieste di integrazioni Prot.0001350/CTVA del 14-04-2016) con la valutazione degli effetti cumulativi delle infrastrutture esistenti (ovvero autostrada A4, linea ferroviaria storica, Porcilana e SR11) e di progetto e delle possibili ulteriori interferenze. Dette valutazioni sono state inserite nel cap. 16 del SIA - QRA 1 sub lotto (cod. IN0D01DI2RGSA000A001F) e nel cap. 16 del SIA - QRA 2 sub lotto (cod. IN0D02DI2RGSA000A001F).</p>
		<p>25. La Commissione speciale VIA nella proposta di parere del 6/12/2005 affermava che "E' da rilevare che alcuni ricettori, nonostante gli interventi mitigativi, non rientrano nei limiti di riferimento assunti. Trai casi più significativi vi è quello dell'ospedale di San Bonifacio, collocato a circa 400 mt dalla linea ferroviaria"</p>	<p>Nello studio acustico, in conformità con quanto previsto dal DPR 459/98 l'attività di censimento ha riguardato una porzione di territorio pari ad almeno 250 m dal binario esterno della linea A.C. di progetto ovvero dai rami pari e dispari delle sue interconnessioni estendendosi fino a 500 m per i ricettori partico-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Si chiede che venga riformulata una adeguata valutazione di impatto relativa al possibile superamento dei limiti consentiti in materia di rumori e di vibrazioni.</p> <p>26. Premesso che la variante al progetto AV/AC prevede l'apertura di tre nuove cave di prestito Si chiede di non aggravare (o di aggravare il meno possibile) un quadro ambientale già fortemente compromesso</p> <p>27. Considerato quanto descritto alla precedente osservazione; SI chiede : <ul style="list-style-type: none"> • di stralciare in ogni caso il ricorso a cave di prestito per garantire il materiale necessario alle opere, facendo riferimento a materiali derivati da selezione, lavorazione e riciclo di inerti, ancorché materiale da cava già autorizzato; • che il progetto venga rivisto e prenda in considerazione l'effettiva quantità di materiali di recupero da demolizione e costruzione, e solamente in seguito si valuti l'utilizzo di materiale già autorizzato e stoccato nella cave attive, stralciando definitivamente la possibilità di far ricorso alle cave di prestito; </p> <p>28. Premesso che il tracciato a sud di San Bonifacio, essendo prevalentemente in rilievo con altezza media tra tre e gli otto metri del piano rotaia dal piano campagna, prevede un consumo di territorio pari a circa tre volte rispetto al tracciato del Progetto Preliminare, tra l'altro terreno agricolo. Si chiede di essere messi a conoscenza se il criterio del minore "consumo di suolo", essendo, in questo caso, un danno irreversibile e non mitigabile è stato considerato e valutato</p>	<p>larmente sensibili quali ospedali, case di cura e fabbricati scolastici. La fascia di indagine è stata calcolata a partire dall'infrastruttura esterna (linea A.V./ A.C. su un lato e linea esistente sull'altro). Gli edifici dell'ospedale risultano ubicati oltre la fascia di 500 m..</p> <p>L'osservazione è da ritenersi superata. Nella configurazione dello scenario alternativo ai siti di approvvigionamento di materiale inerte e deposito dei materiali di scavo individuati nel Progetto Definitivo, definito per effetto delle richieste di integrazione (nota prot. 0001350 del 14.04.2016) la cava apri e chiudi di Zevio "loc. Sabbionara" e la cava in località "La Gualda" sono state eliminate; viene confermato il sito in località "La Diga" con destinazione a bacino irriguo. Per quanto riguarda lo studio degli effetti sulla viabilità locale, le criticità e le richieste riguardo alle soluzioni viabilistiche da adottare per la movimentazione dei mezzi di cantieri gli elaborati di progetto definitivo individuano sia come quadro di insieme che come dettaglio specifico, le viabilità interessate al collegamento del cantiere con il sito. Si evidenzia, tuttavia, che nel parere della CTVA-regione Veneto "con riferimento alle cave di prestito, tra gli scenari proposti (scenari 0-1-2-3) risulta ambientalmente e socio-economicamente compatibile il solo scenario indicato come scenario (ipotesi solo mercato).</p> <p>Riguardo alle valutazioni delle alternative della variante di S. Bonifacio, nello Studio di Impatto Ambientale sono state dettagliatamente esaminate e valutate le soluzioni alternative per l'attraversamento di S. Bonifacio (S.I.A.- opere in variante Relazione Quadro di riferimento progettuale e Relazione Quadro di riferimento ambientale / Sublotto 1 Verona –Montebello V.). La comparazione, volte al giudizio complessivo finale, è stata condotta in relazione agli impatti di tutte le componenti ambientali</p>
71	<p>Sig. Gennaro Paoletta 03/03/2016 DVA-2016-0006024</p>	<p>29. Si chiede di riformulare, alla luce delle considerazioni su esposte, una Valutazione di Impatto Ambientale che individui correttamente un adeguato confronto tra le diverse opzioni, mettendo a confronto le diverse soluzioni tra loro e formulando scenari di previsione coerenti e rispettosi degli impatti cumulativi con altri piani o progetti ricadenti nell'area di intervento.</p>	<p>Il S.I.A. ha compreso l'analisi delle soluzioni alternative di tracciato sia per il SL01, sia per il SL02 Sugli effetti cumulativi Vedi punti N° 6.4; 38.7; 30.3</p>
72	<p>Società Inerti San Valentino S.r.l. 03/03/2016 DVA-2016-0005857</p>	<p>La Società Inerti San Valentino S.r.l. ha presentato la sua candidatura: alla fornitura sia di materiale grezzo sia di inerti pronti all'uso per per conglomerati cementizi e/o bituminosi nelle varie tipologie e diverse classi granulometriche.</p>	<p>L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto.</p>
73	<p>Sig.ra Manuela Milani 03/03/2016 DVA-2016-0006005</p>	<p>La Sig.ra Milani ha presentato le seguenti osservazioni in merito al tratto di attraversamento nel Comune di San Bonifacio: 1) La soluzione stravolge un territorio ricco di agricolture in luogo della soluzione del P.P.; 2) Problematiche dal punto di vista idrogeologico e rischio esondazioni; 3) Inquinamento che quest'opera comporterà non solo dell'aria ma del terreno stesso e dell'impatto visivo decisamente mostruoso.</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N. 1, 13, 20, 32.5, 36.1, 70.14</p>
74	<p>Sig.ra Elena Menini 03/03/2016</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531;</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40; N°41 ; N° 42; N°43; N° 45; N°46; N°47 ; N°48; N°56 ; N°58; N°59;</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	DVA-2016-0005821	N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544; N° 41 DOCUMENTO DVA-2016-0005562; N° 42 DOCUMENTO DVA-2016-0005564; n°43 DOCUMENTO DVA-2016-0005561; N°45 DOCUMENTO DVA-2016-0005560; N° 46 DOCUMENTO DVA-2016-0005621; N°47 DOCUMENTO DVA-2016-0005618; n°48 DOCUMENTO DVA-2016-0005620; N°56 DOCUMENTO DVA-2016-0005670; N°58 DOCUMENTO DVA-2016-0005672; N°59 DOCUMENTO DVA-2016-0005671; N°60 DOCUMENTO DVA-2016-0005669; N°63 DOCUMENTO DVA-2016-0005884; N°65 DOCUMENTO DVA-2016-0005861	N°60; N°63; N°65
75	Comune di Zevio 03/03/2016 DVA-2016-0005894	VEDI OSSERVAZIONE N° 52 DOCUMENTO DVA-2016-0005744	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 52
76	Sig.ra Chiara Corsini 03/03/2016DVA-2016-0005868	La Sig.ra Corsini ha presentato le seguenti osservazioni e richieste:Il documento "Sintesi non tecnica" relativo agli elaborati di progetto a nome "Linea AV/AC Verona – Padova, sub tratta Verona-Vicenza, 1° lotto Verona-Montebello Vicentino" allegato allo Studio di Impatto Ambientale, riporta un'analisi non tecnica delle pressioni ambientali e non con cui l'opera indice sul territorio e sulla popolazione esposta.Per quanto attiene al livello di pressione ambientale legato alla matrice "inquinamento acustico" al capitolo 8.1.8 si riporta una tabella nella quale, per ogni specifica tratta, si espongono:- Fattore di pressione- Livello di impatto ambientale- Mitigabilità- Livello di impatto ambientale residualeNon è chiaro sulla base di quali elementi vengano esposti i giudizi relativamente ad ogni singolo descrittore.Ad esempio, nella tratta compresa da Km 0+000 a Km 4+0000, si evince:- livello di impatto ambientale "elevato"- Mitigabilità "parzialmente mitigabile"- Livello di impatto ambientale residuale "Importante".Sembra di capire che in quel tratto la matrice "inquinamento acustico" abbia un impatto elevato, gli interventi di mitigazione sono realizzabili solo in parte e come logica conseguenza di ciò si ha che l'impatto ambientale finale, anche dopo le opere di mitigazione, sia ancora importante.Su questo punto si ritiene opportuno un approfondimento e chiedere un chiarimento.In analogia a quanto sopra esposto e relativamente alla matrice "Vibrazioni", sarebbe interessante poter disporre dei valori delle accelerazioni espresse in m/s2 sugli assi x, y e z attesi all'interno e all'esterno delle abitazioni di maggiore esposizione.In altro documento, da titolo "LINEA AV/AC VERONA – PADOVA. SUB TRATTA VERONA-VICENZA. 1° SUB LOTTO VERONA-MONTEBELLO VICENTINO" sono riportati in forma tabellare (foglio excel) i livelli di rumore attesi nelle condizioni ante-operam e i livelli attesi nelle condizioni post- operam, dopo interventi di mitigazione.In coerenza con quanto disposto dal DPR 459/1998, i livelli sonori esposti sono calcolati come LAeq da riferire al tempo di riferimento diurno e notturno. Ovvero:- LAeq 6-22 dB- LAeq 22-6 dBLe tabelle (divise tra medio e lungo periodo) riportano le seguenti informazioni:- Individuazione del ricettore- Destinazione d'uso dell'edificio ricettore- Numero dei piani- Livelli sonori di riferimento- Livelli sonori attesi con linea in funzione (condizione ante-operam). In questo caso i livelli sonori attesi sono ottenuti dall'applicazione di modelli previsionali- Indicazione dei superamenti dei livelli sonori di legge- Livelli	Nel tratto tra il km 0+000 e il km 4+000 la morfologia dei luoghi e la posizione dei ricettori non consente una efficace schermatura in particolare della linea storica attualmente esistente e protetta da barriere antirumore di recente realizzazione. Si conferma pertanto un impatto residuo elevato che sarà mitigato con interventi diretti sui singoli ricettori come previsto dal DPR 459/98. Gli interventi diretti prevedono la sostituzione degli infissi esistenti con altri di prestazioni elevate con l'installazione di appositi aeratori a ventilazione forzata e naturale che garantiscono il corretto ricambio d'aria nonché un indennizzo monetario al proprietario dell'immobile per la servitù creata.Per quanto concerne le vibrazioni, in via cautelativa tutte le valutazioni sono state effettuate applicando i filtri per "postura non nota" per la quale non è prevista il confronto dei dati sui singoli assi (cfr. UNI 9614)..

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>sonori attesi con linea in funzione e interventi di mitigazione (condizione post- operam). Anche in questo caso i livelli sonori sono ottenuti attraverso l'applicazione di un modello previsionale di calcolo- Superamenti dei livelli sonori di riferimento anche dopo intervento di mitigazione. Dai dati esposti nelle tabelle, soprattutto in periodo notturno, si può osservare che in molti casi il livello sonoro, anche dopo gli interventi di mitigazione, supera i valori di riferimento. In questi casi pare siano previsti interventi di protezione da realizzare direttamente sugli edifici. Con ciò si può immaginare interventi mirati ad aumentare le prestazioni di isolamento acustico di facciata. Se così fosse (aspetto da confermare) si avrebbe una riduzione delle immissioni solo nella condizione in cui l'edificio rimanga sempre in condizioni di finestre chiuse. Non appena si aprono le finestre la riduzione delle immissioni non esiste più. In altre parole il rumore immesso, superiore ai valori di riferimento, genera di fatto una limitazione nell'utilizzo e nel godimento del bene immobile (casa). Inoltre è appena il caso di ricordare che le previsioni dei dati di "output" ottenuti con l'impiego di modello di calcolo sono, naturalmente, affette da errori che in alcuni casi possono anche essere di oltre 3 dB. Ciò vuol dire che le previsioni prospettate nelle condizioni post-mitigazione potrebbero non essere reali e quindi sottostimate in quanto affette da errore. In altre parole se, ad esempio, il modello di calcolo stima, presso il recettore "x", un superamento del valore di norma di +6 dB tale superamento potrebbe essere ben più consistente (9 dB?) per effetto del margine di approssimazione/errore contenuto nello stesso modello di calcolo. Si richiedono maggiori e più dettagliate informazioni relativamente a: 1) Individuazioni e rappresentazione grafica dei punti di controllo 2) Numero di transiti previsto per il periodo diurno e il periodo notturno 3) Livello sonoro associato ad ogni singolo transito di convoglio ferroviario espresso come SEL e LAFmax 4) Time history del livello sonoro di ogni singolo transito espressa come LAF100ms 5) Spettro sonoro di ogni singolo transito 6) Livello sonoro del rumore in ogni singolo punto di controllo nelle condizioni ante-operam (senza rumore della specifica sorgente) 7) Natura e tipologia degli interventi di mitigazione e capacità di attenuazione del rumore in funzione della frequenza 8) Natura e tipologia degli interventi da realizzare sugli edifici.</p>	
77	<p>Sig. Teodorino Brancaleone 03/03/2016 DVA-2016-0005820</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONE N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23</p>
78	<p>Società Cava Morenica S.r.l. 03/03/2016 DVA-2016-0006025</p>	<p>La Società Cava Morenica S.r.l. ha presentato le seguenti osservazioni: 1. La cava non è stata inserita e nemmeno presa in considerazione nella tabella inserita a pag. 9 del vostro elaborato /NODOOD/2RSCA0001001C (CENSIMENTO AREE POTENZIALMENTE IDONEE ATTIVITA' ESTRATTIVE, DEPOSITI E IMPIANTI INDUSTRIALI); 2. La cava non è stata inserita nel vostro elaborato IN0D00DI2SHCA0001001C (Cantierizzazione Generale cave e depositi - schede) ; 3. Attualmente la cava Colombarotto è autorizzata con DGR nr. 2408 del 04.08.2009 ma è in itinere una domanda di ampliamento per una cubatura utile di 570.000 mc; 4. La cava è anche autorizzata al ricevimento del materiale di risulta come terre e</p>	<p>Le osservazioni non sono pertinenti in quanto esulano dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>rocce procedura ex DM 161/2012; In conclusione con la presente candido la cava denominata "Colombarotto" sita in illafranca di Verona sia alla fornitura di materiale grezzo sia per il conferimento di terre e rocce come da ex DM 161/2012.</p>	
79	<p>Sig.ra Dina Pellicari 03/03/2016 DVA-2016-0005862</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531; N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544; N° 41 DOCUMENTO DVA-2016-0005562; N° 42 DOCUMENTO DVA-2016-0005564; n°43 DOCUMENTO DVA-2016-0005561; N°45 DOCUMENTO DVA-2016-0005560; N° 46 DOCUMENTO DVA-2016-0005621; N°47 DOCUMENTO DVA-2016-0005618; n°48 DOCUMENTO DVA-2016-0005620; N°56 DOCUMENTO DVA-2016-0005670; N°58 DOCUMENTO DVA-2016-0005672; N°59 DOCUMENTO DVA-2016-0005671; N°60 DOCUMENTO DVA-2016-0005669; N°63 DOCUMENTO DVA-2016-0005884; N°65 DOCUMENTO DVA-2016-0005861; N. 74 DVA-2016-0005821</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40; N°41 ; N° 42; N°43; N° 45; N°46; N°47 ; N°48; N°56 ; N°58; N°59; N°60; N°63; N°65; N.74</p>
80	<p>Sig.ra Anna Maria Righetti 03/03/2016 DVA-2016-0005859</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONI N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066; N°33 DOCUMENTO DVA-2016-0005373 ; N°35 DOCUMENTO DVA-2016-0005531; N°40 DOCUMENTO DVA-2016-0005544; N° 41 DOCUMENTO DVA-2016-0005562; N° 42 DOCUMENTO DVA-2016-0005564; n°43 DOCUMENTO DVA-2016-0005561; N°45 DOCUMENTO DVA-2016-0005560; N° 46 DOCUMENTO DVA-2016-0005621; N°47 DOCUMENTO DVA-2016-0005618; n°48 DOCUMENTO DVA-2016-0005620; N°56 DOCUMENTO DVA-2016-0005670; N°58 DOCUMENTO DVA-2016-0005672; N°59 DOCUMENTO DVA-2016-0005671; N°60 DOCUMENTO DVA-2016-0005669; N°63 DOCUMENTO DVA-2016-0005884; N°65 DOCUMENTO DVA-2016-0005861; N. 74 DVA-2016-0005821; N. 78 DOCUMENTO DVA-2016-0005859</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23; N°33; N° 35; N°40; N°41 ; N° 42; N°43; N° 45; N°46; N°47 ; N°48; N°56 ; N°58; N°59; N°60; N°63; N°65; N.74; N.78</p>
81	<p>Comune di Altavilla Vicentina 03/03/2016 DVA-2016-0005885</p>	<p>Osservazioni del Comune di Altavilla Vicentina: I. Cantierizzazione La cantierizzazione dell'opera e il successivo esercizio comporteranno conseguenze pesanti, in termini di qualità e salubrità della vita e un deprezzamento dei fabbricati rispetto al valore commerciale. Per tutto l'arco della durata dei cantieri, i flussi di traffico saranno in notevole aumento. Le lavorazioni previste in fase di cantierizzazione produrranno un'alta concentrazione di polveri, inoltre i percorsi dei mezzi di cantiere causeranno la dispersione delle stesse in tutto il territorio comunale. Al fine di minimizzare il problema si chiede: a. il coinvolgimento diretto del Comune di Altavilla Vicentina e la condivisione nell'esatta definizione delle lavorazioni sia in merito agli interventi che alle relative tempistiche, sia in merito al percorso degli automezzi, a eventuali occupazioni di suolo pubblico, all'interruzione di viabilità, di sottopassi e di servizi comunali; b. la realizzazione delle varie opere (adeguamento della S.P. 34 del Melaro, prolungamento sottopasso al km 42+002, realizzazione del nuovo cavalcavia ferroviario al km 42+987) in momenti diversi, al fine di minimizzare gli impatti sulla viabilità interna al paese. c. il lavaggio delle strade comunali interessate dal</p>	<p>Le presenti osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS. Nel PD è compreso il cronoprogramma dettagliato dei lavori. Sono state definite le interferenze sulla viabilità esistente in relazione alle fasi costruttive delle opere. In fase di costruzione saranno debitamente adottate tutte le misure ed accorgimenti necessari per la riduzione/eliminazione dei disagi alla popolazione e delle problematiche legate alla movimentazione dei mezzi d'opera.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		passaggio degli automezzi almeno due volte la settimana;d. la puntuale verifica della pulizia e del lavaggio degli automezzi prima che gli stessi lascino le aree tecniche di cantiere e attraversino il territorio comunale;e. la riasfaltatura, al termine dei lavori, delle strade gravate dal passaggio degli automezzi di cantiere;	
		2. Adeguamento della S.P. 34 del Melaro in Comune di Altavilla Vicentina a. Considerato che la nuova linea ferroviaria farà slittare la S.P. 34, tra il km 41+200 ed il km 41+900 avvicinando la stessa strada alle abitazioni ed attività esistenti, si chiede di posizionare delle barriere antirumore stradali lungo la S.P. 34 stessa. b. La nuova linea ferroviaria pone dei problemi di viabilità e pericolosità per i frontisti della S.P. 34 del Melaro, pertanto, si chiede che la controstrada prevista nel progetto sia realizzata a cura e spese di R.F.I. per tutto il tratto S.P. 34 del Melaro (sia quello previsto in realizzazione che quello disegnato nel progetto), in particolare, in prossimità dell'area di proprietà della ditta Villa degli Olmi, si chiede di mantenere accostato il tracciato stradale quanto più possibile alla linea ferroviaria in modo da non consumare inutilmente territorio. Si precisa che questa richiesta è condivisa sia dalla Provincia di Vicenza che dalla Regione Veneto. Infine, si chiede di spostare più a nord il tratto stradale di accesso a via Cavour verso le abitazioni anche al fine di non consumare ulteriore territorio	Le presenti osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS. a. Valutazioni preliminari allo studio acustico prodotto per il PD hanno determinato la scelta di proteggere solo l'infrastruttura ferroviaria b. L'osservazione richiede la realizzazione – non prevista in PD - sia della controstrada, sia del segmento di SP34 del Melaro sotteso alla controstrada stessa, comprese rotatorie e rampe sotto il cavalcaferrovia. La soluzione inoltre richiederebbe la revisione delle relative carreggiate in prossimità di villa degli Olmi e la traslazione del cavalcaferrovia verso ovest. In fase di PE si verificheranno le condizioni per la fattibilità delle richieste
		3. Barriere fono-assorbenti Le barriere fono-assorbenti della linea ferroviaria dovranno essere posate contemporaneamente alla realizzazione dei due nuovi binari destinati all'alta velocità, i cui lavori, dovranno essere conclusi prima dell'apertura della nuova linea ferroviaria in modo da garantire il rispetto dei limiti di rumore previsti dalla normativa nazionale/locale e dovranno essere mitigate con alberature e/o siepi. Il nostro territorio, considerato il fitto contesto urbanistico, richiede l'installazione, lungo tutta la tratta, di efficaci barriere antirumore compreso il tratto, mancante nel progetto, prospiciente il laghetto tra il Km 43+229 e il 43+515	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Le barriere antirumore saranno posizionate prima dell'entrata in esercizio della linea ferroviaria. La richiesta di prolungare l'installazione di barriere antirumore lungo il tratto prospiciente il laghetto, è stato recepito nell'ambito dell'approfondimento dello studio acustico condotto in risposta alle richieste di integrazione (PROT.001350/CTVA del 16/04/2016).
		4.Mitigazione Si osserva la necessità di prevedere non solo la piantumazione quale mitigazione, ma anche la gestione delle aree piantumate stesse a lungo termine, prevedendo idonee essenze da concordare con l'amministrazione comunale;	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Per la definizione delle opere a verde è stata privilegiata la scelta di specie autoctone.
		5.Linee elettriche d'alta tensione Si chiede che venga effettuata per entrambe le linee elettriche la verifica dei campi magnetici dopo la posa in opera, come indicato dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'8 Luglio 2003, che fissa i limiti di esposizione ai campi elettrici e magnetici per la protezione della popolazione. Sono state definite conseguentemente le fasce di asservimento e le fasce di rispetto con ulteriore aggravio per il territorio di Altavilla Vicentina, in particolare per le attività commerciali Corà Domenico & Figli S.p.A. e S.A.F.A.S. Group S.p.A. che vedono fortemente compromesse le proprie attività, le future capacità edificatorie e movimentazione merci a causa dell'asservimento sottostante all'elettrodotto da 50.000 Volt che attraversa le proprietà;	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Il Progetto Definitivo dell'opera non prevede la realizzazione di elettrodotti ad alta tensione interferenti con l'area delle attività commerciali Corà Domenico & Figli S.p.A. e S.A.F.A.S. Group S.p.A. dato che, oltretutto, l'alimentazione della linea ferroviaria si realizza in corrente continua con una tensione di 3kV. I campi magnetici indotti da tale tipo di alimentazione sono statici e pertanto non sono oggetto del citato Decreto del presidente del Consiglio dei Ministri dell'8 Luglio 2003. I citati elettrodotti da 50 KV sono già esistenti. Il progetto prevede il collegamento di S.A.F.A.S Group S.p.A con un nuovo elettrodotto interrato posto in corrispondenza della viabilità di accesso, mentre l'esistente elettrodotto verrà dismesso e rimosso.
		6.Fabbricato PT/PJ2 al Km 43+060 e il fabbricato SSE al Km 43+267	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Nel PE saranno ve-

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Si chiede di spostare o in subordine compattare i fabbricati previsti in progetto in altro sito in quanto impattanti dal punto di vista paesaggistico. Sull'area in oggetto insiste il cono visuale "Area tra la SR 11 e la Ferrovia" previsto dallo strumento urbanistico, che non permette quindi alcun tipo di edificazione ed inoltre nel lato opposto alla ferrovia è presente il parco "Il Lago", che costituisce un'oasi naturale di 70 mila metri quadrati di cui 25 mila occupati da un laghetto artificiale. Si tratta di uno splendido esempio di recupero di un'ex cava di basalto abbandonata da anni, tutelata paesaggisticamente, immersa nel verde e dominata da un laghetto in cui prolifera la vegetazione, habitat ideale per la nidificazione della fauna volatile (cigni bianchi e neri, oche, anitre) e uccelli migratori in transito dall'Europa al nord Africa. Attorno al parco corre un percorso ciclo-pedonale panoramico arricchito da piante, aree di sosta e panchine.</p>	<p>rificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte.</p>
		<p>7.Criticità idrauliche Si osservano criticità idrauliche in corrispondenza del fiume Retrone, area soggetta ad allagamenti frequenti, da valutare il posizionamento di un argine con relativa idrovora dal fiume Rielo verso il Fiume Retrone, oppure altre idonee soluzioni idrauliche al riguardo</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. In virtù della necessità di un'attenta valutazione dell'interferenza con il tratto terminale del progetto della linea AV/AC con la fascia P2 in destra Retrone in Comune di Altavilla è stata redatta, su richiesta dell'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione e dell'Autorità di Bacino del fiume Adige in una nota integrativa presente nei documenti di risposta alle integrazioni (prot. 0001350CTVA del 17.04.2016). Dalla nota si evince che l'intervento adatto a mitigare la situazione idraulica risulta essere l'ampliamento del fosso previsto nel PD, in modo tale da compensare adeguatamente i volumi di rigurgito del fiume Retrone sottratti nel tratto ad ovest dove è presente il nuovo rilevato ferroviario; volumi pari a circa 1'120 m³.</p>
		<p>8. Bacino di laminazione della SP 34 del Melaro - altezza del Km 40+950 Data la criticità dell'opera in relazione alla vicinanza di abitazioni e tenuto conto della destinazione urbanistica di edificabilità dell'area stessa, si chiede di valutare lo spostamento del manufatto in altro sito o la collocazione nella sola fascia di rispetto della S.P. 34 del Melaro.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. A seguito delle osservazioni relative al bacino di laminazione, ubicato alla progressiva 40+950, in fase di PE si potranno verificare le condizioni per la fattibilità di una diversa soluzione progettuale che preveda lo spostamento dello stesso in altro sito.</p>
		<p>9.Realizzazione del sottopasso pedonale Tavernelle Gli accessi al sottopasso (scale) al Km 41+615, non prevedono l'accesso ai disabili, alle persone con temporanea e ridotta capacità motoria ed agli anziani. Pertanto, è necessario realizzare, (vedi allegato n. 5):</p> <ul style="list-style-type: none"> • ascensore per ogni rampa di scale (uno lato parcheggio ed uno lato stazione); • idonee rampe di accesso per disabili anche ciclabili da ambo i lati; • telecamere di sicurezza e controllo; • cancelli automatizzati per controllo accessi ed interdizione del passaggio notturno, onde evitare bivacchi, furti e atti criminosi; 	<p>Le osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS. Le osservazioni non è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si fa presente che nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte.</p>
		<p>10.Parcheggio stazione Tavernelle da 100 posti auto dal Km 41+575 al Km 41+615 Si chiede di ruotare il previsto parcheggio della stazione di Tavernelle parallelamente alla S.P. 34 per non consumare territorio inutilmente, inoltre si chiede di realizzare, all'interno del previsto parcheggio, una pensilina di circa 30 mq per il riparo di biciclette e moto</p>	
		<p>11.Nuovo cavalcaferrovia al Km 42+987 (via Paganini)</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>La viabilità di progetto relativa a via Paganini, lato sud della ferrovia, presenta errori di valutazione progettuale, non consente l'accesso ai 5 edifici esistenti in quanto le quote della futura sede stradale sono molto più alte di quelle attuali; il progetto risulta visivamente e fisicamente devastante sia sotto il profilo ambientale che per le abitazioni adiacenti.</p> <p>Tale manufatto, così come previsto non consente l'ingresso e l'uscita alle abitazioni esistenti, pertanto, si propone di attestare la quota della trave del ponte per tutta la sua lunghezza a 7 metri in modo da recuperare 2 metri circa, e rivedere di conseguenza tutta la progettazione: pendenza della strada; quote stradali di via Tovo (citata via Fontanelle) ed innesto con il parcheggio del parco del laghetto.</p> <p>Sulla rotonda "Bonometti" in SR 11 è stata evidenziata una zona critica in corrispondenza dei due nuovi rami di innesto/uscita che, essendo vicini, possono causare un punto di conflitto a causa dell'uscita delle auto nella rotonda da via Paganini e il successivo possibile ingresso nel ramo di uscita in direzione Vicenza.</p> <p>Nel progetto sono previsti due marciapiedi con larghezza utile di 1 metro ciascuno, si chiede di realizzare un marciapiede da 1 metro utile, lato est, e l'altro, lato ovest, realizzarlo ciclopedonale da 2,5 metri utili.</p> <p>VALUTARE LA POSSIBILITA' DI REALIZZARE UN SOTTOPASSO O UN SOVRAPASSO CHE, OLTRE ALLA FERROVIA, ATTRAVERSI ANCHE LA S.P. 34 E S.R. 11;</p> <p>12.Sottopasso esistente al Km 43+725 Il progetto non ha tenuto conto del sottopasso al Km 43+725 che dovrà necessariamente essere mantenuto ed allungato al fine di poter essere usufruito da una pista ciclabile intercomunale prevista dalla strumento urbanistico della Provincia di Vicenza (PTCP),</p> <p>13.Espropri e demolizioni: Sf chiede che le aree oggetto di esproprio da parte di R.F.I. e/o che subiscono un deprezzamento a causa dell'avvicinamento della ferrovia, siano valutate prevedendo per i proprietari un adeguato ristoro, oltre ad un congruo indennizzo per le ricadute di carattere ambientale, urbanistico e sociale.</p> <p>14.Binario esistente in proprietà Corà Domenico & Figli S.p.A.: Si chiede di mantenere il binario esistente all'interno della proprietà Corà Domenico & Figli S.p.A., in quanto necessario alla movimentazione merci, sia all'interno del perimetro aziendale che da e per la rete ferroviaria.</p>	
82	<p>Società Inerti San Valentino S.r.l. 03/03/2016DVA-2016-0005880</p>	<p>1. Il Sig. Scarsini Dario quale rappresentate legale della società "Inerti San Valentino srl ha presentato le seguenti osservazioni inerenti il conferimento di materiali:a) Inerti di risulta secondo la procedura terre e rocce ex DM 161/2012;Candidano, tre delle loro cave, per il conferimento di materiali di scavo secondo tale procedura. Essendo, inoltre, in possesso delle certificazioni di:- "Sistema Gestione Ambientale" in conformità alla norma UNI EN 14001:2004- Gestione della sicurezza e salute sul lavoro OHSAS 18001:2007b) Inerti di risulta classificati come rifiuti con relativo codice CER; Candidano i loro impianti di recupero rifiuti, aventi una capacità annua di trattamento pari a 630.000 Tonnellate annue</p>	<p>L'osservazione non è pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto dell'opera pubblicata ai fini della procedura V.I.A.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
83	Vari cittadini e comitati 04/03/2016 DVA-2016-0006109	<p>Vari cittadini e comitati hanno presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>1. Il progetto definitivo riguardante la tratta Montebello- Nodo di Vicenza costituisce un sub-sub- sub lotto della tratta Verona-Padova prevista dal progetto preliminare del 2003, successivamente suddivisa in due “fasi funzionali”, di cui quella Montebello-Grisignano è stata poi ancora suddivisa in due lotti.</p> <p>Ora viene ulteriormente frazionata con l’encomiabile scopo di non perdere il finanziamento.</p> <p>Ne consegue però che, limitando la progettazione a singoli segmenti di una manciata di chilometri, si rende impossibile a chiunque una valutazione complessiva dell’opera, come previsto dalle norme, e si vincolano inoltre le successive soluzioni progettuali, in assenza di qualsiasi valutazione preventiva.</p>	<p>L’osservazione non è pertinente in quanto si riferisce ad opere non oggetto della procedura di V.I.A. in corso. Si fa presente tuttavia che le valutazioni complessive dell’intera tratta Verona – Padova saranno eventualmente demandate agli studi dei successivi lotti funzionali.</p>
		<p>2. La tratta Montebello-Grisignano è stata inserita nell’Allegato Infrastrutture del DEP pur non avendone i requisiti. Il documento suddetto ha infatti lo scopo di individuare progetti “maturi” e di pronta esecuzione. L’intervento vi è stato invece inserito nonostante la mancanza della valutazione ambientale strategica, di un progetto definitivo e di uno studio di impatto ambientale approvati e rispondenti ai requisiti previsti dall’art.4c.2 del D.L. 228/2011 e dal D.P.C.M. 3/8/2012 per il sub-sub-sub lotto Montebello-Nodo Vicenza, di un qualsiasi progetto, preliminare o definitivo, per l’ulteriore tratto Nodo Vicenza- Grisignano. Nonostante che manchi anche qualsiasi indicazione in merito alle fonti di finanziamento.</p>	<p>L’osservazione non è pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;</p>
		<p>3. Il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale relativi alla tratta in oggetto sono elaborati sulla base di uno studio di fattibilità che non ha i requisiti minimi previsti dalle norme che regolano la materia.</p> <p>a) Nessuna valutazione ambientale strategica risulta fatta per lo studio di fattibilità presentato per la tratta Montebello-Grisignano, che pure costituisce l’avvio del procedimento finalizzato all’approvazione del progetto relativo, che, secondo quanto previsto dall’art. 165 c. 7 del D.L.vo 163/2006, comporta l’automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati.</p> <p>b) Ciò è tanto più grave in quanto stravolge l’assetto paesaggistico, urbanistico, idraulico del territorio e della città di Vicenza.</p> <p>c) Tra gli elaborati del progetto definitivo relativo alla tratta in oggetto non è dato trovare il quadro economico dei costi preventivati.</p>	<p>L’osservazione non è pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;</p>
		<p>4. Lo studio di impatto ambientale non indica le possibili alternative, compresa l’alternativa zero, né le ragioni della scelta, come prescritto dall’art.184 del D.L.vo 163/2006, nonché dall’art.22 del D.L.vo 152 del 2006.</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONI DELLE OSSERVAZIONI 5.5; 10.1</p>
		<p>5. Il rapporto presentato ai fini della procedura di VAS tardivamente avviata, che pure sottostima gli impatti ambientali, ne dà una valutazione complessivamente negativa.</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONI DELLE OSSERVAZIONI 5.2; 30.1; 38.2</p>
		<p>6. Nel merito degli impatti ambientali del progetto definitivo si evidenzia:</p> <p>a)Lo studio ignora completamente aspetti molto devastanti per l’ambiente e per la salute umana, quali, ad esempio, quelli relativi al consumo di suolo e all’inquinamento da PFAS, in merito alla pericolosità idraulica</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONI DELLE OSSERVAZIONI 5.4; 6.10; 9.6; 38.6</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>b) lo studio di impatto ambientale non analizza la situazione post operam, in quanto “si attende una variazione non significativa”.</p> <p>c) la linea di sviluppo in prossimità di siti contaminati o potenzialmente contaminati, e che il depuratore di Montebello si trova nella fascia di rispetto della nuova linea.</p> <p>d) Gli inerti necessari ai lavori verranno estratti dalla prevista cassa di espansione e dalla cava site in comune di Zevio (area di rilevante interesse paesistico-ambientale; luoghi dell’acqua; area protetta di interesse locale; vincolo dei corsi d’acqua; fascia di ricarica degli acquiferi; corridoio ecologico) nonché dalla cava La Gualda (vincolo paesaggistico D. L.vo 42/2004-corsi d’acqua). Nelle stesse cave verrà interrato il materiale proveniente dagli scavi lungo la linea per il ripristino ambientale. In realtà, dato il contesto in cui avvengono gli scavi, è facilmente desumibile il rischio che le cave, oggetto di particolare tutela, si trasformino in discariche di materiali altamente inquinanti. Nonostante la mole di norme e la prescritta presentazione di ponderosi documenti, o forse proprio per questo, e per l’assenza di controlli, i cittadini hanno potuto constatare che i rifiuti speciali vengono interrati dovunque, a partire dai sottofondi stradali delle grandi opere, come dimostra il caso recente della Valdastico sud.</p> <p>e) Il percorso scelto attraversa zone intensamente abitate e comporta lo sventramento di paesi e città. Non si può certo parlare di impatto ambientale trascurabile sia in termini di produzione di rifiuti da demolizioni, che si prospetta enorme, sia in termini di consumo di suolo per la ricollocazione delle famiglie e delle attività espropriate nonché di ulteriore consumo di suolo derivante da compensazioni immobiliari e variazioni di destinazione d’uso. Vanno inoltre considerati, come previsto dall’art.4 del D.L.vo 152/2006, i danni derivanti ai beni materiali, che fin d’ora subiscono un notevole deprezzamento, e al fattore “uomo”, in considerazione dello sconvolgimento arrecato alla vita delle persone dall’essere privati della casa di abitazione, frutto dei risparmi di una vita, o della sede della propria attività produttiva in un momento di particolare crisi.</p> <p>f) Lo studio di fattibilità nulla dice in merito. - Le opere previste interferiscono con siti vincolati dal punto di vista paesaggistico e monumentale (Cava La Gualda e Villa Gualdo), con un impatto residuo che lo studio stesso definisce “importante”. Lo studio nulla dice delle conseguenze sul paesaggio agrario e storico lungo tutto il percorso, sull’introduzione di elementi di intrusione visiva, sull’alterazione del sistema dei centri urbani, ecc..</p>	<p>Nel SIA - QRA 1 sub lotto e nel SIA - QRA 2 sub lotto sono stati considerati e a seguito delle richieste di integrazioni, approfondite le interferenze del Progetto con le aree a pericolosità idraulica</p> <p>Nel PD sono compresi i documenti relativi all’individuazione di siti potenzialmente contaminati ricadenti lungo il tracciato, al fine di poter discretizzare la qualità del materiale di scavo e valutare la presenza di eventuali criticità ambientali connesse al progetto. Sono stati quindi oggetto di censimento: i siti interferenti con il tracciato dell’Opera; i siti che ricadono, anche solo in parte, nella fascia di esproprio dell’Opera. I riferimenti e risultati dello studio sono riportati nel S.I.A. del 1° sublotto e del 2° sublotto/ Relazione del Quadro di riferimento progettuale.</p> <p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5.4 punto c); N° 12</p> <p>L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A., in quanto si riferisce all Studio di Fattibilità</p> <p>Risulta non pertinente il riferimento allo studio di fattibilità</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>- Per quanto riguarda la qualità dell'aria, l'impatto viene valutato per lo più importante in fase di costruzione, che peraltro è destinata a durare decenni, medio dopo l'esecuzione dell'opera.</p> <p>g) Non tiene conto degli effetti cumulativi</p> <p>h) Il progetto prevede la costruzione di un campo base "Vicenza Fiera", su una superficie agricola di pregio di circa 9 ha, non dotata di infrastrutture. Oltre al fatto che il campo è collocato al di fuori dell'ambito del lotto in oggetto e si riferisce al lotto successivo, costituisce un enorme consumo di suolo, solo fittiziamente considerato reversibile. Manca qualsiasi valutazione del suo impatto ambientale ed economico.</p> <p>i) Ugualmente estranea al lotto in esame è la previsione, in comune di Vicenza, in zone densamente popolate e già sature di ripetitori, di più stazioni radio base, di cui non è riportato alcun dato o indicazione tecnica che consenta di valutarne complessivamente gli effetti sulla salute della popolazione. L' inquinamento da questo tipo di microonde ha già provocato la quasi completa scomparsa di specie protette come i passeri. Molti studi scientifici rilevano la loro dannosità per la salute umana.</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 6.4; N° 38.7; N°30.3</p> <p>In riferimento al campo base 5.2, in fase di risposta alle integrazioni, il progetto definitivo della cantierizzazione è stato revisionato anche in relazione alle richieste formulate dalla Regione Veneto con nota prot.1054901 del 16/03/2016. In particolare il campo base di Carpaneda (C.B. 5.2), che prevedeva la realizzazione degli uffici destinati alla Sede del Consorzio Iricavdue ed ai servizi generali direttamente connessi, è stato stralciato dal progetto; per le strutture ad uso ufficio, mensa e abitazione, per il personale del Consorzio, saranno individuate strutture già esistenti idonee allo scopo per superfici equivalenti a quelle progettate.</p> <p>Nel documento IN0D00DI2RHTT0000X01A facente parte del progetto definitivo, sono illustrati i dati tecnici dell'impianto, le misurazioni del fondo elettromagnetico preesistente e la previsione del contributo del nuovo impianto, le modalità di analisi della compatibilità ambientale per quanto riguarda le BTS. Le aree di emissione significativa dal punto di vista energetico di queste antenne, presentano caratteristiche analoghe a quelle usate in ambito civile per il GSM ordinario. Le BTS ricadono nell'area di rispetto della ferrovia. Si è ritenuto, pertanto, di escludere la valutazione degli effetti determinati dalle BTS. Nella successiva fase di validazione del P.M.A. da parte degli Enti di controllo, a seguito di ulteriori verifiche delle emissioni correlate alle stazioni radio base per il segnalamento sarà valutata l'eventuale integrazione dei punti di monitoraggio per i CEM.</p>
84	<p>Sig.ra Anna Firolli 04/03/2016 DVA-2016-0006108</p>	<p>Vari cittadini della Città di Vicenza hanno presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>1. Il codice dei contratti stabilisce agli art 93 comma 6 e 112, che oggetto di verifica sia la completezza degli elaborati progettuali e la loro rispondenza alla normativa vigente. Il regolamento DPR 507/2010 (art 51,52,53,54,55,56 e 57) precisa, che le verifiche sono condotte sulla documentazione progettuale per ciascuna fase, sul livello di progettazione, con riferimento ai seguenti aspetti del controllo:</p> <p>a) affidabilità, intendendosi per affidabilità la verifica dell'applicazione delle norme specifiche e delle regole tecniche di riferimento adottate per la redazione del progetto e la verifica della coerenza delle ipotesi progettuali poste, a base delle elaborazioni tecniche ambientali, cartografiche, architettoniche, strutturali, impiantistiche e di sicurezza;</p> <p>b) completezza ed adeguatezza, intendendosi per completezza ed adeguatezza la verifica della corrispondenza dei nominativi dei progettisti a quelli titolari dell'affidamento e la verifica della sottoscrizione dei documenti per l'assunzione delle rispettive responsabilità, la verifica documentale mediante controllo dell'esistenza di tutti gli elaborati previsti per il livello del progetto da esaminare,</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°62; 70</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>la verifica dell'eshaustività del progetto in funzione del quadro delle esigenze la verifica dell'eshaustività delle informazioni tecniche ed amministrative contenute nei singoli elaborati, la verifica dell'eshaustività delle modifiche apportate al progetto a seguito di un suo precedente esame e la verifica dell'adempimento delle obbligazioni previste nel disciplinare di incarico di progettazione.</p> <p>La commissione Via speciale, ai sensi dell'art 185 dlgs 163/2006 entro 30 giorni dalla presentazione del progetto definitivo comunica al soggetto proponente le "eventuali difformità tra questo e il progetto preliminare ".</p> <p>In data 30 novembre 2015 la società Italferr Spa ha attivato, per conto di Rfi Spa concessionaria del progetto AV Verona /Padova procedura, per pubblica utilità del progetto definitivo lotto funzionale Verona PV /Bivio Vicenza.</p> <p>a. Nell'annuncio nessuna procedura di Via riguardava il segmento terminale del lotto rappresentato dalla tratta Montebello /Bivio Vicenza, mai sottoposta a Via e nemmeno la variante di 17 Km, rispetto al progetto preliminare approvato con delibera Cipe 94/2006 Delibera che aveva approvato il tratto Verona/Montebello e Grisignano/Padova e rinviando alla redazione del progetto definitivo la Via sul segmento Montebello/Vicenza/Grisignano di Zocco. Delibera Cipe la cui validità è stata riaffermata con delibera Cipe, del 10 novembre 2014 pubblicata sulla GU n 57 del 10 marzo 2015.</p> <p>Un progetto definitivo quindi senza quanto richiesto dall'Allegato XXI, di cui all'art 164 del Codice Appalti.</p> <p>b. In data 30 gennaio il General Contractor/Iricav 2 ha annunciato come da norma su due quotidiani l'avvio di procedura di Via sul tratto modificato di San Bonifacio e da Montebello a Bivio Vicenza. Il codice unico di progetto è J41E9100000009 mentre quello identificativo di gara è 3320049F17. Non risultano ai sottoscritti pronunciamenti della Commissione Speciale Via, in ottemperanza al quanto disposto dal comma 4 lettere a) e b) art 185 dlgs 163/2006.</p> <p>c. Atteso che significative perdite di valore patrimoniali si sono conseguite con l'annuncio del 30 novembre e, con missive del Comune di Vicenza a potenziali espropriandi, che sarebbero tali solo in conseguenza di un procedimento difforme da norme interne e, comunitarie si chiedono risposte chiarificatrici alla Commissione Via e al Responsabile del Procedimento del Ministero dell'Ambiente .</p> <p>2. Appare vincolante il giudizio di valutazione di impatto ambientale sull'intero progetto e, non su tratti parziali di esso. Inoltre le disponibilità finanziarie esistenti sono inferiori al 100/o previsti dalla norma, che è riferita al costo dell'intera opera e non del progetto. Il costo dell'intera opera è stimato pari a 5592 milioni di euro e, sono presenti disponibilità pari a 459 milioni di euro riferiti al lotto Verona P.V./Bivio Vicenza. (fonte : Sistema Informativo Legge Opere Strategiche della Camera dei Deputati gestito dal Servizio Studi della Camera). Ulteriore chiarimento deriva dal comma 230 della legge di stabilità 2015, in cui la percentuale di risorse disponibili è riferita alla intera opera . Ulteriore chiarimento deriva dalla legge 191/2009, che ha istituito il lotto costruttivo articolo 2 commi 232, 233 e 234.</p> <p>Appare infine non rispettata nemmeno la condizione della funzionalità del lotto considerato, che s'innesta la linea in progetto non dal nodo di Verona, che non ha un</p>	<p>L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>progetto costruttivo e, termina al Bivio Vicenza dove i binari da 4 diventano due con innesto a "raso" con tutte le limitazioni alla funzionalità, che si possono immaginare.</p> <p>3. Il General Contractor, a seguito lodo arbitrato del marzo 2012 è obbligato a subappaltare il 60% delle opere. Il Veneto è oggetto d'indagini varie, per la verifica di presenze di associazioni delinquenziali di rango nazionale che tentano di incunearsi negli appalti pubblici. I di del 24-1-2012, convertito nella legge n. 27 del 24 marzo 2012, integrato dal di n.29 del 24 marzo 2012, convertito nella legge n.62 del 18 maggio 2012, all'articolo 5 ter recita: "Al fine di promuovere l'introduzione di principi etici nei comportamenti aziendali, all'Autorità garante della concorrenza e del mercato è attribuito il compito di segnalare al Parlamento le modifiche normative necessarie al perseguimento del sopraindicato scopo anche in rapporto alla tutela dei consumatori, nonché di procedere, in raccordo con i ministeri della Giustizia e dell'interno, alla elaborazione ed all'attribuzione, su istanza di parte, di un rating di legalità ", secondo i criteri e le modalità stabilite da un regolamento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (,,,). Del rating attribuito si tiene conto in sede di concessione di finanziamenti da parte delle pubbliche amministrazioni, nonché in sede di accesso al credito bancario, secondo le modalità stabilite con decreto del ministro dell'Economia e delle Finanze e del ministro dello Sviluppo economico,,(,,,). Gli istituti di credito che omettono di tener conto del rating attribuito in sede di concessione dei finanziamenti alle imprese sono tenuti a trasmettere alla Banca d'Italia una dettagliata relazione sulle ragioni della decisione assunta". Il Mise con decreto n. 57 dello febbraio 2014 ha assolto a quanto disposto dalla norma, come pure l'Agcom, predisponendo i moduli.</p> <p>Costituirebbe vincolo di trasparenza procedurale, tutela economica sciale e soprattutto salvaguardia ambientale la richiesta del rating di legalità per i lavori subappaltati dal General Contractor.</p>	<p>L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa presente tuttavia, che il rating di legalità - previsto dall'art. 5-ter del decreto-legge 1/2012, come modificato dal Decreto legge 29/2012, convertito con modificazioni dalla Legge 62/2012 - non costituisce requisito obbligatorio per le imprese che partecipano alla realizzazione di un'opera pubblica. Pertanto non si ravvisano in merito violazioni di legge.</p>
85	<p>Sig. Diego Falezza 04/03/2016 DVA-2016-0006075</p>	<p>Il Sig. Pernigotti ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>1. La delibera CIPE n.94/2006 del 29 marzo 2006 prescrive " (omissis) prevedere la realizzazione delle strutture fisse di servizio ai cantieri in ambiti esterni ai centri abitati rendendoli compatibili con l'esigenza di rispettare l'ambiente circostante mediante il controllo e l'abbattimento di polveri e rumori (omissis)". L'elaborato di progetto IN0D00DI2PZIM000002A - Impatto Acustico in Corso d'Opera Cantieri Fissi relativa al cantiere d'armamento CA1.2, mostra come esso sia contiguo al centro abitato principale del comune di San Martino Buon Albergo, ed i primi edifici residenziali di via Vincenzo Muccioli siano entro la fascia di 100m di distanza dello stesso. Si osserva come durante la piena operatività del cantiere per detti fabbricati i valori del rumore propagato del cantiere raggiunga valori compresi tra i 50 e i 55 dB . Si rammenta che per le aree residenziali il DPCM 14 novembre 1997 fissa il limite a 50 dB per le aree residenziali .</p> <p>2. La delibera CIPE n.94/2006 del 29 marzo 2006 prescrive " (omissis) prevedere la realizzazione delle strutture fisse di servizio ai cantieri in ambiti esterni ai centri abitati". L'elaborato di progetto IN0D00DI2PZIM000002A - Impatto Acustico in Cor-</p>	<p>1.Gli edifici residenziali lungo via V. Muccioli ricadono in classe IV della zonizzazione acustica comunale, per la quale il DPCM 14 novembre 1997 prevede per il periodo diurno limiti di immissione pari a 65 dB(A) e limiti di emissione pari a 60dB(A). Tra il cantiere e i fabbricati residenziali risulta frapposta la linea ferroviaria esistente (pag. 28 dell'elaborato IN0D00DI2RGCA0000001C)</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Tuttavia si fa presente che per quanto riguarda il cantiere di armamento e tecnologie, non è fattibile un riposizionamento in quanto non è disponibile un'area alternativa che</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>so d'Opera Cantieri Fissi relativa al cantiere d'armamento CA1.2, mostra chiaramente la collocazione contigua agli edifici del centro abitato principale del comune di San Martino Buon Albergo. Si osserva come il cantiere fisso non possa prettamente definirsi in ambito esterno al centro abitato. Altresi l'area su cui troverà collocazione a norma del Piano di Assetto del Territorio del comune di San Martino Buon Albergo sia oggetto di interventi e di espansione strategica.</p> <p>3. La delibera CIPE n. 0 94/2006 del 29 marzo 2006 prescrive "(omissis) prevedere la realizzazione delle strutture fisse di servizio ai cantieri in ambiti esterni ai centri abitati rendendoli compatibili con l'esigenza di rispettare l'ambiente circostante mediante il controllo e l'abbattimento di polveri e rumori". L'elaborato di progetto IN0D00DI2P8CA0001002B - Layout Cantieri Cantiere d'Armamento, mostra come misura di mitigazione delle polveri una duna perimetra le di altezza di due metri, e un'area di lavaggio delle ruote.</p> <p>L'elaborato indica anche una zona per il deposito del ballast. Si osserva come nella progettazione non sia stato considerato l'impatto delle polveri dallo stoccaggio d'inerti in quantità notevoli, trasportate dal vento sugli edifici residenziali a nord-est e a sud del cantiere. Altresi si chiede su quali basi una duna inerzata, dell'altezza di due metri d'altezza, sia stata considerata misura sufficiente a rendere l'abbattimento delle polveri compatibile con il rispetto delle aree residenziali circostanti come da prescrizione della delibera CIPE. Si osserva inoltre che non sia stato previsto nessun impianto di bagnatura del ballast, al fine di mitigare le polveri propagate per effetto</p>	<p>permetta di soddisfare le esigenze di armamento della linea di progetto. La richiesta non può essere accolta in considerazione dei criteri generali che guidano la scelta del posizionamento di tali cantieri, che sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - connessione ad una linea ferroviaria in esercizio (per l'alimentazione dello stesso con mezzi su rotaia); - connessione ad un'infrastruttura stradale di scorrimento (per l'alimentazione dello stesso con mezzi su gomma); - connessione diretta alla costruenda linea AV/AC; <p>e tenendo in considerazione anche i seguenti vincoli caratterizzanti lo specifico progetto della Linea ferroviaria da costruire nel tratto in esame, ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"> - forte congestione della linea storica per cui potrebbero essere concesse solo brevi finestre temporali giornaliere per il transito sulla stessa da parte dei mezzi di cantiere, con la conseguenza di non poter considerare aree a nord della linea storica in quanto il cantiere non sarebbe raggiungibile per la maggior parte del tempo; - la fase della 1^ Deviazione della linea storica compresa tra le pk 1+473 e 3+451, che per le necessarie fasi di lavoro comporta la deviazione sulla futura sede AV dei treni transitanti sulla linea storica, pertanto tutte le aree a sud in questa tratta, in considerazione anche delle limitazioni sulla linea storica di cui al punto precedente, devono essere escluse in quanto il cantiere non sarebbe raggiungibile; - la livelletta ferroviaria della linea AV che rimane a quote inferiori rispetto alla linea storica prima della pk 1+473 pone dei limiti fisici di impossibilità di collegamento alla linea storica, inoltre la presenza in tale tratto dei vincoli del Parco dell'Adige impedisce un sostanziale utilizzo di tali aree; - la livelletta ferroviaria che si abbassa in trincea tra muri dal km 4+342 per poi proseguire in galleria e la presenza del Raccordo della tangenziale da un lato e dell'Autostrada A4 dall'altro, pongono dei limiti fisici di impossibilità di collegamento alla linea storica a partire dal km 4+342. <p>3 E' stato prodotto studio specialistico sull'Atmosfera e riportati i dati nel SIA per la puntuale definizione degli impatti in corrispondenza del FAL e di ciascun sito di cantiere fisso.</p> <p>Gli interventi di mitigazione, le misure e gli accorgimenti predisposti dal PropONENTE sono definiti a valle dei risultati delle valutazioni prodotte nel citato studio specialistico.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>dell'azione del vento.</p> <p>4. Considerato che la costruzione della linea ferroviaria è motivata socialmente dalla riduzione del traffico veicolare su strada; considerato che la linea ferroviaria storica è contigua e adiacente all'area che sarà occupata dal cantiere d'armamento; si osserva come l'elaborato di progetto IN0D00DI2P8CA0001002B – Layout Cantieri Cantiere d'Armamento, non preveda un punto di movimento sulla linea ferroviaria storica, ed un raccordo con questa per permettere l'approvvigionamento del cantiere per modalità ferroviaria. Né tale modalità sia contemplata e si favorisca nuovamente per il trasporto di traverse, ballast e altro materiale per l'armamento, l'utilizzo dell'auto-transporto.</p> <p>5. Considerata la mole di materiale stoccata nel cantiere d'armamento, il più grande per superficie dell'intera tratta Verona - Bivio Vicenza. Considerato che è contemplato il ricorso al solo autotrasporto per l'approvvigionamento del cantiere; si osserva che l'elaborato di progetto IN0D01DI2A3CA00010 relativo alle percorrenze dei singoli tratti per l'approvvigionamento dei materiali, nelle matrici non contempla e considera il numero di transiti orari per l'approvvigionamento del cantiere d'armamento CA1.2. Si osserva che non contemplando tale dato, le conclusioni dell'elaborato IND000DI2RHIM0001001A – Relazione Specialistica Atmosfera, nelle simulazioni di concentrazione di PM10 per i recettori R1 e R2 risultano viziati.</p> <p>6. L'elaborato di progetto IND000DI2RHIM0001001A – Relazione Specialistica Atmosfera, assume come valori di riferimento della qualità dell'aria nella zona di progetto i dati della rete di monitoraggio dell'ARPAV e nello specifico delle rilevazioni della stazione di rilevamento “B.go Milano”, come valore caratteristico delle zone urbane. Si osserva come i punti ricettori R1 e R2 siano caratterizzati da un contesto diverso, dalla vicinanza e dalla presenza di arterie dalla valenza e dall'interesse nazionale, come la A4, e provinciale, come la Tangenziale Sud ed Est di Verona. Si osserva che non sono espresse le valutazioni che giustificano l'adozione dei valori della stazione di rilevamento ARPAV “B.go Milano”, come valore di riferimento per tutte le zone urbane interessate dalla costruenda tratta, nella simulazione dell'impatto. Si osserva come siano assenti valutazioni previsionali sugli effetti cumulativi delle polveri per i ricettori R1 e R2. In allegato Relazione Tecnica della Campagna di Monitoraggio della Qualità dell'Aria del quartiere Case Nuove nel Comune di San Martino Buon Albergo (17.08.2013 – 02.10.2014 ; 06.12.2013-08.01.2014), contiguo ai ricettori R1 e R2 dell'elaborato IND000DI2RHIM0001001A.</p>	<p>4.1 cantieri di armamento previsti in progetto definitivo, in comune di S. Martino Buon Albergo e di Montebello Vicentino, sono stati posizionati in specifiche aree che consentono proprio il collegamento del cantiere sia con la linea storica sia con la nuova linea AV/AC da costruire. In particolare come evidenziato dagli elaborati IN0D00DI2P8CA0001002B e IN0D02DI2P8CA0001203B è previsto, per ogni cantiere, uno specifico collegamento delle aree di cantiere con la linea storica attraverso dei binari provvisori, che saranno rimossi al completamento dei lavori (indicazione grafica “scambio AV-linea storica”). Tale collegamento è stato progettato proprio per l'approvvigionamento dei materiali necessari alla costruzione dell'armamento della linea AV/AC.</p> <p>Come ribadito al punto precedente, per il cantiere di armamento è prevista la movimentazione sia su gomma sia su ferro. L'effettiva quantificazione della movimentazione su ferro (e conseguentemente quella su gomma) sarà definita in funzione della scelta finale del polo di approvvigionamento del ballast.</p> <p>6. Le stazioni di monitoraggio sono state scelte in base alla prossimità delle stesse con il tracciato in progetto, in modo da essere per quanto possibile rappresentative dello stato di qualità della componente nell'area interessata dal progetto.</p>
86	Comune di Caldiero 04/03/2016 DVA-2016-0006142	VEDI OSSERVAZIONE N° 54 DOCUMENTO DVA-2016-0005665	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°54
87	Comune di Belfiore 04/03/2016 DVA-2016-0006128	VEDI OSSERVAZIONE N° 54 DOCUMENTO DVA-2016-0005665	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°54
88	Comitato Strada della Carpaneda - Vi-	Il Comitato Strada della Carpaneda - Vicenza - Creazzo - Monteviale per la difesa	5. Come riportato per il p. 83.4) n riferimento al campo base 5.2, in fase di ri-

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	<p>enza - Creazzo - Monteviale per la difesa dell'ambiente e della salute dei cittadini 04/03/2016 DVA-2016-0006084</p>	<p>dell'ambiente e della salute dei cittadini ha presentato la seguente osservazione: Gli scriventi ribadiscono la propria assoluta contrarietà alla scelta localizzativa del CAMPO BASE 5.2 e di conseguenza del Campo industriale 5.3 e del Campo operativo 5.4., anche in ragione dei numerosi profili di illegittimità dello stesso, e chiedono, ferma l'integrazione della documentazione prodotta al fine di fornire i dati per una valutazione dell'impatto prodotto dalla localizzazione delle suddette opere di cantierizzazione sull'ambiente (a oggi del tutto carente), anche con l'individuazione di localizzazioni alternative, che Codesto Ministero consideri tali impatti e l'incompatibilità ambientale della localizzazione prescelta, con una valutazione negativa sulla stessa.</p>	<p>sposta alle integrazioni, il progetto definitivo della cantierizzazione è stato revisionato anche in relazione alle richieste formulate dalla Regione Veneto con nota prot.1054901 del 16/03/2016. In particolare il campo base di Carpaneda (C.B. 5.2), che prevedeva la realizzazione degli uffici destinati alla Sede del Consorzio Iricavdue ed ai servizi generali direttamente connessi, è stato stralciato dal progetto; per le strutture ad uso ufficio, mensa e abitazione, per il personale del Consorzio, saranno individuate strutture già esistenti idonee allo scopo per superfici equivalenti a quelle progettate. In riferimento al cantiere industriale 5.3 e al campo operativo 5.4, l'osservazione è da ritenersi non pertinente in quanto esula dalle opere oggetto della procedura di VIA in corso</p>
<p>89</p>	<p>Sig. Giuliano Conterno 04/03/2016 DVA-2016-0006038</p>	<p>Il Sig. Conterno ha presentato le seguenti segnalazioni e richieste: 1. Segnala che il terreno da assoggettare ad esproprio è coltivato a vigneto meccanizzato, provvisto di impianto irriguo con dotazione di pozzo aziendale. Rappresenta che il tracciato genera un danno alla sua proprietà e una penalizzazione economica all'azienda. Rappresenta, inoltre, che la formazione di relitti determinerà la sconfigurazione del fondo con aumento dei costi di coltivazione. Chiede, pertanto, che vengano quantificati i danni diretti e indiretti al momento dell'esproprio. 2. gli venga mantenuto il diritto alla viabilità per accedere e recedere al fondo dalla strada comunale di Via Don Guiotto. 3. venga spostata la centrale di riduzione e trasformazione dell'energia elettrica prevista sui suoi terreni</p>	<p>1. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e i.) 2. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. Tuttavia con la redazione del progetto esecutivo, qualora effettivamente riscontrata la criticità segnalata, saranno apportate le necessarie modifiche e/o predisposte le servitù necessarie. 3. L'analisi derivante dalle simulazioni elettriche di alimentazione della linea ferroviaria ha evidenziato la possibilità di rilocalizzare la Sottostazione Elettrica (SSE) di conversione nell'area indicata dalla osservazione al km 27+090 (asse uscita alimentatori verso la linea AV/AC). Un vantaggio derivante dalla nuova posizione sarebbe quello di permettere anche un futuro potenziamento della alimentazione della linea storica (LS) (se richiesto) dato che in questo caso la LS risulta facilmente collegabile con la SSE con i costi relativi al potenziamento della SSE. La soluzione progettuale studiata comporta, al fine di minimizzare l'impatto degli elettrodotti di adduzione della potenza elettrica alla sottostazione, le seguenti varianti progettuali: 1. È necessario allungare il cavidotto proveniente dalla Stazione di alimentazione "Dugale" di circa 800m; il tracciato si sviluppa in affiancamento alla ferrovia. 2. Il punto di consegna del entra ed esci realizzato dagli elettrodotti in palificata si sposta in una posizione per la quale il corridoio di realizzazione interferisce con un'area cimiteriale posizionata a circa 200m dalla SSE. La risoluzione di tale interferenza, che minimizza l'impatto sul territorio, è l'interramento del nuovo tratto per circa 1000m con percorso parallelo al cavidotto di cui al punto 1. 3. La realizzazione dell'interramento dell'elettrodotto di cui al punto 2 richiede la realizzazione di un'area recintata, di dimensioni circa 25x25m, nella quale si</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			realizza il passaggio da elettrodotto aereo ad elettrodotto interrato. Per entrambi i cavidotti si avrà un aggravio di costi, oltre che per la realizzazione dei questi ulteriori 1800m circa di cavidotto, anche per la risoluzione delle nuove interferenze con i sottoservizi preesistenti ed eventuali corpi d'opera (quali ad esempio un sottopasso alla km 26+531).
90	Società Toronto s.r.l. 04/03/2016 DVA-2016-0006141	La Società Toronto s.r.l. ha presentato le seguenti osservazioni: : Nell'ambito della progettazione delle "Infrastrutture ferroviarie strategiche definite dalla legge obiettivo n.443/01", è stata progettata la rete ferroviaria Alta Velocità che interessa la sub tratta Verona- Vicenza, che vede anche la realizzazione nello stesso comune di Vicenza di una nuova stazione, per l'Alta Velocità, da realizzarsi in Zona Fiera;	L'osservazione non è pertinente in quanto opera non oggetto di V.I.A.. Si fa presente che il 1° Lotto Funzionale della linea AV/AC Verona - Bivio Vicenza non comprende la Stazione AV in Zona Fiera.
91	Gruppo Consiliare M5S Veneto 04/03/2016 DVA-2016-0006063	Il Gruppo Consiliare M5S Veneto ha presentato le seguenti osservazioni: Quindi deve essere rifatta la valutazione sulle alternative progettuali ed in particolare sull'opzione zero, visti i cambiamenti che sono intervenuti in tutti gli aspetti dalla data di approvazione del progetto preliminare.	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5.5, 10.1, 83.4
92	Sig.ra Anna Firolli 04/03/2016 DVA-2016-0006105	VEDI OSSERVAZIONE N° 91 DOCUMENTO DVA-2016-0006063	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 91
93	Gruppo Consiliare M5S Veneto 04/03/2016 DVA-2016-0006061	Il Gruppo Consiliare M5S Veneto ha presentato le seguenti osservazioni: 1. a)Il codice dei contratti stabilisce agli art 93 comma 6 e 112, che oggetto di verifica sia la completezza degli elaborati progettuali e la loro rispondenza alla normativa vigente. Il regolamento DPR 507/2010 (art 51,52,53,54,55,56 e 57) precisa, che le verifiche sono condotte sulla documentazione progettuale per ciascuna fase, sul livello di progettazione, con riferimento ai seguenti aspetti del controllo: affidabilità, intendendosi per affidabilità la verifica dell'applicazione delle norme specifiche e,delle regole tecniche di riferimento adottate per la redazione del progetto e la verifica della coerenza delle ipotesi progettuali poste, a base delle elaborazioni tecniche ambientali, cartografiche, architettoniche, strutturali, impiantistiche e di sicurezza; b) la commissione Via speciale, ai sensi dell'art 185 dlgs 163/2006 entro 30 giorni dalla presentazione del progetto definitivo comunica al soggetto proponente le "eventuali difformità tra questo e il progetto preliminare ". In data 30 novembre 2015 la società ItalFerr Spa ha attivato, per conto di Rfi Spa concessionaria del progetto AV Verona /Padova procedura, per pubblica utilità del progetto definitivo lotto funzionale Verona PV /Bivio Vicenza. Nell'annuncio nessuna procedura di Via riguardava il segmento terminale del lotto rappresentato dalla tratta Montebello /Bivio Vicenza, mai sottoposta a Via e nemmeno la variante di 17 km, rispetto al progetto preliminare approvato con delibera Cipe 94/2006 Delibera che aveva approvato il tratto Verona/Montebello e Grisignano/Padova e rinviando alla redazione del progetto definitivo la Via sul segmento Montebello/Vicenza/Grisignano di Zocco. Delibera Cipe la cui validità è stata riaffermata con	a) .È inconfidente l'osservazione circa l'asserita incompletezza documentale del progetto del lotto funzionale, atteso che gli elaborati presentati b)La procedura di avvio del procedimento volto alla dichiarazione di pubblica utilità e la procedura di VIA sono procedure distinte e differenziate quanto ad oggetto e finalità. Pertanto non è richiesto alcun riferimento alla valutazione di impatto ambientale nell'ambito della pubblicazione concernente la pubblica utilità. c) Quanto all'osservazione di cui alla lettera c),il parere della CSVA è in fase di emissione, prima dell'approvazione del progetto definitivo

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>delibera Cipe,del 10 novembre 2014 pubblicata sulla GU n 57 del 10 marzo 2015. Un progetto definitivo quindi senza quanto richiesto dall'Allegato XXI,di cui all'art 164 del Codice Appalti. b. In data 30 gennaio il General Contractor/Iricav 2 ha annunciato come da norma su due quotidiani l'avvio di procedura di Via sul tratto modificato di San Bonifacio e da Montebello a Bivio Vicenza. Il codice unico di progetto è J41E9100000009 mentre quello identificativo di gara è 3320049F17. c) Non risultano ai sottoscritti pronunciamenti della Commissione Speciale Via, in ottemperanza al quanto disposto dal comma 4 lettere a) e b) art 185 dlgs 163/2006.</p>	
		<p>2. Appare vincolante il giudizio di valutazione di impatto ambientale sull'intero progetto e, non su tratti parziali di esso. Inoltre le disponibilità finanziarie esistenti sono inferiori al 100/o previsti dalla norma, che è riferita al costo dell'intera opera e non del progetto. Il costo dell'intera opera è stimato pari a 5592 milioni di euro e sono presenti disponibilità pari a 459 milioni di euro riferiti al lotto Verona P.V./Bivio Vicenza. (fonte : Sistema Informativo Legge Opere Strategiche della Camera dei Deputati gestito dal Servizio Studi della Camera). Ulteriore chiarimento deriva dal comma 230 della legge di stabilità 2015, in cui la percentuale di risorse disponibili è riferita alla intera opera . Ulteriore chiarimento deriva dalla legge 191/2009, che ha istituito il lotto costruttivo articolo 2 commi 232, 233 e 234. Appare infine non rispettata nemmeno la condizione della funzionalità del lotto considerato, che s'innesta la linea in progetto non dal nodo di Verona,che non ha un progetto costruttivo e, termina al Bivio Vicenza dove i binari da 4 diventano due con innesto a "raso" con tutte le limitazioni alla funzionalità, che si possono immaginare.</p>	<p>L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;</p>
		<p>3.a) Il territorio di Vicenza sarà interessato, in "zona Fiera" all'ubicazione del campo base CB 5.2 di estensione pari a 91.150 mq e che sarà anche la sede del Consorzio. Il campo base è il luogo, in cui sono temporaneamente ospitate, per la costruzione di grandi opere civili, le strutture con funzionidirettive, tecniche, operative, logistiche e quelle destinate al riposo, ristorazione e ricreazione degli addetti. n termini di servizi generali il campo base prevede un sistema di depurazione delle acque, che sarà approvvigionata mediante allacciamento alla rete idrica locale e, se ove ciò non fosse possibile a sistemi alternativi quali lo scavo di pozzi. Le unità lavorative ospitate previste nel cantiere base sono circa 540 e, il cantiere dovrebbe durare circa 100 mesi. I terreno utilizzato è di tipo agricolo /seminativo. Il fabbisogno idrico, per l'intero lotto è pari a 214,5 mila litri il giorno costituiti da circa un quarto (26°/o) da acqua potabile e la restante parte da acqua industriale. Il fabbisogno del campo base di Vicenza è pari a 35.400 litri il giorno di acqua potabile.b) Il problema o meglio l'emergenza dell'acqua nelle tre province di Verona, Vicenza e Padova è costituita dalla presenza sostanze perfluoroalchiliche (Pfas) nella rete idrica.</p>	<p>a) L'osservazione è da ritenersi superata. VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 88b) VEDI CONTRODEDUZIONI DELLE OSSERVAZIONI N° 5.4b, 6.10, 9.6, 38.6, 83.6</p>
		<p>4. Assenza nel quadro ambientale del S IA, di quanto richiesto da DPCM 27 dicembre 1988 e relativo alle radiazioni ionizzanti.</p>	<p>La componente ambientale Radiazioni Ionizzanti (Elettromagnetismo) è presente fra le componenti analizzate e valutate nel SIA del sub lotto 1 e del sub lotto 2 – Quadro di Riferimento Ambientale</p>
		<p>5. Il Generai Contractor,a seguito lodo arbitrale del marzo 2012 è obbligato a su-</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONI DELLE OSSERVAZIONI N° 84.3</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>bappaltare il 60% delle opere. Il Veneto è oggetto d'indagini varie, per la verifica di presenze di associazioni delinquenti di rango nazionale che tentano di incunearsi negli appalti pubblici. L. di del 24-1-2012, convertito nella legge n. 27 del 24 marzo 2012, integrato dal D.L. n. 29 del 24 marzo 2012, convertito nella legge n. 62 del 18 maggio 2012, all'articolo 5 ter recita: "Al fine di promuovere l'introduzione di principi etici nei comportamenti aziendali, all'Autorità garante della concorrenza e del mercato è attribuito il compito di segnalare al Parlamento le modifiche normative necessarie al perseguimento del sopraindicato scopo anche in rapporto alla tutela dei consumatori, nonché di procedere, in raccordo con i ministeri della Giustizia e dell'interno, alla elaborazione ed all'attribuzione, su istanza di parte, di un rating di legalità", secondo i criteri e le modalità stabilite da un regolamento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (,,,). Del rating attribuito si tiene conto in sede di concessione di finanziamenti da parte delle pubbliche amministrazioni, nonché in sede di accesso al credito bancario, secondo le modalità stabilite con decreto del ministro dell'Economia e delle Finanze e del ministro dello Sviluppo economico,,(,,,). Gli istituti di credito che omettono di tener conto del rating attribuito in sede di concessione dei finanziamenti alle imprese sono tenuti a trasmettere alla Banca d'Italia una dettagliata relazione sulle ragioni della decisione assunta". Il Mise con decreto n. 57 dello febbraio 2014 ha assolto a quanto disposto dalla norma, come pure l'Agcom, predisponendo i moduli.</p> <p>Costituirebbe vincolo di trasparenza procedurale, tutela economica sciale e soprattutto salvaguardia ambientale la richiesta del rating di legalità per i lavori subappaltati dal General Contractor.</p>	
94	<p>Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio 04/03/2016 DVA-2016-0006082</p>	<p>Il Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio hanno presentato le seguenti osservazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. non vi è la valutazione degli impatti sanitari; 2. manca una adeguata valutazione dei costi-benefici su base ambientale per la definizione del tracciato più adeguato e per la reale determinazione di impatto. In riferimento alla matrice del paesaggio agrario e del relativo deprezzamento determinato sia dal consumo di suolo sia dalla perdita di valore immobiliare correlato; 3. manca la valutazione degli impatti cumulativi; 4. scelte progettuali altamente discutibili e inadeguate, come l'apertura di nuove cave e la destinazione di una di esse a cassa di espansione per la laminazione delle piene del fiume Adige; 5. descrizione degli impatti ambientali riduttiva e superficiale; 	<p>Nella documentazione depositata dal Proponente sono state identificati e valutati tutti gli impatti e previste le relative misure di contenimento e di mitigazione</p> <p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 10.2, 30.4, 70 Punto 13</p> <p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 6.4; 30.3; 38.7</p> <p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5.4, 12, 70 punto 26;</p> <p>Nella documentazione depositata dal Proponente sono state identificati e valutati tutti gli impatti per tutte le componenti ambientali. L'approccio metodologico per la determinazione degli impatti è dettagliatamente specificato nel Cap. 15 degli Studi di Impatto Ambientale (IN0D01D12RGS000A001F - IN0D02D12RGS000A201F). La metodologia di analisi utilizzata all'interno dello SIA è stata quella di individuare un buffer di un chilometro, da ambo i lati dell'infrastruttura, entro il quale sono state predisposte e redatte tutte le analisi, lo stesso procedimento è stato ripetuto per i tre elettrodotti aerei, il cavidotto e i</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>siti di approvvigionamento inerti e recupero ambientale. Per garantire la scrupolosità del processo, sia per la fase di corso d'opera che per la fase di esercizio, la valutazione degli impatti è stata elaborata attraverso l'assegnazione di un giudizio d'impatto formalizzato, basato su 2 parametri: il livello di pressione ambientale e la sensibilità. In prima fase è stato determinato del livello di pressione ambientale a prescindere dalla sensibilità del contesto/bersaglio in cui si sviluppa l'alterazione dello stato ambientale di ante operam. Solo in un secondo momento con la contestualizzazione della pressione ambientale sul territorio, contraddistinto da livelli di sensibilità diversi, si giunge alla definizione della criticità (o impatto) dell'evento sul comparto ambientale. La definizione della sensibilità della componente analizzata sintetizza e traduce in strumento di valutazione gli esiti delle analisi di caratterizzazione dei sistemi ambientali (stato ante operam). Incrociando il dato relativo alla pressione ambientale con quello della sensibilità dell'ambito territoriale analizzato si arriva alla definizione dell'impatto ambientale e gli impatti determinati da ogni fattore di pressione ambientale all'interno di ciascuna area, indicando anche la probabilità di accadimento e la reversibilità dell'impatto. La combinazione dei 2 parametri ha permesso di attribuire all'unità territoriale oggetto dell'analisi, definito l'ambito d'impatto, il giudizio d'impatto per ogni fattore di pressione contenuto all'interno delle check list. La determinazione dei livelli di impatto è quindi effettuata anche a monte delle mitigazioni eventualmente previste in sede progettuale.</p>
95	<p>Strutture sindacali CGIL del Veneto, Verona e Vicenza 04/03/2016 DVA-2016-0006076</p>	<p>Le Strutture sindacali CGIL del Veneto, Verona e Vicenza hanno presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>1. La modifica richiesta con forza dall'Amministrazione Comunale di S. Bonifacio (VR) relativa a un nuovo tracciato a sud della cittadina pone una variazione fondamentale, per più del 50% dell'intera tratta rispetto alla progettazione preliminare. Nel caso di accoglimento della richiesta, considerato inoltre che il tratto Montebello Vicentino e Bivio Vicenza è privo di progetto preliminare vi chiediamo che l'intero progetto sia sottoposto alla procedura VIA, non solamente le attuali componenti in variante.</p> <p>Vi chiediamo di valutare se l'opera assume vincoli e opportunità progettuali che favoriscono soluzioni a basso impatto economico – sociale e trasportistico.</p> <p>2. Si ritiene che si possa costruire una buona capacità ferroviaria, con velocità commerciale dei treni passeggeri AV sui 220- 250 chilometri orari, limitando fortemente il consumo di risorse e permettendo che si completi la rete regionale a partire dalla mancata attuazione dei bisogni infrastrutturali del cosiddetto Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale SFMR.</p>	<p>La delibera CIPE n. 94/2006 ha approvato “ con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare del “collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova”, limitatamente alle tratte di 1^ fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova”. La medesima delibera ha poi precisato che “Per la rimanente tratta, per la quale, come esposto nella "presa d'atto", è solo individuato il corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato della nuova linea AV/AC, si rinvia – per la valutazione della formale localizzazione urbanistica e la compatibilità ambientale – al relativo progetto definitivo che dovrà essere presentato, ai sensi dell'art. 4 bis, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002, come integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, contestualmente alla presentazione del progetto definitivo delle tratte oggetto dell'odierna approvazione”.</p> <p>La procedura seguita per la valutazione di impatto ambientale dell'intera Opera è quindi perfettamente in linea con quanto previsto nella menzionata delibera CIPE.</p> <p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°70, Punto 18</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		3. Si chiede la certezza dei finanziamenti connessa ad un unico lotto funzionale che riduca in origine varianti e tempi di realizzazione dell'infrastruttura.	L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;
		4. Si chiede che sia tenuto un equilibrio corretto e trasparente sulle compensazioni chieste dagli enti locali. Vi chiediamo infine che sia reso esplicito e pubblico l'elenco delle cosiddette "compensazioni", il costo, la localizzazione, i tempi di realizzazione.	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 70, Punto 15
		5. Il tema del costo degli espropri è altresì materia indisponibile per rinvi. Le attività produttive che subiscono l'esproprio hanno diritto a vedersi riconosciuta l'indennità di espropriazione determinata in base alle leggi e normative vigenti, previo apposito sopralluogo. A quanto ci consta la procedura non è stata ancora attivata. Il deposito del progetto senza il rispetto della certezza del costo "espropri" evidenzia una falla pure sulla certezza del conto economico. Infine e non certo ultimo c'è un diritto statale relativo alle proprietà espropriate tra cui la certezza delle risorse e i tempi di liquidazione dei corrispettivi. Vi chiediamo di valutare il rispetto di questo adempimento formale.	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e i.)
		6. Il deposito della progettazione preliminare dovrebbe disporre di elementi di continuità infrastrutturale e di raccordo con le tratte precedenti e seguenti. Si rappresenta un "buco" progettuale tra la stazione di Verona Porta Nuova e Verona porta Vescovo stante che l'attuale stazione gerarchicamente centrale del nodo veronese è senza dubbio la prima, inoltre la soluzione bivio Vicenza è tronca di indicazioni progettuali del lotto seguente. Si chiede di valutare questa indicazione.	L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;
		7. Negli allegati tecnici progettuali c'è un esplicito richiamo alla disciplina documentale indispensabile per il progetto definitivo. Tra questi citiamo il quadro economico. Vi chiediamo che questi allegati economici, siano resi disponibili per la consultazione se redatti a cura del contraente generale.	L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;
		8. La società ItalFerr Spa con nota 28 novembre 2015 apparsa sulla stampa ha pubblicato la comunicazione di avvio del "progetto esecutivo della linea ferroviaria AV AC Verona Padova – 1° lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza". Notiamo che si producono forzature relative a: a) La ripartizione in tre lotti costruttivi da Verona a Padova non rende minimamente ragione di enucleare come lotto funzionale il primo stante che si tratta di collegamento senza continuità infrastrutturale alcuna tra ciò che precede e segue. b) Il protocollo d'intesa tra Regione Veneto e Comuni della tratta denominato "variante di S. Bonifacio" non ha valore ai fini procedurali. Inoltre è mancante di analisi costi benefici sulle alternative progettuali. c) ItalFerr Spa dovrebbe mantenere il ruolo di alta sorveglianza progettuale e non quello di pubblicare l'avviso di avvio procedurale. Vi chiediamo di valutare con particolare scrupolo e attenzione le segnalazioni procedurali per limitare sin d'ora i sempre presenti rischi di forzare o violare la normativa, con particolare riferimento anche alle prassi anticorruzione e per la legalità dell'appalto.	a) VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 70, Punto 6 b) L'osservazione è infondata in quanto la variante di San Bonifacio è una normale variante tra progetto preliminare e progetto definitivo. Il fatto che lo studio di detta variante sia stato oggetto di un protocollo d'intera tra la Regione Veneto ed i Comuni interessati non inficia in alcun modo la procedura approvativa. c) ItalFerr fa parte della struttura di supporto del soggetto aggiudicatore RFI ed è pertanto titolato ad avviare i procedimenti preordinati alla dichiarazione di pubblica utilità, una volta acquisite le necessarie approvazioni.

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>9. Vi chiediamo di prestare la massima considerazione al rating di legalità delle imprese che formano il Consorzio Iricav2 e di rendere pubblico tempestivamente l'elenco di tutte le imprese che lavoreranno a quest'opera ed il relativo rating di legalità, i contratti di lavoro applicati ed il livello di subappalto per ogni singola impresa.</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 84.3, 93.5</p>
		<p>10. Il contraente generale è tenuto ad approfondire tutti i potenziali impatti sulla salute umana e sulle condizioni di alterazione ambientale tali da comportare rischi effettivi e potenziali per l'uomo (es. campi elettromagnetici, radiazioni ionizzanti, ecc.). In questi casi si è tenuti ad adottare misure di precauzione, prevenzione o rimozione degli stessi rischi. Vi chiediamo di verificare il deposito di questa documentazione.</p>	<p>Nella documentazione depositata dal Proponente sono state identificati e valutati tutti gli impatti e previste le relative misure di contenimento e di mitigazione</p>
		<p>11. La nuova infrastruttura impatta su numerose opere infrastrutturali esistenti e altre previste dalla programmazione nazionale o regionale. Ai fini di limitare il consumo di suolo, di risolvere preventivamente interferenze con assi primari, di ridurre impatti pesanti sugli assetti territoriali è necessario valutare tutta la pianificazione. Vi chiediamo di verificare il deposito di questa analisi comprensiva delle tante arterie stradali contenute nella pianificazione regionale.</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 6.4; 30.3; 38.7; 94.3</p>
		<p>12. Per ragioni di salvaguardia ambientale, riduzione di consumo di suolo, contenimento dei costi di trasporto di materie prime, difesa dell'occupazione si indica la necessità di "non autorizzare" l'uso di cave di prestito o cave di ripristino a favore del contraente generale.</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°70, Punto 26</p>
		<p>13. Le opere di mitigazione dell'impatto ambientale dell'infrastruttura meritano una attenta osservazione stante la densità di attività del territorio veneto. a) Vi chiediamo di valutare la regimazione delle opere considerato che si propone una struttura rilevata su piano campagna di parecchi metri. b) Inoltre le stesse aree cantieri del contraente generale andrebbero selezionate tra quelle già costruite nel rispetto del territorio agricolo.</p>	<p>a) Lo studio idrologico-idraulico condotto ha garantito la compatibilità idraulica dell'infrastruttura ferroviaria proprio prevedendo opere di trasparenza idrauliche che potessero garantire la continuità del reticolo idrografico superficiale in corrispondenza dell'infrastruttura. La continuità idraulica è garantita da tombini, di dimensioni tali da essere ispezionabili, nel caso in cui l'interferenza sia in rilevato, e sifoni nel caso il tracciato si sviluppi in trincea. Inoltre si precisa che nelle relazioni tecniche (IN0D 01 D I2 RH ID0002 001 C e IN0D 01 D I2 RH ID0002 007 D), viene illustrato l'intero sistema di smaltimento acque che provenienti sia dalla piattaforma ferroviaria sia dai bacini idrografici interferiti . Il progetto è correlato di fossi di guardia che si sviluppano in stretto affiancamento al tracciato ferroviario e che raccolgono, nel caso del rilevato, sia le acque della scarpata sia quelle del bacino esterno, nel caso della trincea solo quelle del bacino interferito dal momento che quelle della scarpata vengono convogliate in un altro presidio idraulico all'interno della trincea in grado di veicolare le acque all'esterno dell'infrastruttura. b) I criteri generali per la scelta dei siti di cantiere si fondano essenzialmente sulla ricerca di aree di minor pregio ambientale che siano, però, compatibili con le esigenze logistiche delle opere da realizzare; nello specifico le aree di cantiere devono soddisfare una serie di condizioni tecniche quali aree sufficientemente vaste con disponibilità di strade di accesso e fornitura di energia elettrica ed</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>14. I tempi di realizzazione dell'opera sono decisamente importanti sia sul versante della efficacia funzionale dell'infrastruttura sia per i disagi che saranno pagati dalla collettività delle aree interessate dalla pianificazione lavori.</p> <p>Per questa ragione sollecitiamo risorse certe e tempi di esecuzione rapidi una volta assunta la progettazione esecutiva.</p> <p>Per questo è altresì importante che la progettazione definitiva sia fatta a regola d'arte, nei tempi necessari, per evitare ricorso a continue varianti e perizie.</p> <p>Vi chiediamo di considerare i tempi come una condizione fondamentale del valore sociale del progetto.</p>	<p>idrica. Nell'individuazione dei siti di cantiere sono stati scelti opportunamente ambiti non particolarmente sensibili né dal punto di vista naturale né fisico né antropico, al fine di minimizzare le eventuali interferenze provocate durante le fasi di realizzazione dell'opera. Per quanto riguarda la sensibilità naturale del territorio, la localizzazione delle aree di cantiere tiene conto della principale destinazione d'uso del suolo, della presenza di ambiti di interesse e dell'individuazione di aree protette; gli elementi di sensibilità dal punto di vista fisico riguardano la natura e le caratteristiche dei depositi litologici. Parallelamente si è cercato di individuare aree vicine a strade già esistenti, prive di vincoli e con destinazione funzionale "verde per l'agricoltura".</p> <p>Per quanto concerne le aree di cantiere localizzate in prossimità di aree agricole, sono state poste in atto dal proponente specifiche misure cautelative finalizzate a prevenire i potenziali impatti sulle colture, con specifica attenzione alla salvaguardia di quelle di pregio.</p> <p>L'osservazione non è pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto dell'opera pubblicata ai fini della procedura V.I.A.</p>
96	<p>Società Cava Casetta S.r.l. 04/03/2016 DVA-2016-0006066</p>	<p>La Società Cava Casetta S.r.l. ha presentato la seguente osservazione e candidatura: Nel vostro elaborato IN0D00DI2SHCA0001001C (Cantierizzazione Generale cave e depositi – schede) Nella scheda nr. 2 la nostra cava non viene rappresentata in maniera conforme alla planimetria di scavo autorizzata con la DGR nr. 648 del 07.05.2013.</p> <p>Con la presente candido la mia cava denominata "Cava Casetta" sita in Sommacampagna (VR) alla fornitura di materiale inerte.</p>	<p>L'osservazione non è pertinente in quanto esula dallo specifico oggetto dell'opera pubblicata ai fini della procedura V.I.A.</p>
97	<p>Gruppo Consiliare M5S Veneto 04/03/2016 DVA-2016-0006068</p>	<p>Vari cittadini della Città di Vicenza hanno presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>1. Il codice dei contratti stabilisce agli art 93 comma 6 e 112, che oggetto di verifica sia la completezza degli elaborati progettuali e la loro rispondenza alla normativa vigente. Il regolamento DPR 507/2010 (art 51,52,53,54,55,56 e 57) precisa, che le verifiche sono condotte sulla documentazione progettuale per ciascuna fase, sul livello di progettazione, con riferimento ai seguenti aspetti del controllo:</p> <p>a) affidabilità, intendendosi per affidabilità la verifica dell'applicazione delle norme specifiche e delle regole tecniche di riferimento adottate per la redazione del progetto e la verifica della coerenza delle ipotesi progettuali poste, a base delle elaborazioni tecniche ambientali, cartografiche, architettoniche, strutturali, impiantistiche e di sicurezza;</p> <p>b) completezza ed adeguatezza, intendendosi per completezza ed adeguatezza la ve-</p>	<p>1.È inconferente l'osservazione circa l'asserita incompletezza documentale del progetto del lotto funzionale, atteso che gli elaborati presentati riguardano esclusivamente a parte di opera che si intende eseguire e non il progetto dell'intera tratta.</p> <p>Quanto all'osservazione di cui alla lettera b), il parere della Commissione Tecnica VIA/VAS è in fase di emissione, prima dell'approvazione del progetto definitivo</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>rifica della corrispondenza dei nominativi dei progettisti a quelli titolari dell'affidamento e la verifica della sottoscrizione dei documenti per l'assunzione delle rispettive responsabilità, la verifica documentale mediante controllo dell'esistenza di tutti gli elaborati previsti per il livello del progetto da esaminare, la verifica dell'eshaustività del progetto in funzione del quadro delle esigenze la verifica dell'eshaustività delle informazioni tecniche ed amministrative contenute nei singoli elaborati, la verifica dell'eshaustività delle modifiche apportate al progetto a seguito di un suo precedente esame e la verifica dell'adempimento delle obbligazioni previste nel disciplinare di incarico di progettazione.</p> <p>La commissione Via speciale, ai sensi dell'art 185 dlgs 163/2006 entro 30 giorni dalla presentazione del progetto definitivo comunica al soggetto proponente le "eventuali difformità tra questo e il progetto preliminare ".</p> <p>In data 30 novembre 2015 la società Italferr Spa ha attivato, per conto di Rfi Spa concessionaria del progetto AV Verona /Padova procedura, per pubblica utilità del progetto definitivo lotto funzionale Verona PV /Bivio Vicenza.</p> <p>a. Nell'annuncio nessuna procedura di Via riguardava il segmento terminale del lotto rappresentato dalla tratta Montebello /Bivio Vicenza, mai sottoposta a Via e nemmeno la variante di 17 km, rispetto al progetto preliminare approvato con delibera Cipe 94/2006 Delibera che aveva approvato il tratto Verona/Montebello e Grisignano/Padova e rinviando alla redazione del progetto definitivo la Via sul segmento Montebello/Vicenza/Grisignano di Zocco. Delibera Cipe la cui validità è stata riaffermata con delibera Cipe, del 10 novembre 2014 pubblicata sulla GU n 57 del 10 marzo 2015. Un progetto definitivo quindi senza quanto richiesto dall'Allegato XXI, di cui all'art 164 del Codice Appalti.</p> <p>b. In data 30 gennaio il General Contractor/Iricav 2 ha annunciato come da norma su due quotidiani l'avvio di procedura di Via sul tratto modificato di San Bonifacio e da Montebello a Bivio Vicenza. Il codice unico di progetto è J41E9100000009 mentre quello identificativo di gara è 3320049F17. Non risultano ai sottoscritti pronunciamenti della Commissione Speciale Via, in ottemperanza al quanto disposto dal comma 4 lettere a) e b) art 185 dlgs 163/2006. c. Atteso che significative perdite di valore patrimoniali si sono conseguite con l'annuncio del 30 novembre e, con missive del Comune di Vicenza a potenziali espropriandi, che sarebbero tali solo in conseguenza di un procedimento difforme da norme interne e, comunitarie si chiedono risposte chiarificatrici alla Commissione Via e al Responsabile del Procedimento del Ministero dell'Ambiente .</p>	
		<p>2. Appare vincolante il giudizio di valutazione di impatto ambientale sull'intero progetto e, non su tratti parziali di esso. Inoltre le disponibilità finanziarie esistenti sono inferiori al 100/o previsti dalla norma, che è riferita al costo dell'intera opera e non del progetto. Il costo dell'intera opera è stimato pari a 5592 milioni di euro e sono presenti disponibilità pari a 459 milioni di euro riferiti al lotto Verona P.V./Bivio Vicenza. (fonte : Sistema Informativo Legge Opere Strategiche della Camera dei Deputati gestito dal Servizio Studi della Camera). Ulteriore chiarimento deriva dal comma 230 della legge di stabilità 2015, in cui la percentuale di risorse disponibili è riferita alla intera opera . Ulteriore chiarimento deriva dalla legge 191/2009, che ha</p>	<p>L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.;</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>istituito il lotto costruttivo articolo 2 commi 232, 233 e 234.</p> <p>Appare infine non rispettata nemmeno la condizione della funzionalità del lotto considerato, che s'innesta la linea in progetto non dal nodo di Verona, che non ha un progetto costruttivo e, termina al Bivio Vicenza dove i binari da 4 diventano due con innesto a "raso" con tutte le limitazioni alla funzionalità, che si possono immaginare.</p> <p>3.</p> <p>a) Il territorio di Vicenza sarà interessato, in "zona Fiera" all'ubicazione del campo base CB 5.2 di estensione pari a 91.150 mq e che sarà anche la sede del Consorzio. Il campo base è il luogo, in cui sono temporaneamente ospitate, per la costruzione di grandi opere civili, le strutture con funzioni direttive, tecniche, operative, logistiche e quelle destinate al riposo, ristorazione e ricreazione degli addetti. In termini di servizi generali il campo base prevede un sistema di depurazione delle acque, che sarà approvvigionata mediante allacciamento alla rete idrica locale e se ove ciò non fosse possibile a sistemi alternativi quali lo scavo di pozzi. Le unità lavorative ospitate previste nel cantiere base sono circa 540 e, il cantiere dovrebbe durare circa 100 mesi.</p> <p>Il terreno utilizzato è di tipo agricolo / seminativo. Il fabbisogno idrico, per l'intero lotto è pari a 214,5 mila litri il giorno costituiti da circa un quarto (26%) da acqua potabile e la restante parte da acqua industriale. Il fabbisogno del campo base di Vicenza è pari a 35.400 litri il giorno di acqua potabile.</p> <p>b) Il problema o meglio l'emergenza dell'acqua nelle tre province di Verona, Vicenza e Padova è costituita dalla presenza sostanze perfluoroalchiliche (Pfas) nella rete idrica.</p>	<p>a) VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 88, 93 punto 3.a</p> <p>b) Premesso che, nell'area vasta di analisi della nuova linea AV/AC Verona-Bivio Vicenza, gli studi effettuati dall'ARPAV, hanno permesso di accertare un nuovo episodio di contaminazione caratterizzato dalla dispersione nelle acque sotterranee e superficiali di sostanze perfluorate alchiliche (PFAS) in corrispondenza dell'area di pertinenza dello stabilimento chimico Miteni S.p.A. di Trissino in località Colombare. Tale località si trova a circa 5 Km a nord dell'abitato di Altavilla Vicentina e a 7 Km c.a. dalla linea in progetto. In merito al pericolo di contaminazione PFAS legata alla costruzione dell'opera, la stessa configurazione dell'opera e i risultati delle analisi condotte per la caratterizzazione qualitativa delle acque superficiali e sotterranee portano ad escludere le condizioni per le quali potrebbe verificarsi una contaminazione da PFAS indotta dalle operazioni di scavo dell'Opera, per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il tracciato ferroviario di progetto nella tratta più vicina all'abitato di Trissino corre sempre in rilevato, in cui non sono previsti scavi significativi e comunque sempre al di sopra della falda stessa. Si può pertanto, ritenere che non vi sia nessuna possibile interferenza diretta con le acque contaminate; • una possibile contaminazione indiretta, vale a dire al di fuori dell'area inquinata, è possibile solo con il trasporto dell'inquinante da parte dell'acqua di falda. Nel tratto di interesse, l'Opera non è interessata da scavi e pertanto non è in rapporto con le acque di falda. <p>Dall'esame del tracciato di progetto, tra le opere in scavo più vicine all'area contaminata dello stabilimento chimico, si rilevano quelle riferite ai viadotti San Bonifacio ed Alpone, posti rispettivamente a una distanza di c.a. 15-20 Km dall'area inquinata di Trissino.</p> <p>Si prevedono per le opere di fondazione scavi profondi 3-4 mt per il viadotto S. Bonifacio e 10 mt per le opere del Viadotto Alpone; per questi scavi puntuali sono previste opere di sostegno impermeabili che evitino l'ingresso della falda. Sono, inoltre, previste paratie di pali accostati intasati con colonne di jet grouting e tappo di fondo sempre in jet grouting.</p> <p>Si osserva, infine, che nella tratta in esame i terreni di scavo sono costituiti da argille limose e limi argillosi tipicamente poco permeabili. Pertanto, la modesta conducibilità idraulica rende praticamente impossibile che l'acquifero inquinato a Trissino possa raggiungere le future aree di cantiere poste a distanze variabili da 5 a 15-20 Km.</p> <p>Si aggiunge che è previsto un dettagliato piano di monitoraggio da eseguire nelle fasi ante, corso e post operam al fine di verificare in tempo reale eventuali al-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			terazioni chimico fisiche degli acquiferi presenti e delle terre di scavo mediante l'esecuzione di idonee analisi chimiche. Per quanto attiene le acque superficiali il progetto non prevede in questa tratta modifiche ai corsi d'acqua esistenti non alterando pertanto lo stato di fatto.
		4. Assenza nel quadro ambientale del S A, di quanto richiesto da DPCM 27 dicembre 1988 e, relativo alle radiazioni ionizzanti.	La componente ambientale Radiazioni Ionizzanti (Elettromagnetismo) è presente fra le componenti analizzate e valutate nel SIA del sub lotto 1 e del sub lotto 2 – Quadro di Riferimento Ambientale
		5. Il General Contractor, a seguito lodo arbitrato del marzo 2012 è obbligato a subappaltare il 60% delle opere. Il Veneto è oggetto d'indagini varie, per la verifica di presenze di associazioni delinquenti di rango nazionale che tentano di incunarsi negli appalti pubblici. L. di del 24-1-2012, convertito nella legge n. 27 del 24 marzo 2012, integrato dal D. n. 29 del 24 marzo 2012, convertito nella legge n. 62 del 18 maggio 2012, all'articolo 5 ter recita: "Al fine di promuovere l'introduzione di principi etici nei comportamenti aziendali, all'Autorità garante della concorrenza e del mercato è attribuito il compito di segnalare al Parlamento le modifiche normative necessarie al perseguimento del sopraindicato scopo anche in rapporto alla tutela dei consumatori, nonché di procedere, in raccordo con i ministeri della Giustizia e dell'interno, alla elaborazione ed all'attribuzione, su istanza di parte, di un rating di legalità", secondo i criteri e le modalità stabilite da un regolamento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (,,,). Del rating attribuito si tiene conto in sede di concessione di finanziamenti da parte delle pubbliche amministrazioni, nonché in sede di accesso al credito bancario, secondo le modalità stabilite con decreto del ministro dell'Economia e delle Finanze e del ministro dello Sviluppo economico,,(,,,) Gli istituti di credito che omettono di tener conto del rating attribuito in sede di concessione dei finanziamenti alle imprese sono tenuti a trasmettere alla Banca d'Italia una dettagliata relazione sulle ragioni della decisione assunta". Il Mise con decreto n. 57 dello febbraio 2014 ha assolto a quanto disposto dalla norma, come pure l'Agcom, predisponendo i moduli. Costituirebbe vincolo di trasparenza procedurale, tutela economica sociale e soprattutto salvaguardia ambientale la richiesta del rating di legalità per i lavori subappaltati dal General Contractor.	L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa presente tuttavia, che il rating di legalità - previsto dall'art. 5-ter del decreto-legge 1/2012, come modificato dal Decreto legge 29/2012, convertito con modificazioni dalla Legge 62/2012 - non costituisce requisito obbligatorio per le imprese che partecipano alla realizzazione di un'opera pubblica. Pertanto non si ravvisano in merito violazioni di legge.
98	Sig. Manuel Brusco 04/03/2016 DVA-2016-0006058	VEDI OSSERVAZIONE N°23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°23
99	Sig. Manuel Brusco 04/03/2016 DVA-2016-0006060	VEDI OSSERVAZIONE N°97 (PUNTI 1, 2, e 5) DOCUMENTO DVA-2016-0006068	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°97
100	Sig. Manuel Brusco 04/03/2016 DVA-2016-0006069	VEDI OSSERVAZIONE N°97 DOCUMENTO DVA-2016-0006068	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°97
101	Sig. Manuel Brusco 04/03/2016	VEDI OSSERVAZIONE N°91 DOCUMENTO DVA-2016-0006063	V. CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N. 91

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	DVA-2016-0006067		
102	Sig.ra Sonia Perenzoni 04/03/2016 DVA-2016-0006129	VEDI OSSERVAZIONE N°97 DOCUMENTO DVA-2016-006068	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°97
103	Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio 04/03/2016 DVA-2016-0006083	<p>Il Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio ha presentato le seguenti osservazioni e richieste:</p> <p>1. La VIA doveva riferirsi al tratto mancante Montebello- Vicenza-Grisignano di Zocco. Ulteriori gravi inadempienze riguardano la mancata pubblicizzazione della verifica di ottemperanza alle prescrizioni al progetto preliminare approvato con delibera 94/2006, la presentazione del Piano Terre e Rocce da Scavo di cui al DM 61/2012, la mancata VIA all'elettrodotto da 132 Kv di alimentazione della linea AV e infine la valutazione d'incidenza ambientale sui siti interferiti o contigui alla linea AV.</p> <p>2. In riferimento alla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto definitivo e che riguarda le varianti di San Bonifacio e della linea storica oltre che della Montebello-Bivio Vicenza mai assoggettata a VIA, tre elettrodotti e un cavi-dotto si rileva che la doppia procedura di ItalFerr Spa e del General Contractor sullo stesso progetto definitivo con la presenza sul sito del Ministero dell'Ambiente di documenti afferenti allo studio di impatto ambientale depositati in data 30 ottobre ledono il diritto di partecipazione e hanno determinato perdita di valore patrimoniale a residenze, aziende e terreni agricoli su una procedura palesemente illegittima attesa la evidente difformità da norme nazionali e comunitarie. In aggiunta al mancato rispetto di norme del Codice Appalti riferite alla VIA il principio di partecipazione dei cittadini, al procedimento è prescritto nelle direttive 2003/4/CE, recepita nel D.Lgs 195/2005, e nella direttiva 2003/35/CE nonché nel Codice dell'Ambiente.</p> <p>3. Il lotto costruttivo Verona PV-Bivio Vicenza è parte del progetto AV Verona-Padova incluso nella delibera Cipe 121/2001 e tra gli interventi presenti nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica che doveva essere sottoposto alla VAS da parte del Ministero dell'Ambiente. Le norme che disciplinano il PGTL e le opere connesse e pertanto il progetto Vr-Pd deve superare positivamente la Vas condotta sul piano o su programma sovraordinato che consente di selezionare i progetti sulla base della coerenza della sostenibilità ambientale valutata sull'intera area Padana.</p> <p>4. <i>Siti inquinati</i>- Il progetto Verona PV-Bivio Vicenza intercetta vari siti inquinati. Tra questi il sito ferroviario di Verona PV di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana risulta essere potenzialmente inquinato. Considerata l'area molto antropizzata e l'obbligo superata la CSC è obbligatoria la caratterizzazione del sito e l'analisi di rischio specifica. L'intera procedura che coinvolge la Regione come autorità procedente e Rfi come proprietario dell'area è completamente assente. Nessuna procedura di messa in sicurezza ed eventuale bonifica ma nemmeno la messa in sicurezza operativa che ha lo scopo di garantire un adeguato livello di sicurezza per le persone e per l'ambiente in attesa degli interventi ulteriori. In quest'area sono previsti lavori di sbancamento e la successiva realizzazione della "sede stradale" che sostiene la massicciata in pietrisco che posa sullo strato di sub ballast in conglomerato bituminoso,</p>	<p>1. È inconferente l'osservazione circa l'asserita incompletezza documentale del progetto del lotto funzionale, atteso che gli elaborati presentati riguardano esclusivamente a parte di opera che si intende eseguire e non il progetto dell'intera tratta.</p> <p>Quanto all'osservazione di cui all'assenza dei documenti Relazione di Ottemperanza, Piano delle terre e Rocce da Scavo e alla mancanza di Studio di Impatto Ambientale per gli elettrodotti e della Valutazione di Incidenza, questa risulta infondata in quanto sono tutti compresi nei documenti presentati dal Proponente.</p> <p>2. L'osservazione riferita alla doppia procedura è inconferente: ItalFerr fa parte della struttura di supporto del soggetto aggiudicatore RFI ed è pertanto titolato ad avviare i procedimenti preordinati alla dichiarazione di pubblica utilità, una volta acquisite le necessarie approvazioni.</p> <p>Si precisa che la data del 30 ottobre non costituiva l'istanza per l'avvio del procedimento diretto all'acquisizione del parere sulla compatibilità ambientale, che invece è stata prodotta successivamente. Di conseguenza, trattandosi di una nota con finalità diverse dall'istanza VIA, non si pone il problema della conformità rispetto alla normativa di settore.</p> <p>3. La VAS, come espressamente previsto dalla normativa in materia, si effettua su "piani e programmi" e non sui progetti delle singole opere pubbliche. Pertanto, in detta fase procedurale, il richiamo alla procedura di VAS è assolutamente inconferente</p> <p>4. Il proponente ha effettuato una verifica preliminare in base alla quale ha riscontrato dei superamenti dei limiti di colonna, nello stesso documento IN0D00DI2RGIM0003001 B, ha dichiarato che rimuoverà il materiale previo avvio dell'iter ex art. 242 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., come previsto dalla normativa vigente</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>adagiato sul terreno compattato (nel caso di Vr Pv potenzialmente inquinato), dello spessore di almeno 30 cm e supercompattato. Analoga situazione si riscontra lungo l'area di rispetto (30 metri ai sensi del DPR 753/1980 dalla faccia esterna di entrambe le rotaie estreme) lungo la via Bernini Buri e nell'area compresa tra la linea storica FS e via Campagnole.</p>	
		<p>5. <i>Sic e ZPS</i> - Nel Sia accluso al progetto definitivo, sono presenti due Relazioni di Incidenza una per il primo sub lotto e un'altra per il secondo. Nella sintesi non tecnica che dovrebbe essere il documento per la partecipazione del cittadino al procedimento sotto la denominazione di "Studio d'incidenza" (pag 44 e 45 sub lotto uno; pag 38 e 39 sub lotto 2) si afferma che entro un buffer di 10 km sono stati considerati 6 Sic che si " sono fermati alla fase di screening " e uno "SIC fiume Adige tra Verona est e Badia Polesine" che " termina al secondo livello " ovvero in una "valutazione appropriata". Nella documentazione con codice elaborato IN0D00D12RHIM0004001C sono elencate in inglese le schede dei Sic delle ZPS interferiti dall'opera. Gli unici riferimenti legislativi nella sintesi non tecnica sono il dpr 357/1997 e la direttiva 92/43/CEE. Lo Studio di Incidenza " non sembra affatto rispondere a quanto prescritto dalla Direttiva 92/43/CEE", e nemmeno al decreto di recepimento della direttiva, in particolare il DPR 357/97 (Allegato G) ed il DPR 120/03, né alla delibera della Giunta della Regione Veneto DGR 2299/2014. Le Relazioni devono ottemperare a tutti i contenuti previsti dagli allegati riportati. Quest'obbligo trova la sua ratio nel fatto che la mancanza o la marginalità di uno o più elementi richiesti dalla legislazione nazionale e comunitaria rendono impossibile esprimere una valutazione attendibile atteso che non consente di analizzare nel dettaglio i possibili impatti dell'opera o del progetto. Tali significative difformità fanno ritenere le Relazioni di Incidenza non conformi al quadro normativo vigente.</p>	<p>5. La relazione di Incidenza è stata redatta in coerenza con quanto disciplinato nell'articolo 5 del Decreto del Presidente della Repubblica del 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i. (Regolamento di attuazione della Direttiva 92/43/CEE" relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche") e con la normativa regionale vigente</p>
		<p>6. <i>Cantieri</i> - Nella documentazione acclusa e coerentemente con quanto disposto dalla lettera m) punto 10 Allegato XXI art 164 Codice Appalti è presente il manuale di Sistema di Gestione Ambientale per il primo sub lotto, ma manca per il secondo lotto.</p>	<p>6. Il documento Linee guida per il Sistema di gestione ambientale dei cantieri è presente sia per il sublotto 1 sia per il sublotto 2</p>
		<p>7. Relativamente alla normativa che disciplina le terre e rocce da scavo, rappresentata nella parte V del decreto legislativo 152 del 2006, nel DM 161/2012 e nei correttivi a quest'ultimo, introdotti con il decreto "emergenze" (DL 43/2013), il decreto del "fare" (69/2013) e attualmente con il decreto " sbloccacantieri". (DL 133/2014) si rileva l'opportunità di fare anche riferimento a quanto stabilito dalla Circolare 5205 del 15 luglio 2005 del Ministero dell'Ambiente. La Circolare contiene le disposizioni operative per il settore ambientale. In particolare recita la disposizione "aggregato riciclato per la realizzazione di sottofondi stradali, ferroviari, aeroportuali secondo le indicazioni UNI-EN 13285:2004 ; UNI EN933-1; UNI EN 933-8; UNI EN1097/2; Norma Armonizzata UNI EN 13242/2004. La mancata conformità dei trattamenti alle norme UNI EN di riferimento rendono problematico considerare sottoprodotto il materiale scavato, venendo meno il vincolo della normalità della pratica industriale, che è il presupposto affinché il materiale di scavo non rientri nella normativa di</p>	<p>7. Il proponente ha presentato istanza per la gestione dei materiali di scavo secondo quanto disciplinato al D.M. 161/2012. Il documento è stato redatto con lo scopo di descrivere esaustivamente i flussi previsti per i materiali di scavo del presente lotto funzionale e dare piena rappresentazione a tutti gli aspetti richiesti dalla vigente normativa in tema di gestione degli stessi ed in particolare di quanto esplicitamente richiesto dal D.M. 161/2012.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>disciplina dei rifiuti speciali.</p> <p>8. <i>Gallerie San Martino singola canna a doppio binario della lunghezza di 1900 m</i> - Nella scheda denominata relativa all'elencazione della "Normativa di Riferimento" non compaiono, le norme relative al DM del MIT e la Decisione della CE del dicembre 2007.</p> <p>9. Nel quadro di riferimento progettuale non compare l'analisi economica costi benefici che evidenzia i valori unitari e il tasso di redditività interna dell'investimento come prescrive l'art 4 comma 3 DPCM 27 dicembre 1988.</p> <p>10. Il 79% del primo sub-lotto è costituito da rilevati, il 15% da viadotti e il resto da gallerie. Tipologie costruttive che comunque turbano le condizioni idrogeologiche in un contesto territoriale fortemente antropizzato e con la falda a pochi metri dal p.c. Di certo saranno seri problemi di interferenza con il rischio idraulico e al drenaggio delle falde proprio in corrispondenza della galleria di San Martino. Relativamente a questa vitale risorsa quale è l'acqua non risultano dati nella sintesi tecnica che costituisce il riferimento per una partecipazione attiva dei cittadini come la vigente legislazione prescrive che quantifichino il consumo complessivo di acqua per realizzare l'infrastruttura. L'acqua sarà utilizzata in quantità considerevoli. Poiché l'acqua è sottoposta a forti pressioni, sia di tipo qualitativo, sia quantitativo; la sintesi non tecnica, avrebbe dovuto fornire un bilancio materiale attendibile relativo all'acqua, specificando i quantitativi da usare e, soprattutto, quali fonti di approvvigionamento saranno oggetto di sfruttamento. Un forte prelievo da falda potrebbe contribuire a causare fenomeni indesiderati, come per esempio un aumento della subsidenza nel territorio. Preoccupazioni ulteriori riguardano le acque sotterranee. La preoccupazione si fonda sul rischio di interferenza quantitativa e qualitativa prodotto da scavi soprattutto per la realizzazione della galleria. Tutte le operazioni di consolidamento, impermeabilizzazione e sostegno richiedono l'uso di materiali additivi che sono miscele quasi sempre inquinanti per le acque sotterranee. Il D.Lgs 152 del 1999 impone di non interferire con le aree di salvaguardia delle fonti d'acqua destinate al consumo umano ed elenca le opere che sono inibite tra le quali rientrano cave, discariche e gallerie. La ristrettezza delle risorse comunali irretite dai vincoli del patto di stabilità rendono legittima la richiesta di costituzione di un Fondo "fideiussorio" a cui attinge un eventuale Osservatorio per rimuovere quelle interferenze negative prodotte dalla cantierizzazione e che impatterebbero negativamente sulla economia locale costituita da turismo ed agricoltura di eccellenza. Nella Strategia sui Cambiamenti Climatici rappresentata dalle Linee Guida del Ministero dell'Ambiente e mai minimamente presa in considerazione; in questo progetto si riferisce che l'opzione preferenziale debba essere l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove e grandi opere e effettuando una valutazione ponderata degli standard di efficienza delle infrastrutture e della loro vulnerabilità ai cambiamenti climatici rispetto alla loro funzionalità. Questo consente, tra l'altro, di limitare il consumo di suolo non antropizzato. Nell'ultimo Rapporto di Ispra sul consumo di suolo il Veneto si colloca al secondo posto con un consumo</p>	<p>8. Il proponente ha presentato l'Analisi del Rischio e La Analisi di Vulnerabilità in riferimento alla seguente Normativa: D.M. MIT del 28 ottobre 2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" (G. U n. 83 aprile 2006) e Decisione della C.E. 2008/163/CE del 20 dicembre 2007 (STI).</p> <p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 10.2, 30.4, 70 Punto 13</p> <p>Lo studio idrologico ed idraulico redatto in fase di progettazione definitiva è stato finalizzato ad individuare tutte le soluzioni progettuali che consentissero di fornire al territorio un'infrastruttura strategica compatibile idraulicamente con i territori attraversati. Per le valutazioni in merito all'efficienza del reticolo idrografico interferito sono stati acquisiti tutti gli studi sviluppati dagli enti di gestione del territorio, inoltre il progetto stesso è stato inserito in un quadro di strumenti legislativi e di pianificazione territoriali, sia già esistenti che in via di approvazione, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> · piani generali di bonifica e di tutela del territorio rurale; · P.A.I. <p>Pur non avendo valore urbanistico o pianificatorio, ai fini della progettazione, si è tenuto in considerazione anche quanto previsto nel Piano di Gestione del Rischio Alluvioni; direttiva che istituisce un quadro omogeneo a livello europeo per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni con l'obiettivo ultimo di ridurre le conseguenze negative per la salute umana. L'utilizzo di quanto redatto dagli Enti, la perimetrazione delle aree da attenzionare, l'individuazione di zone coinvolte da fenomeni di esondazione diffusa sul piano campagna ha comportato l'adozione di opportuni presidi idraulici, adeguate opere di trasparenza/continuità idraulica, opportuni volumi di invaso tant'è che approfondimenti progettuali, richieste dalle Autorità idrauliche competenti, hanno confermato il rispetto del principio dell'invarianza idraulica per Tr=100 anni. Si rimanda allo studio idrologico ed idraulico redatto a valle delle richieste di pervenute da parte dell'Autorità di Bacino del Fiume Adige (prot. 160 del 22-01-2016) e dell'Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta - Bacchiglione (prot. 170 del 25-01-2016) presente nella documentazione consegnata per effetto delle integrazioni (prot. 0001350 CTVIA del 14/04/2016)</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>pari all'11,1%. Il suolo consumato nelle province di Verona e Vicenza è pari a 61.000 ettari! Strettamente correlato alla Strategia di Adattamento ai Cambiamenti Climatici è il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni di cui alla direttiva 2007/60/CE. Valutazione e gestione del rischio normata nel D.Lgs 49/2010 che nella redazione delle mappe di rischio da alluvione tiene conto dell'uso del territorio e quindi delle allocazioni e densità d'infrastrutture puntuali e lineari. Il Comitato Istituzionale del bacino idrografico delle Alpi Orientali che comprende i fiumi Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta, Bacchiglione e Adige ha adottato il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni che alla luce del V Rapporto IPCC, della 21 Cop di Parigi e della componente ambientale suolo, atmosfera e ambiente idrico sarebbe opportuno e auspicabile considerare nell'ambito della procedura di VIA per opere ad elevato impatto ambientale.</p>	
		<p>11. <i>Particolato (PM10 E PM2.5)</i> - Si richiede alla Commissione di prescrivere nel parere di VIA una valutazione d'impatto sanitario (VIS) secondo le recenti Linee Guida elaborate da Ispra. Nel 2014, la Regione Lombardia ha approvato con D.G.R. n. 1266 del 24/01/2014 le Linee Guida per la componente salute pubblica degli Studi di Impatto Ambientale (SIA), con il fine di assicurare un adeguato supporto tecnico-amministrativo alle Autorità competenti in materia di VIA.</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione.</p>
		<p>L'Associazione WWFF fa inoltre le seguenti richieste: 12. la velocità di tracciato di 115 km/h sia mantenuta fino alla progressiva km 3+200 (corrispondente al confine orientale della proprietà dell'Istituto Sorelle della Misericordia); i treni per percorrere il tratto in questione, impiegheranno solo 7 secondi in più.</p>	<p>L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA</p>
		<p>13. l'interasse delle due linee (Linea Storica e Linea AV-AC) che mediamente è prevista dal progetto in 15 m circa, sia ridotto a max. 12 m, con ulteriore possibile riduzione, sostituendo i pali della T.E (Trazione Elettrica) con portali che servano tutti e quattro i binari;</p>	<p>L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA</p>
		<p>14. sia rivisto il progetto nelle parti riguardanti il sistema di raccolta delle acque al piede dei rilevati e alla base dei muri di sostegno, in quanto si potrebbero risparmiare almeno 5 m di occupazione del territorio per un tratto di almeno 2000 m, corrispondenti a ca. 10.000 mq.;</p>	<p>Gli studi effettuati garantiscono approfondimenti tecnico progettuali atti alla definizione delle diverse tipologie d'opera</p>
		<p>15. sia utilizzata Via Serenelli come sede della nuova linea e, previo accordo con l'Istituto Sorelle della Misericordia, venga risistemata la viabilità interna all'Istituto in modo da poter permettere l'utilizzo del passo carraio di via Campagnole;</p>	<p>L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA</p>
		<p>16. sia realizzato un nuovo sottovia stradale al progressivo km 3+400 circa che colleghi, con una nuova bretella di circa 500 m, via Pontara Sandri con la rotatoria della tangenziale ad est di San Michele e intercettando il prolungamento di via Antonio Salieri già previsto dal progetto;</p>	<p>L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA. Tuttavia, in fase di PE si potranno verificare le condizioni per la fattibilità della soluzione proposta</p>
		<p>17. siano salvaguardati tutti gli attraversamenti della linea ferroviaria, pedonali e stradali che dall'abitato di San Michele portano al Parco dell'Adige: ▪ sottopassaggio via Orti Trezza progr. km 1+250 circa (manca nel progetto)</p>	<p>17. Nel PD tutti gli attuali sottopassi pedonali/ciclopeditoni presenti nella tratta sul territorio comunale sono mantenuti con una larghezza minima, tale da consentire il passaggio in sicurezza dei ciclisti nelle due direzioni di marcia. Si evi-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ sottopassaggio piazza Garibaldi progr. km 1+375 circa (manca nel progetto) ▪ sottopasso chiesetta di San Rocco progr. km 1+870 circa (previsto il prolungamento ma non la strada) ▪ sottovia via Bernini Buri progr. km 2+200 (previsto) ▪ sottopassaggio via Campagnole progr. km 2+509 (previsto); 	<p>denzia che con la richiesta al punto successivo b) viene studiato anche l'inserimento di un nuovo collegamento ciclopedonale, mediante sottovia tra via Campagnole e via Salieri.</p>
		<p>18. valutare l'impatto ambientale, definendo preventivamente al progetto esecutivo il traffico indotto (numero camion, frequenza, percorsi nell'area e nel quartiere), il rumore, l'inquinamento atmosferico aggiuntivo e la durata dei lavori in fase di costruzione della tratta urbana;</p>	<p>18. In risposta alle richieste di integrazioni in fase di procedura VIA, è stato redatto uno studio di traffico riportato nell'elaborato IN0D01DI2SDCA000001A.</p> <p>In tale studio sono stati valutati anche gli scenari alternativi ovvero sia la configurazione prevista nel Progetto Definitivo presentato (Scenario 0) che in altri tre possibili scenari alternativi per l'approvvigionamento e lo stoccaggio di materiali, prevalentemente al mercato (Scenario 1) o misti (Scenari 2 e 3).</p> <p>Tali scenari, nel modello di traffico predisposto, sono caratterizzati da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • matrici Origine/Destinazione espresse in termini di viaggi medi/ora diversificati per i giorni dei 51 mesi del periodo di movimentazione degli inerti; • grafi rappresentativi della rete stradale utilizzata e corrispondente a quella di massimo utilizzo della rete autostradale e/o delle piste di cantiere.
		<p>19. considerare prioritariamente la salvaguardia delle risorgive esistenti nell'area (almeno due non sono indicate), intercettando con canalette inerbite e trattando le acque di prima pioggia della piattaforma ferroviaria prima dello scarico nelle vasche di laminazione, per evitare lo scorrimento superficiale con recapito diretto nel torrente Valpantena e quindi nell'Adige, come prescritto dall'art. 39, comma 9, del Piano Regionale di Tutela delle Acque;</p>	<p>19. In fase di PD sono stati previsti adeguatamente gli interventi atti alla tutela delle risorgive</p>
		<p>20. inserire nel progetto la conservazione-valorizzazione della "Fonte delle Monache", bene storico di proprietà comunale, progr. Km 1+325, compresa nel mappale del Giarol Grande e riprogettazione delle vasche di laminazione;</p>	<p>20. La soluzione atta a preservare e tutelare lo storico manufatto denominato "Fonte delle Monache", oltre che il collegamento pedonale del menzionato quartiere e della adiacente zona delle risorgive, comporterebbe la previsione di 2 nuovi sottopassi e l'inserimento di una opera di scavalco del sedime della Fonte delle Monache.</p>
		<p>21. non intercettare o deviare con opere di qualsiasi tipo l'attuale naturale flusso delle acque di superficie o profonde che scendono verso l'Adige ad impedire l'inaridimento delle aree a valle del percorso della TAV sia a Parco naturale che agricole.</p>	<p>21. Risulta ovviamente impossibile evitare qualsiasi interferenza del reticolo idrografico superficiale con il tracciato ferroviario, tuttavia lo studio idrologico-idraulico condotto ha garantito la compatibilità idraulica dell'infrastruttura ferroviaria prevedendo opere di trasparenza idrauliche che potessero garantire la continuità del reticolo idrografico superficiale in corrispondenza dell'infrastruttura.</p>
		<p>22. prevedere un ripristino progressivo, e non a fine lavori, delle piste-strade di servizio al cantiere sulla tratta Verona-Vicenza, per ridurre la durata delle occupazioni provvisorie ed evitare disagi per circa 6 anni al quartiere S. Michele;</p>	<p>22. La durata delle occupazioni provvisorie è programmata in relazione alle lavorazioni sulla tratta di costruzione come da cronoprogramma dei lavori.</p>
		<p>23 indicare e motivare preventivamente i criteri di individuazione- localizzazione delle aree di cantiere, oltre alla programmazione e organizzazione dei lavori, in modo da permettere la presentazione di specifiche osservazioni, ridurre la durata dell'occupazione e spreco di suolo (ad esempio la strada di cantiere, prevista all'interno del parco dell'Adige deve essere spostata ai piedi della nuova linea, senza occupare suolo agricolo nel fondo comunale denominato Giarol Grande);</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Il tratto della nuova pista di cantiere ricade all'interno di un'area di mitigazione prevista nel PD, quindi oggetto di esproprio (intervento di ricostituzione della fascia boscata interferita lungo la linea storica; ricostituzione lungo il nuovo margine determinato dall'AV-AC nell'ambito del Parco dell'Adige (dal km 0+600 al km 1+600). A fine lavori, all'interno del previsto intervento a verde del PD, si potrà provvede-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			re a ripristinare il percorso pedonale, pavimentando i tratti di pista di cantiere e destinandoli percorsi ciclo-pedonali.
		24. localizzare il campo base nell'area dell'ex Tiberghien, recuperando parzialmente un bene abbandonato e garantendone la custodia;	Per effetto delle richieste di integrazioni in fase di istruttoria V.I.A, il campo base CB1.1 è stato spostato dalla posizione prevista in località Pellegrina in un'altra area posta circa 1 km più a nord di proprietà comunale in località Matarrana.
		25. stralciare il ricorso a cave di prestito per garantire il materiale necessario alle opere facendo riferimento a materiali derivati da selezione, lavorazione e riciclo di inerti, ancorché materiale da cava già autorizzato: <ul style="list-style-type: none"> ▪ considerando che la Regione Veneto, in linea con le indicazioni dell'Unione Europea e nazionale, nel Piano per la Gestione dei Rifiuti approvato nel 2015 ha indicato tra i principali obiettivi il riciclaggio e il recupero di materia a tutti i livelli; ▪ considerando che la quantità di materiali da demolizione- costruzione ammonta a circa 6 milioni di tonnellate, di cui circa 1,1 milione di ton. nella sola provincia di Verona; ▪ considerando che il materiale da cava già estratto in Veneto è disponibile per soddisfare la domanda regionale per il prossimo ventennio, anche tenendo conto degli infausti e altrettanto improbabili consumi degli anni novanta; si chiede che il progetto venga rivisto e prenda in considerazione l'effettiva quantità di materiali di recupero da demolizione e costruzione, e solamente in seguito si valuti l'utilizzo di materiale già autorizzato e stoccato nella cave attive, stralciando definitivamente la possibilità di far ricorso alle cave di prestito;	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 70 punto 26
		26. ridurre l'impatto ambientale e paesaggistico interrando la linea ad alta tensione che alimenta la sottostazione a confine col comune di S. Martino B.A.;	<p>E' possibile, in linea di principio, progettare il sistema di adduzione della alta tensione alla sottostazione di conversione mediante cavidotti, ma questa soluzione tecnica presenta degli elementi che vanno considerati:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. La lunghezza dei cavidotti è tipicamente più elevata rispetto la soluzione aerea dovendo questi seguire percorsi adiacenti a vie di comunicazione carrabili essendo necessario garantirne la facile accessibilità per le operazioni di manutenzione. ii. E' possibile che i cavidotti causino interferenze con sottosistemi preesistenti di non facile ed economica risoluzione. iii. Durante la fase costruttiva l'impatto sul territorio è molto elevato rendendosi necessarie operazioni, quali quelle di scavo ed eventualmente di consolidamento. iv. La costruzione e la successiva manutenibilità dei cavidotti richiede l'introduzione di pozzetti di ispezione e di giunzione a distanze tali da risultare molto impattanti sul territorio. v. La realizzazione dei cavidotti pone comunque dei vincoli di utilizzo della zona interessata al passaggio dell'infrastruttura (ad es. non sono utilizzabili i terreni per porre a dimora piante a radicamento profondo etc.). Si rimanda agli allegati 2.13-07b_A-B-C il raffronto planimetrico dei due tracciati della linea elettrica (aereo e interrato). Relativamente all'incidenza dei campi elettromagnetici

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			sulla popolazione, si rimanda all'elaborato "Relazione tecnico descrittiva e architettura del sistema Linea primaria A.T. 132 kv" dove vengono riportate le verifiche del campo magnetico, e le relative fasce di rispetto, come stabilito dal decreto del 8 luglio 2003.
		27. mascherare-schermare con essenze vegetali ed alberature, utilizzando tecniche di ingegneria naturalistica le murature di sostegno alla linea TAV verso il Parco dell'Adige e verso l'area agricola adiacente alla linea ferroviaria, impiegando varie essenze arbustive e arboree autoctone tipiche dei luoghi interessati dai lavori, atte a formare una fascia boscata a planimetria irregolare, priva di rigidità, creando in tal modo un raccordo paesaggistico con le attuali aree boscate del Parco Naturale dell'Adige.	Nella definizione delle opere a verde è stata privilegiata la scelta di essenze autoctone
		28. escludere in tutte le strutture murarie l'utilizzo di ghiaie provenienti da cave di prestito vicine o remote aperte nell'alveo dell'Adige, tenendo conto che il fiume è stato impoverito di materiali nei tempi passati e non può sopportare ulteriori impoverimenti. Si propone come compensazioni per i quartieri e per la città :	Si prende atto dell'osservazione
		29. promuovere e favorire la realizzazione di linee urbane di trasporto rapido di massa a trazione elettrica sulle reti esistenti e sottoutilizzate, tali da avviare finalmente quel Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, già presente nel PTRC vigente approvato nel 1992, fondato sulla necessità di offrire collegamenti TPL tra i bacini di utenza provinciali, già ricadenti a ridosso o in prossimità delle linee ferroviarie esistenti, e la città di Verona.	L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA
		30. analogamente ad altre realtà (Trento) interessate dalla TAV, realizzare nel territorio del Comune Provincia di Verona e lungo il tracciato delle linee esistenti nuove stazioni-fermata per permettere l'avvio di un servizio ferroviario metropolitano sopra descritto verso le direttrici Peschiera, Domegliara, Mantova, Legnago, Nogara e San Bonifacio.	L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA
		31. restituire all'uso pubblico l'area dismessa dello scalo merci (57 ettari cioè 570.000 mq) da destinare a parco e bosco urbano con l'acquisizione del bene pubblico prima dell'avvio dei lavori, previo accordo col Comune di Verona; dando l'avvio alla formazione del bosco a dare all'area appena acquisita dal Comune di Verona;	L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA
		32. prevedere che l'acquisizione di personale per la per la realizzazione della linea TAV Verona Vicenza sia riservata al settore edilizio locale, considerando che nel Progetto Definitivo è previsto l'impiego di 190 impiegati e 740 operai.	L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA
		33. nella documentazione non è stato rilevato un pioppo nero secolare.	Il "pioppo nero" presenta un'altezza totale da terra di mt 28,70 c.a.. Rispetto al nuovo sedime della linea AV/AC si trova ad una distanza di 18,01 mt dalla 1a rotaia e a mt 8,75 dal piede del rilevato. Le distanze delle piante dalle ferrovie, sono regolate dall'articolo n.52 del D.P.R. n. 753 del 1980 (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regola-

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>rità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto), in particolare (comma 4 e comma 5) per gli alberi di altezza massima superiore a 4 mt. la distanza dal piede del rilevato deve essere minore della misura dell'altezza massima raggiungibile aumentata di due metri.</p> <p>La distanza di mt.8,75 del pioppo dal piede del rilevato del nuovo sedime della linea ferroviaria AV/AC risulta non compatibile con i dettami della norma di sicurezza citata, che prescrive per esso una distanza di 30,70 mt..</p> <p>In fase di PE saranno verificate ulteriormente le suddette distanze di sicurezza, al fine di preservare il pioppo nero..</p>
104	<p>Legambiente Verona, Italia Nostra Verona e vari comitati civici 04/03/2016 DVA-2016-0006086</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONE N°70 DOCUMENTO DVA-2016-0005938</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°70</p>
105	<p>Gruppo Movimento 5 Stelle Montecchio Maggiore per il tramite della Sig.ra Sonia Perenzoni 04/03/2016 DVA-2016-0006106</p>	<p>Il Gruppo Movimento 5 Stelle Montecchio Maggiore per il tramite della Sig.ra Sonia Perenzoni ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>1. Il procedimento di approvazione del progetto reso pubblico con annuncio del 30 gennaio us da parte del General Concractor Iricav 2 non rispetta norme importanti come il comma 3 dell'art 165 del Codice Appalti e la legge regionale del Veneto 10/1999:</p> <p>a. La sintesi non tecnica avara di elementi informativi utili alla informazione e alla partecipazione.</p> <p>b. La frammentazione dei lotti per la procedura di valutazione d'impatto ambientale confligge con il comma 5 ter dell'art. 166 del Codice Appalti che prescrive la VIA sull'intero progetto. La VIA quindi doveva riguardare il tratto Montebello / Vicenza / Grisignano.</p> <p>c. Leso anche la partecipazione al procedimento secondo le modalità previste dall'art 165 comma 3 del Codice Appalti " il progetto preliminare è corredato anche dallo studio di impatto ambientale e reso pubblico secondo le procedure previste dalla legge nazionale e regionale " Gli art 15.16 e 22 della legge regionale del Veneto n 10 del 1999 prescrivono la presentazione pubblica del progetto e dello studio di impatto ambientale entro 20 gg dalla pubblicazione dell'annuncio pubblico del procedimento di via. Procedura non applicata che rende nullo l'intero procedimento perché lede il Principio di Partecipazione sancito: a) nel Regolamento (CE) n. 1367/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 6 settembre 2006 che regola l'applicazione alle istituzioni e agli organi comunitari delle disposizioni della convenzione di Aarhus sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (G.U.U.E. 25.9.2006, n. L 264) ; b) nella direttiva 2003/4/CE concernente l'accesso del pubblico sulla informazione ambientale.</p> <p>2. Nel territorio del comune di Montecchio gravano infrastrutture puntuali rappresentate da attività industriali e del terziario e infrastrutture lineari come l'autostrada A 4, la statale 11, la linea ferroviaria storica, la costruenda Pedemontana, il programmato Sistema delle Tangenziali Venete (Si.Ta.Ve) e ora la linea alta velocità.</p>	<p>1.Gli adempimenti procedurali posti in essere sono stati quelli previsti dalla disciplina afferente alla legge Obiettivo, trattandosi di opera di competenza statale.</p> <p>Per quanto attiene gli altri contenuti delle richieste si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione N° 5.1</p> <p>2.VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 101, Punto 11;</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Tutte queste infrastrutture generano impatti che si cumulano e che non risultano valutati nello studio di impatto ambientale del progetto Vr.Pv/Pd.</p> <p>3. <i>Siti inquinati</i>. Il tracciato del progetto av Verona PV/Bivio Vicenza interferisce nel territorio del comune di Montecchio con due siti classificati " potenzialmente inquinati". I siti sono aree occupate da pregressi insediamenti manifatturieri e sono l'Italpesatura Snc e la Veneta Technologie -Geloi e Castegnaro. Considerata l'area molto antropizzata, l'obbligo superata la CSC è rappresentato dalla caratterizzazione del sito e dalla analisi di rischio- sito specifica. La procedura coinvolge la Regione come autorità procedente e i proprietari dell'area. Nessuna procedura di "messa in sicurezza" ed eventuale "bonifica", ma nemmeno la "messa in sicurezza operativa", che ha lo scopo di garantire un adeguato livello di sicurezza per le persone e per l'ambiente in attesa degli interventi ulteriori. In quest'area sono previsti lavori di sbancamento e la successiva realizzazione della "sede stradale" che sostiene la massciata in pietrisco che posa sullo strato di sub ballast in conglomerato bituminoso, adagiato sul terreno compattato (nel caso di Vr Pd potenzialmente inquinato), dello spessore di almeno 30 cm e supercompattato.</p>	<p>3. Il proponente non ha potuto effettuare tutte le analisi nella fase preliminare. Per la realizzazione dell'opera ha ipotizzato la rimozione di uno strato di circa 1,5 mt di materiale da gestire nell'ambito della normativa sui rifiuti</p>
		<p>4.</p> <p>a. Si richiede espressamente alla Commissione Speciale VIA di valutare la compatibilità dell'impianto Nuova Missilgas Sri, deposito di gas liquefatti, nel territorio del Comune in un raggio inferiore al km rispetto alla realizzazione del 2 sublotto della Vr Pv/Bivio. La Missilgas srl dista 530 metri dalla linea av e l'attività consiste nell'essere un deposito di gas liquefatto con una quantità massima di gas presente pari a 67 tonnellate. Nel rapporto Analisi di Sicurezza l'evento incidentale rappresentato dal rilascio di gas è ritenuto come area di rilascio con raggio pari a 9 metri zona di sicuro impatto e un raggio pari a 20 metri zona di danno.</p> <p>b. Si chiede alla Commissione Speciale VIA di valutare la congruità dei raggi di azione di potenziali eventi incidentali la FIS, Fabbrica Italiana Sintetici (FIS) (art 8 dlgs 334/1999) stabilimento chimico, che dista dalla linea 750 metri nel Rapporto Analisi di Sicurezza come scenario incidentale si prevede il rilascio con raggio d'influenza massima fino a 170 metri.</p>	<p>4. Le 2 aziende a rischio di incidenti rilevanti sono state riportate nei documenti del Proponente, con relative schede monografiche. Come asserito nell'osservazione le aziende non interferiscono con l'opera in progetto</p>
		<p>5. Sicurezza nell'affiancamento ferrovia/strada. Nel territorio s'incrociano la futura Si. Ta. Ve. la line av come da progetto e il casello della A4 4. Ai fini della sicurezza si chiede di verificare la possibilità di redazione di analisi probabilistica connessa a condizioni di potenziale interferenza dovuta a ipotesi incidentali</p>	<p>5. Quanto indicato nell'osservazione riveste carattere di evento accidentale</p>
		<p>6. Cantiere operativo nel Comune di Montecchio per tempo stimato in 66 mesi. Le emissioni d'inquinanti e di particolato sospeso PM10 e PM 2,5 sono stimate e dichiarate compatibili attraverso la stima operata attraverso, il modello CALMET-CALPUF. Al netto della considerazione comune a gran parte dei modelli usati nella costruzione di grandi opere di non considerare tra i dati meteorologici il gradiente termico verticale per la definizione delle condizioni di stabilità dell'atmosfera e per la definizione dell'altezza e intensità di inversioni termiche c'è da considerare la congruità del modello di dispersione in uno specifico territorio oltre che alla incertezza delle stime modellistiche, Incertezza insita nelle stime modellistiche e dove si</p>	<p>6. I due modelli sono equivalenti come dimostrano numerosi riferimenti di letteratura (Busini et al. Comparison of CALPUFF and AERMOD models for odour dispersion simulation Chemical Engineering Transactions, 30, 205-210 DOI:10.3303/CET1230035). Tuttavia, nella "Relazione specialistica atmosfera" del sub lotto 2 il modello scelto per la valutazione delle ricadute al suolo è AERMOD</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>legge nella "Guideline on Air Quality Models" (US-EPA, 2005)" che i modelli sono più affidabili per stime di concentrazioni medie di lungo periodo, piuttosto che per concentrazioni di breve periodo in specifici siti e che le stime relative ai massimi di concentrazione vanno ritenute ragionevolmente affidabili come ordine di grandezza. Sovrastima dei massimi dell'ordine del 10 fino al 40% sono citati come tipici. La normativa italiana, similmente, (DM 60/02) prevede un'incertezza del 30% per le medie annue del 50% per quelle orarie e giornaliere !! Considerata la presenza sul territorio di problematiche ambientali gravissime.</p> <p>Si chiede alla Commissione di effettuare al comparazione in termini di coerenza ed efficienza tra il modello utilizzato nel Sia che è il CALMET-CALPUF e il modello AERMOD che è il modello gaussiano di riferimento dell'EPA per gli inquinanti primari .</p> <p>7. <i>Vibrazioni.</i> L'impatto da vibrazioni durante la fase di cantierizzazione dell'opera connessa a un notevole traffico veicolare di mezzi che utilizzerò la statale per Altavilla rendono altamente impattante i presunti ottimistici 66 mesi previsti. Le abitazioni coinvolte dalle vibrazioni sono 168. Problema vibrazionale inferiore ma sempre problema sarà nella fase di esercizio. La vibrazione nel terreno generato dalla infrastruttura ferroviaria al transito dei convogli è uno degli elementi di MASSIMO IMPATTO ambientale nelle aree urbane. "Gli aspetti relativi alla propagazione nel terreno sono a tutt'oggi la parte di maggiore indeterminazione nello sviluppo dei modelli previsionali dell'interazione tra struttura e ambiente ...(.)" scrive il General Contractor di una diversa tratta la BsNr. Iricav 2 nel tratto Verona - Padova (Sia 1996 pag 467 - 468) scriveva che " l'attenuazione geometrica e lo smorzamento del mezzo contribuiscono a rendere il fenomeno critico ALMENO entro una fascia di CENTO metri dall'asse ferroviario ". I riferimenti " normativi" sono le UNI 9614 che fanno esplicito riferimento al traffico ferroviario indicando i valori limite di vibrazione e la norma ISO 2631 DADI.</p> <p>8. La cava denominata La Gualda ha una capacità pari a 642.472 m3 e quindi ai sensi della vigente legislazione va sottoposta valutazione d'impatto ambientale di competenza della Regione Veneto.</p> <p>9. L'Allegato XXI dell'art 164 dlgs 163/2006 prescrive il possesso di un sistema di gestione ambientale. Presente nella documentazione il manuale di SGA per il sublotto n 1 e assente il manuale per il sublotto n 2.</p> <p>10. Nel piano di monitoraggio ai sensi dei Dlgs 152/2006 e 163/2006 mancano completamente tra i parametri descrittivi le sostanze perfluoro-alchiliche.</p>	<p>7.Lo studio specialistico sulle VIBRAZIONI è stato prodotto ai sensi della normativa vigente</p> <p>8.L'osservazione è da ritenersi superata. Nella configurazione dello scenario alternativo ai siti di approvvigionamento di materiale inerte e deposito dei materiali di scavo individuati nel Progetto Definitivo, definito per effetto delle richieste di integrazione (nota prot. 0001350 del 14.04.2016) la cava apri e chiudi "La Gualda" è stata eliminata</p> <p>9.Il documento Linee guida per il Sistema di gestione ambientale dei cantieri è presente sia per il sublotto 1 sia per il sublotto 2</p> <p>10. VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5.4, 6.10, 9.6,38.6, 83.6.</p>
106	<p>Prefettura di Verona 06/03/2016 DVA-2016-0007267</p>	<p>La Prefettura di Verona ha presentato la seguente nota: Sono pervenute diverse note in relazione alle problematiche rappresentate a margine della prosecuzione dell'iter procedurale per l'approvazione del tracciato definitivo della nuova linea ferroviaria. L'intera problematica sul territorio è comunque complessa, del resto è stata recentissimamente indetta la Conferenza di Servizi in tema</p>	<p>Si prende atto dell' osservazione</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		di "Infrastruttura Strategica di interesse nazionale secondo l'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 Legge Obiettivo. Linea AV/AC Verona-Padova. Il Lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza, approvazione del progetto definitivo", prevista per il 23 marzo 2016 da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tanto si rappresenta per le valutazioni e considerazioni di rispettiva competenza, con riserva di eventuali aggiornate notizie di rilievo	
107	Comune di San Bonifacio 07/03/2016 DVA-2016-0006327	VEDI OSSERVAZIONE N° 28 DOCUMENTO DVA-2016-0005408	VEDI CONTRODEDUZIONE OSSERVAZIONE N°28
108	Associazione Slow Food Lombardia 07/03/2016 DVA-2016-0006260	VEDI OSSERVAZIONE N°69 DOCUMENTO DVA-2016-0005870	VEDI CONTRODEDUZIONE OSSERVAZIONE N°69
109	Sig. Lino Zuffolato 07/03/2016 DVA-2016-0006255	<p>Il Sig. Zuffolato ha presentato le seguenti richieste:</p> <p>1. Che i danni arrecati agli esponenti vengano adeguatamente ristorati attraverso la predisposizione di indennità per la svalutazione degli immobili e del deterioramento complessivo della qualità della vita;</p> <p>2. Che siano installate idonee misure di mitigazione ambientale barriere naturali volte alla riduzione dell'impatto visivo, acustico, vibrazionale ed elettromagnetico che l'infrastruttura reccherà all'abitazione degli esponenti;</p> <p>3. Che sia spostata la zona prevista per la realizzazione della centrale elettrica in altro sito posto a maggiore distanza da edifici residenziali al fine di non aggravare l'impatto elettromagnetico dell'area;</p> <p>4. Che per tutta la durata dei cantieri venga garantito la viabilità esistente e che vengano predisposte idonee misure di contenimento delle polveri e dei rumori derivanti dai cantieri."</p>	<p>1. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e i.)</p> <p>2.La definizione delle mitigazioni ambientali è il risultato della valutazione degli impatti per ciascuna componente ambientale, condotta nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale del sublotto 1 e 2</p> <p>3. L'osservazione non risulta pertinente in quanto non è prevista la realizzazione di centrali elettriche nel primo lotto funzionale.</p> <p>4. L'utilizzo della viabilità esistente utilizzata per la fase di cantiere dell'Opera sarà garantita compatibilmente con gli interventi previsti in progetto.Sono stati previsti gli accorgimenti e le misure atti a ridurre la produzione e la divulgazione di polveri in fase di movimentazione dei mezzi d'opera. Gli interventi di mitigazioni sono desunti dagli studi specialistici; in particolare, gli studi specialistici relativi a Atmosfera, Rumore e Vibrazioni sono stati approfonditi, nell'ambito delle risposte alle richieste di integrazione in fase di istruttoria VIA (Prot. 0001350 CTVA 17.04.2016)</p>
110	Sigg. Monica Stoppele, Lorenza Pollini, Roberto Saletti, Gerardo Saletti, Giovanni Armani, Antonio Massalongo e Mariella Massalongo 07/03/2016 DVA-2016-0006243	<p>I Sigg. Monica Stoppele, Lorenza Pollini, Roberto Saletti, Gerardo Saletti, Giovanni Armani, Antonio Massalongo e Mariella Massalongo hanno presentato le seguenti richieste:</p> <p>1. Chiedono la misurazione del livello del rumore e delle vibrazioni allo stato attuale e una verifica sperimentale dei rumori e vibrazioni che ci saranno a lavori ultimati.</p> <p>2. Chiedono una verifica sismica degli edifici</p> <p>3. Chiedono l'installazione di idonee barriere antirumore</p>	<p>1.La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Con il PD è stato redatto apposito studio acustico e vibrazionale per fase di costruzione e revisionato per effetto delle richieste di integrazione (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016).Sono state eseguite misure di ante operam ed altre saranno previste prima dell'avvio dei lavori in ambito di PMA.</p> <p>2.Il progetto definitivo prevede già, come da normativa vigente, uno studio di dettaglio ed una relazione sismica</p> <p>3. il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento sono il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di pre esercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>4. La sig.ra Stoppele Monica (N.P. 137 mapp. 50) chiede l'esproprio totale dell'immobile.</p> <p>5. Poiché asseriscono che per il progetto manchi la V.I.A., chiedono perché venga considerato definitivo.</p> <p>6. Chiedono di considerare un eventuale risarcimento per la perdita della vista panoramica sul parco dell' Adige.</p>	<p>il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni.</p> <p>4.L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle opere oggetto di procedura V.I.A: si fa presente tuttavia che gli espropri relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR 327/2001 e s.m.e.i.).</p> <p>Non si comprende l'osservazione. La procedura di VIA è in corso</p> <p>6.L' osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. Tuttavia si fa presente che nello studio d'impatto Ambientale sono state analizzate nella componente Paesaggio le condizioni percettive dell'area e valutati gli effetti indotti dalla realizzazione dell'Opera. La linea in progetto nel territorio comunale di Verona ricalca il tracciato del Progetto Preliminare approvato con delibera CIPE 94/2006.</p>
111	Società Toronto s.r.l. 07/03/2016 DVA-2016-0006236	VEDI OSSERVAZIONE N°90 DOCUMENTO DVA-2016-0006141	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 90
112	Sig.ra Sonia Perenzoni 07/03/2016 DVA-2016-0006178	VEDI OSSERVAZIONE N° 76 DOCUMENTO DVA-2016-0005868	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 76
113	Società il Sestante S.r.l. 07/03/2016 DVA-2016-0006217	<p>La Società Sestante S.r.l. ha presentato la seguente osservazione: Il progetto definitivo del Lotto funzionale, contempla il posizionamento di un "campo base" con estensione di circa mq. 91.000 da ubicarsi in una apposita area agricola di valenza ambientale che risulta molto VICINA alle 3 proprietà immobiliari oggetto della presente, e NON indicata nel precedente Studio di Fattibilità, all'interno delle quali potrebbero invece essere immediatamente dislocate la maggior parte delle funzioni previste, quali gli alloggi per le maestranze presso l'edificio "Il Sestante" che presenta n° 55 appartamenti per lo più bilocali pressoché già agibili con una superficie utile residenziale di circa mq. 5.200 nonché gli uffici, i servizi e la mensa presso l' edificio "Aliantes" che presenta circa mq. 7. 200 di superficie utile direzionale mista ed anch'essi pressoché già agibili oltre ad un'area edificabile adiacente e disponibile di proprietà "Pesavento" con superficie di mq. 27.000</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione è superata.</p> <p>Si fa presente che il tracciato del 1° Lotto Funzionale della linea AV/AC Verona – Padova termina nel comune di Altavilla Vicentina (pk 44+250,03). Nel Progetto Definitivo consegnato in territorio comunale di Vicenza è presente solo il campo base C.B.5.2.(località Carpaneda), che è stato stralciato per effetto delle richieste di integrazioni.</p>
114	Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio 07/03/2016 DVA-2016-0006286	<p>Il Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio chiedono di ritornare alla soluzione progettuale originaria per il tratto di attraversamento del comune di San Bonifacio (VR), in affiancamento alla linea storica. La Variante a sud, introdotta nel Progetto Definitivo, introduce infatti problematiche e impatti che non sono stati sufficientemente valutati e considerati nell'adozione di tale soluzione.</p>	<p>Nello Studio di Impatto Ambientale sono state dettagliatamente esaminate e valutate le soluzioni alternative per l'attraversamento di S. Bonifacio. L'attraversamento di S. Bonifacio, nel corso del lungo iter di definizione del progetto della linea AV Verona - Padova, è stato oggetto di diversi studi ed elaborazioni progettuali, che hanno costituito un prezioso riferimento tecnico per la definizione della configurazione ottimale. Nel S.I.A. sono descritte le principali soluzioni di tracciato valutate nelle precedenti fasi istruttorie. Le soluzioni esaminate, oltre a quella che prevede il "passaggio a nord" (Progetto 1996), è</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>stata riportata anche la soluzione di “interramento” (in variante al tracciato del Progetto Preliminare di L.O. 2003).In particolare, lo studio relativo alla soluzione di “interramento” è condotto in fase di istruttoria svolta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l’approvazione del PP presentato il 9/6/2003, con riferimento alle osservazioni e richieste di varianti avanzate dalla Regione Veneto (rif. Delibera 5/12/2003 n. 3735).La soluzione prevede la realizzazione di due gallerie artificiali affiancate, una per il passaggio della linea lenta con la relativa fermata, l’altra per il passaggio della linea A.V./A.C. Le due gallerie artificiali, inclusi i tratti di parapioggia atti ad impedire l’ingresso delle acque meteoriche in galleria, presentano uno sviluppo di circa 3000 m. Esse iniziano dopo l’intersezione del torrente Alpone (individuato in prossimità della progressiva A.V./A.C. al km 20) e terminano, nuovamente in superficie, prima del posto di movimento (progressiva km 23 circa). La loro realizzazione comporta, per il corpo principale, il raggiungimento di una profondità di 10 metri rispetto al piano campagna.La realizzazione della galleria pone tre ordini di problemi: il primo di carattere strutturale, legato all’ingombro dell’opera; il secondo dovuto alla possibile interferenza con la falda acquifera; il terzo causato dalla interferenza delle opere con la viabilità locale.L’esclusione delle suddette soluzioni alternative, già formalmente avvenuta sui tavoli istituzionali, ha permesso di valutare in fase di Progetto Definitivo un’unica configurazione plano-altimetrica del tracciato in variante rispetto al Progetto Preliminare. Nel “S.I.A.- opere in variante” Quadro di Riferimento Ambientale al fine di confrontare le due “situazioni” e verificarne gli effetti su tutte le componenti ambientali, si è proceduto alla valutazione e all’analisi degli impatti per ambedue le soluzioni.In sintesi, la variante di tracciato proposta, pur comportando un modesto maggior sviluppo planimetrico rispetto a quello del Progetto Preliminare approvato dal CIPE (circa 16,3 KM rispetto a 15,8 Km), presenta i seguenti vantaggi:- eliminazione di 2 varianti alla linea storica;- sostanziale riduzione dell’impatto sul territorio;- aumento del tratto con velocità di tracciato a 250 Km/h.</p>
115	<p>Servizio Sanitario Nazionale - Regione Veneto Azienda ULSS N. 6 "Vicenza" 07/03/2016 DVA-2016-0006224</p>	<p>Il Servizio Sanitario Nazionale - Regione Veneto Azienda ULSS N. 6 "Vicenza" ha presentato le seguenti osservazioni: 1. Cantierizzazione. si chiede: a. il coinvolgimento diretto di questo Dipartimento di Prevenzione e dei Comune di Altavilla Vicentina e di Vicenza la condivisione nell’esatta definizione delle lavorazioni sia in merito agli interventi che alle relative tempistiche, sia in merito al percorso degli automezzi, a eventuali occupazioni di suolo pubblico, all’interruzione di viabilità, di sottopassi e di servizi comunali e di sicurezza per i lavoratori; b. la realizzazione delle varie opere (adeguamento della S.P. 34 del Melaro, prolungamento sottopasso al km 42+002, realizzazione del nuovo cavalcaferrovia al km 42+987) in momenti diversi, al fine di minimizzare gli impatti sulla viabilità interna al paese di Altavilla Vicentina e di conseguenza l’incremento di inquinamento dell’aria e delle concentrazioni degli inquinanti. c. il lavaggio delle strade comunali interessate dal passaggio degli automezzi alme-</p>	<p>a)La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L’osservazione non è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si fa presente che nel PD è compreso il cronoprogramma dettagliato dei lavori. Sono state definite le interferenze sulle viabilità esistenti in relazione alle fasi costruttive delle opere. b) La realizzazione delle opere citate nell’osservazione è inserita dettagliatamente nel cronoprogramma dei lavori. c,d) In fase di costruzione saranno debitamente adottate tutte le misure ed accorgimenti necessari per la riduzione/eliminazione dei disagi alla popolazione e delle problematiche legate alla movimentazione dei mezzi d’opera; e,f) E’ stato redatto e presentato il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo dell’intero primo lotto funzionale di cui al DM 161/2012; g) Gli enti gestori delle reti solo successivamente alla consegna del Progetto Definitivo hanno confermato le seguenti disponibilità. Per quanto riguarda la fornitura dell’energia elettrica negli elaborati grafici rela-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>no due volte la settimana al fine di ridurre il più possibile l'emissione di polveri;</p> <p>d. la puntuale verifica della pulizia e del lavaggio degli automezzi prima che gli stessi lascino le aree tecniche di cantiere e attraversino i territori comunali al fine di ridurre il più possibile l'emissione di polveri;</p> <p>e. relativamente agli aspetti connessi ai depositi del materiale di scavo, le relative analisi ed altri aspetti relativi al riutilizzo in sito o extrasito, si ritiene opportuno evidenziare che, in ragione delle volumetrie in gioco, venga predisposto un elaborato tecnico e grafico in fase di progettazione esecutiva;</p> <p>f. in fase di realizzazione dei campi base e operativi, nonché di cantiere, è necessario che tutte le attività di scavo siano ricomprese nel "piano di utilizzo" di cui al DM 161/2012;</p> <p>g. si richiede vengano preventivamente verificate, sotto il profilo tecnico e amministrativo, le seguenti infrastrutture / impianti nella previsione di completa realizzazione dei campi base:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. acquedotto; 2. energia elettrica; 3. gas metano; 4. depurazione acque reflue e di lavaggio; 5. illuminazione esterna (rif. LR 17/2009). <p>h. considerato il tempo di realizzazione, utilizzo, smantellamento e ripristino dello stato dei luoghi dei campi base, e nella previsione che a questo sia associata la futura area di cantiere, si chiede sia stimato il maggiore carico di CO2, quale emissione in aggiunta alle emissioni generali monitorate attraverso i Piani d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) dei Comuni.</p> <p>i. in relazione allo sviluppo delle successive fasi di cantierizzazione dell'intera opera, e in particolare del tratto che interessa il Comune di Vicenza, si chiede vengano esplicitati gli impianti che saranno oggetto di ricollocazione (es. impianti di betonaggio) e indicate le posizioni lungo le tratte interessate,</p> <p>j. si chiede venga verificata la possibilità di ricorso a fonti energetiche rinnovabili, sia per uso igienico-sanitario che per altri utilizzi, mediante una relazione di "sostenibilità energetica" dei campi base. Anche in questo caso si chiede venga calcolata la minore emissione di CO2, a compensazione della "pressione ambientale" determinata dalla realizzazione, operatività e smantellamento dei campi base stessi.</p> <p>2. Adeguamento della S.P. 34 del Melaro in Comune di Altavilla Vicentina. Considerato che la nuova linea ferroviaria farà slittare la S.P. 34, tra il km 41 +200 ed il km 41+900 avvicinando la stessa strada alle abitazioni ed attività esistenti, si chiede di posizionare delle barriere antirumore stradali lungo la S.P. 34 stessa.</p> <p>3. Barriere fono-assorbenti Le barriere fono-assorbenti della linea ferroviaria dovranno essere posate contemporaneamente alla realizzazione dei due nuovi binari destinati all'alta velocità, i cui lavori, dovranno essere conclusi prima dell'apertura della nuova linea ferroviaria in modo da garantire il rispetto dei limiti di rumore previsti dalla normativa nazionale / locale e dovranno essere mitigate con alberature e/o siepi. Il territorio comunale di Altavilla Vicentina, considerato il fitto contesto urbanistico,</p>	<p>tivi ai layout dei cantieri è indicata una cabina di allaccio. L'Ente gestore (ENEL) ha dato la disponibilità per l'allaccio dei cantieri. L'ente gestore rete gas (2i RETE GAS) ha confermato la disponibilità all'allaccio. L'ente gestore della rete idrica e della rete fognaria ha confermato la disponibilità all'allaccio. Sarà fornito il dettaglio documentale al momento della richiesta di allaccio. h) Premesso che la sottrazione di suolo relativa all'occupazione dei cantieri (Campi Base nello specifico) è temporanea. Per effetto delle richieste di integrazione in fase di procedura VIA, lo Studio di Impatto ambientale del sublotto 1 e 2 è stato integrato per gli aspetti relativi alle maggiori emissioni di CO2 provocate dall'eliminazione del suolo; i) Per quanto riguarda il Comune di Vicenza è presente solo il campo base C.B.5.2.(località Carpaneda), che è stato stralciato per effetto delle richieste di integrazione (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016). Non è prevista la ricollocazione degli impianti. j) Si prende atto dell'osservazione.</p> <p>Valutazioni preliminari allo studio acustico prodotto per il PD hanno determinato la scelta di proteggere solo l'infrastruttura ferroviaria</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Le barriere antirumore saranno posizionate prima dell'entrata in esercizio della linea ferroviaria. La richiesta di prolungare l'installazione di barriere antirumore lungo il tratto prospiciente il laghetto, è stato recepito nell'ambito dell'approfondimento dello studio acustico condotto in risposta alle richieste di integrazione (PROT.001350/CTVA del 16/04/2016).</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>richiede l'installazione, lungo tutta la tratta, di efficaci barriere antirumore compreso il tratto, mancante nel progetto, prospiciente il laghetto tra il Km 43+229 e il 43+515.</p>	
		<p>4. Mitigazione. Si osserva la necessità di prevedere non solo con la piantumazione quale mitigazione, ma anche alla previsione della successiva gestione delle aree piantumate stesse a lungo termine, prevedendo idonee essenze da concordare con le amministrazioni comunali coinvolte e con questo Dipartimento di Prevenzione, privilegiando essenze autoctone ed evitando specie con spine sui rami e sulle foglie, specie urticanti o con parti velenose e riducendo la presenza di specie arboree con pollini ad alta frequenza di sensibilizzazione.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Per la definizione delle opere a verde è stata privilegiata la scelta di specie autoctone.</p>
		<p>5. Linee elettriche d'alta tensione. Si chiede che venga effettuata per entrambe le linee elettriche la verifica dei campi elettromagnetici dopo la posa in opera, come indicato dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'8 Luglio 2003, che fissa i limiti di esposizione ai campi elettrici e magnetici per la protezione della popolazione. Sono state definite conseguentemente le fasce di asservimento e le fasce di rispetto con ulteriore aggravio per il territorio di Altavilla Vicentina, in particolare per le attività commerciali Corà Domenico & Figli S.p.A. e S.A.F.A.S. Group S.p.A. che vedono fortemente compromesse le proprie attività, le future capacità edificatorie e movimentazione merci a causa dell'asservimento sottostante all'elettrodotto da 50.000 Volt che attraversa le proprietà e di conseguenza anche la sicurezza per i lavoratori impiegati nelle predette attività. Resta inteso che tutte aree in cui attualmente viene svolta attività lavorativa continuativa o comunque con permanenza di individui per oltre 4 h/giorno, dovranno risultare esterne alla fascia di rispetto.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Il Progetto Definitivo dell'opera non prevede la realizzazione di elettrodotti ad alta tensione interferenti con l'area delle attività commerciali Corà Domenico & Figli S.p.A. e S.A.F.A.S. Group S.p.A. dato che, oltretutto, l'alimentazione della linea ferroviaria si realizza in corrente continua con una tensione di 3kV. I campi magnetici indotti da tale tipo di alimentazione sono statici e pertanto non sono oggetto del citato Decreto del presidente del Consiglio dei Ministri dell'8 Luglio 2003. I citati elettrodotti da 50 KV sono già esistenti. Il progetto prevede il collegamento di S.A.F.A.S Group S.p.A con un nuovo elettrodotto interrato posto in corrispondenza della viabilità di accesso, mentre l'esistente elettrodotto verrà dismesso e rimosso.</p>
		<p>6. Fabbricato PT/PJ2 al Km 43+060 e il fabbricato SSE al Km 43+267Si chiede di spostare o in subordine compattare i fabbricati previsti in progetto in altro sito in quanto impattanti dal punto di vista paesaggistico. Sull'area in oggetto insiste il cono visuale "Area tra la SR 11 e la Ferrovia" previsto dallo strumento urbanistico, che non permette quindi alcun tipo di edificazione ed inoltre nel lato opposto alla ferrovia è presente il parco "Il Lago", che costituisce un oasi naturale di 70 mila metri quadrati di cui 25 mila occupati da un laghetto artificiale. Si tratta di uno splendido esempio di recupero di un'ex cava di basalto abbandonata da anni, tutelata paesaggisticamente, immersa nel verde e dominata da un laghetto in cui prolifera la vegetazione, habitat ideale per la nidificazione della fauna volatile (cigni bianchi e neri, oche, anitre) e uccelli migratori in transito dall'Europa al nord Africa. Si rileva inoltre che attorno al parco corre un percorso ciclo-pedonale panoramico arricchito da piante, aree di sosta e panchine, e funge quindi da area a verde che è funzionale all'assorbimento della CO2 e alla riduzione delle "isole di calore". Tale percorso viene attualmente utilizzato e si ritiene che l'intervento proposto possa comprometterne la fruibilità penalizzando l'adozione di corretti stili di vita (promozione e facilita-</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>zione dell'attività motoria). 7. Criticità idrauliche. Si osservano criticità idrauliche in corrispondenza del fiume Retrone, area soggetta ad allagamenti frequenti, da valutare il posizionamento di un argine con relativa idrovora dal torrente Riello verso il Fiume Retrone, oppure altre idonee soluzioni idrauliche al riguardo.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. In virtù della necessità di un'attenta valutazione dell'interferenza con il tratto terminale del progetto della linea AV/AC con la fascia P2 in destra Retrone in Comune di Altavilla è stata redatta, su richiesta dell'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione e dell'Autorità di Bacino del fiume Adige in una nota integrativa presente nei documenti di risposta alle integrazioni (prot. 0001350CTVA del 17.04.2016). Dalla nota si evince che l'intervento adatto a mitigare la situazione idraulica risulta essere l'ampliamento del fosso previsto nel PD, in modo tale da compensare adeguatamente i volumi di rigurgito del fiume Retrone sottratti nel tratto ad ovest dove è presente il nuovo rilevato ferroviario; volumi pari a circa 1'120 m³.</p>
		<p>8. Realizzazione del sottopasso pedonale Tavernelle. Gli accessi al sottopasso (scale) al Km 41 +615, non prevedono l'accesso ai disabili, alle persone con temporanea, ridotta capacità motoria, agli anziani e alle biciclette. Pertanto, è necessario realizzare: a. ascensore per ogni rampa di scale (uno lato parcheggio ed uno lato stazione); b. idonee rampe di accesso per disabili anche ciclabili da ambo i lati; c. telecamere di sicurezza e controllo;</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 81.9</p>
		<p>9. Parcheggio stazione Tavernelle da 100 posti auto dal Km 41+575 al Km 41 +615. Si chiede di ruotare il previsto parcheggio della stazione di Tavernelle parallelamente alla S.P. 34 per evitare ulteriore consumo di suolo, inoltre si chiede di realizzare, all'interno del previsto parcheggio, una pensilina per il riparo sicuro e controllato per biciclette e veicoli elettrici al fine di agevolare la multimodalità negli spostamenti e agevolando quelli a basso impatto sull'ambiente e quindi creando anche zone di ricarica per i veicoli elettrici.</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 81.10</p>
		<p>10. Nuovo cavalcaferrovia al Km 42+987 (via Paganini) Nel progetto in prossimità della rotatoria "Bonometti" in SR 11 sono previsti due marciapiedi con larghezza utile di 1 metro ciascuno, si chiede di realizzare un marciapiede da 1 metro utile, lato est, e l'altro, lato ovest, realizzarlo ciclopedonale da 2,5 metri utili. Valutare la possibilità di realizzare un sottopasso o un sovrappasso che, oltre alla ferrovia, attraversi anche la S.P. 34 e SR. 11 agevolando e mettendo in sicurezza gli utenti deboli (pedoni e ciclisti).</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 81.11</p>
		<p>11. Sottopasso esistente al Km 43+725 Il progetto non ha tenuto conto del sottopasso al Km 43+725 che dovrà necessariamente essere mantenuto ed allungato al fine di poter essere usufruito da una pista ciclabile intercomunale prevista dallo strumento urbanistico della Provincia di Vicenza (PTCP) e dovrà quindi essere adeguato per il transito di persone con temporanea e ridotta capacità motoria, agli anziani e alle biciclette.</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 81.12</p>
		<p>12. Binario esistente in proprietà Corà Domenico & Figli S.p.A.: Si chiede di mantenere il binario esistente all'interno della proprietà Corà Domenico & Figli S.p.A., in quanto necessario alla movimentazione merci, sia all'interno del</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 81.14</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>perimetro aziendale che da e per la rete ferroviaria. L'eliminazione di tale binario potrebbe incidere in modo pesante e negativo anche sulla gestione della viabilità nei luoghi di lavoro nonché un incremento dei trasporti su ruota con evidenti impatti negativi sulla qualità dell'aria.</p>	
		<p>13. Per tutte le attività produttive oggetto di espropri che andranno ad incidere in modo pesante e negativo anche sulla gestione della viabilità nei luoghi di lavoro, dovranno essere previste opportune opere che mitighino il rischio causato da eventuali riduzioni di aree di manovra ecc. da valutare con le singole Aziende.</p>	<p>L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle opere oggetto di procedura V.I.A. Gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base della normativa vigente (DPR 327/2001 e s.m.e.i.).</p>
		<p>14. Studio impatto atmosferico. a) Si richiede di integrare il Piano di Monitoraggio in relazione alle mappe di simulazione elaborate, all'ambito di attività e in corrispondenza dei "campi base", si ritiene, soprattutto nella stagione fredda, possano essere effettuate delle misurazioni della qualità dell'aria tramite stazioni mobili, calendarizzando le frequenze. b) Si chiede siano formalizzate in cantiere le attività di abbattimento delle polveri, comprese quelle derivanti dalle attività degli impianti di betonaggio. c) In relazione al monitoraggio del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES), si chiede sia calcolato il valore della CO2, per tutti i Comuni ed in tutte le fasi che interessano la realizzazione dell'opera.</p>	<p>La presente osservazione si ritiene superata per gli aspetti direttamente correlati ai Campi Base: Nel Progetto Definitivo consegnato in territorio comunale di Vicenza è presente solo il campo base C.B.5.2.(località Carpaneda), che è stato stralciato per effetto delle richieste di integrazioni.</p>
		<p>15. Studio impatto ambientale. Si ritiene siano oggetto di uno specifico documento riassuntivo sotto il profilo quantitativo e qualitativo: a) i depositi del materiale scavato b) gli interventi di ripristino delle aree di cantiere c) e aree agricole interferite.</p>	
		<p>16. Opere a verde. Con riferimento a questo aspetto si osserva che le "stazioni di monitoraggio" individuate per il monitoraggio della vegetazione e i "transetti" individuati per il monitoraggio della fauna non sono localizzate nel territorio comunale di Vicenza. Si ritiene che le attività di monitoraggio proposte, pur essendo conformi alle disposizioni normative in materia, debbano valutare i riflessi anche nel territorio comunale di Vicenza, considerata la continuità dei Colli Berici, prevedendo un'estensione del monitoraggio proposto.</p>	
		<p>17. Piano di Monitoraggio ambientale.a) Monitoraggio acque sotterraneeNel documento "Relazione specialistica componente ambiente idrico: acque sotterranee", viene riportata la realizzazione di nuovi piezometri spinti alla profondità di 35 m dal p.c., ciechi per i primi 2 metri e finestrati per la restante lunghezza. Si ritiene indispensabile approfondire gli aspetti connessi alla "messa in comunicazione" di falde che possono essere qualitativamente diverse, anche in relazione all'accertata contaminazione da PFAS che interessa il territorio delle Province di Vicenza e Verona. Da verificare la possibilità di costituire una "rete di monitoraggio permanente", utile ai fini statistici.b) Monitoraggio acque superficialiNel documento "Relazione specialistica componente ambiente idrico: acque superficiali", viene riportata la metodologia di analisi. Da verificare la possibilità di costituire una "rete di monitorag-</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. a) VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 36, Punto 10; b)c)d)e) Il PMA sarà validato dal Dipartimento ARPAV di Vicenza.f) Nel Progetto Definitivo consegnato in territorio comunale di Vicenza è presente solo il campo base C.B.5.2.(località Carpaneda), che è stato stralciato per effetto delle richieste di integrazioni.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>gio permanente”, utile ai fini statistici.c) Monitoraggio atmosferaSi ritiene che le modalità di monitoraggio, espone nel documento “Relazione specialistica componente atmosfera”, debbano essere validate dal Dipartimento ARPAV di Vicenza.d) Monitoraggio suolo e sottosuoloNel documento “Relazione specialistica componente suolo e sottosuolo”, vengono riportate le modalità di campionamento ed i parametri indagati. I campionamenti sono effettuati da “carote”.Si ritiene che le modalità di campionamento debbano essere condivise con il Dipartimento ARPAV di Vicenza.e)Monitoraggio campi elettromagneticiNel documento “Relazione specialistica componente campi elettromagnetici” vengono riportate le modalità di misurazione relative alle linee elettriche.Si ritiene che le stesse modalità di campionamento e misura debbano essere condivise con il Dipartimento ARPAV di Vicenza.f) Monitoraggio rumoreNel prendere atto del contenuto del documento “Relazione specialistica componente rumore” si ritiene che lo stesso sia integrato, per le verifiche fonometriche previste, con i piani di classificazione comunali. Inoltre, per quanto riguarda il Comune di Vicenza, data la redazione della Mappatura Acustica Strategica e del Piano d’Azione di cui al D.Lgs. 194/2005, è indispensabile siano integrati entrambi gli strumenti con le previsioni del nuovo tratto ferroviario, come peraltro richiesto dalla normativa e dalle linee guida ministeriali.Ai fini del controllo a campione delle attività di monitoraggio, si ritiene di prevedere un quadro generale di campionamenti, da effettuarsi in contraddittorio con il Dipartimento ARPAV di Vicenza.</p>	
		<p>18. Rumore a) Considerata la tipologia di intervento, si ritiene opportuno che l’eventuale deroga non sia “generalizzata”, ma sia connessa al tratto di specifico intervento, in relazione alla tipologia dei possibili ricettori. b) Laddove si ricorresse a mitigazione mediante l’installazione di barriere acustiche, sarà necessario un coordinamento con i valori generali del Piano d’Azione di risanamento delle ferrovie, con la Mappatura Acustica Strategica ed il Piano d’Azione comunali. c) In armonia con l’osservazione sul monitoraggio rumore, si ritiene che le modifiche agli strumenti possano essere elaborate dalla stessa RFI.</p>	<p>Le barriere antirumore sono state previste per il 1° Lotto Funzionale in relazione allo studio acustico condotto ai sensi della normativa vigente per le infrastrutture ferroviarie di nuova realizzazione. Per quanto riguarda i Piani D’azione, queste si riferiscono alle infrastrutture esistenti ed in esercizio.</p>
		<p>19. PIANO DI UTILIZZO DM 161/2012 Visto il documento IN0D01DI2RGCA0001002D “Piano di gestione e utilizzo delle terre ex DM 161/2012”, si ritiene, anche in relazione ai futuri sviluppi progettuali, osservare quanto segue: a) non si concorda con la proposta di ripristino dei terreni a uso agricolo riportata a pag. 121 del Piano di Utilizzo ex DM 161/2012 nella parte in cui si ipotizza vengano rilevati limiti compresi tra la colonna A e B (rif. tabella 1, allegato 5. parte IV D.Lgs. 152/2006). In ogni caso, pur riscontrando nel “terreno naturale” valori di fondo superiori ai limiti di cui alla colonna A sopra citata, i riporti di terreno in zona agricola dovranno necessariamente essere costituiti da terreno con limiti di colonna A (rif. tabella 1, allegato 5. parte IV D.Lgs. 152/2006). Sono fatti salvi eventuali valori di fondo naturale dei terreni di destinazione, certificati da ARPAV, che superano i limiti di colonna A della tabella 1, allegato 5. parte IV D.Lgs. 152/2006.</p>	<p>Il proponente ha presentato istanza per la gestione dei materiali di scavo secondo quanto disciplinato al D.M. 161/2012. Il documento è stato redatto con lo scopo di descrivere esaurientemente i flussi previsti per i materiali di scavo del presente lotto funzionale e dare piena rappresentazione a tutti gli aspetti richiesti dalla vigente normativa in tema di gestione degli stessi ed in particolare di quanto esplicitamente richiesto dal D.M. del 10/08/2012 n. 161.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>b) in relazione ai superamenti dei limiti di colonna A (rif. tabella 1, allegato 5. parte IV D.Lgs. 152/2006) che si dovessero rilevare in sede di caratterizzazione preventiva delle aree oggetto di realizzazione dei campi base e di deposito, si chiede sia verificata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la rispondenza con i valori riscontrati nei campionamenti effettuati presso i siti di deposito, al fine di non aggravare la situazione; - la destinazione d'uso, rispetto alla Pianificazione urbanistica vigente, dei siti oggetto di riutilizzo. <p>c) relativamente al ricorso della "Normale pratica industriale" di cui all'allegato 3 al DM 161/2012, si ritiene che qualora fosse necessario ricorrere ad impianti di macinazione per la riduzione volumetrica, si chiede venga prevista la preventiva valutazione di impatto acustico e di emissioni di polveri.</p> <p>d) si chiede venga evidenziata la composizione merceologica del materiale di riporto rinvenuto in fase di caratterizzazione preliminare e in sede di realizzazione dei sondaggi; lo stesso materiale di riporto dovrà essere adeguatamente campionato e testato, per la verifica di compatibilità alla tabella 1, allegato 5. parte IV D.Lgs. 152/2006.</p> <p>e) le modalità operative di caratterizzazione preliminare, esecuzione sondaggi, test di cessione, campionamento, ecc. dovranno essere preventivamente concordate con il Dipartimento Provinciale ARPAV di Vicenza.</p>	
		<p>20. Postazioni BTS radio base</p> <p>a) prendendo atto delle simulazioni relative al campo elettromagnetico generato, si ritiene opportuno inserire nel protocollo di monitoraggio ambientale, anche le verifiche post-operam presso i recettori residenziali, produttive e sensibili nelle vicinanze delle stazioni radio base. Si chiede inoltre vengano presentati dei dettagli planimetrici con indicata la distanza dai recettori citati.</p> <p>b) si ritiene che la valutazione di impatto acustico venga integrata con le valutazioni connesse all'esercizio delle singole stazioni radio base, integrando altresì il piano di monitoraggio con rilievi post-operam presso i recettori residenziali, produttivi e sensibili nelle vicinanze delle stazioni radio base.</p>	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°24 punto 1
		21. CAMPO BASE DENOMINATO CB 5.2 E VIABILITÀ DI ACCESSO.	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione è superata. Si fa presente che il tracciato del 1° Lotto Funzionale della linea AV/AC Verona – Padova termina nel comune di Altavilla Vicentina (pk 44+250,03). Nel Progetto Definitivo consegnato in territorio comunale di Vicenza è presente solo il campo base C.B.5.2.(località Carpaneda), che è stato stralciato per effetto delle richieste di integrazioni.
116	Sig. Daniele Nottegar per conto del comitato "Cittadini contro il disastro TAV" 07/03/2016 DVA-2016-0006211	VEDI OSSERVAZIONE N°103 DVA-2016-0006083	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°103
117	Comitato civico di Via Nogarole, del	Il Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico	La Legge Quadro 447/95 punto h) comma 1 art. 6 "Competenze dei comuni"

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	<p>Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio 08/03/2016 DVA-2016-0006365</p>	<p>co per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio ha presentato le seguenti osservazioni:1. "Il territorio del Comune di San Bonifacio è interessato dall'ubicazione di due cantieri operativi e un cantiere industriale con area connessa.La simulazione del rumore è stata fatta anche, per le emissioni e le immissioni notturne con risultato finale che certifica lo sfioramento per tutte le attività di cantiere.li Generai Concractor dichiara fin d'ora, che richiederà la deroga per il rispetto del limite differenziale (art 4 comma 1 del DPCM 14/11/ 1997), che come noto non deve superare i 5 dB (A) di giorno e i 3 dB(A) di notte .Una differenza di 3 dB (A) equivale a un raddoppio del rumore.Le deroghe al limite differenziale " per attività rumorose a carattere temporaneo" sono concesse dal Sindaco e, trovano legittimazione normativa nell'art 6 comma 1 lettera h) del DPCM 14 novembre 1997.</p> <p>2. La procedura utilizzata dal GC sembra non conforme a quella regolamentata nella regione Veneto. La LR del Veneto n. 11 del 2001 ha demandato ad ARPAV, funzioni relative allo sviluppo delle linee guida di cui all'articolo 8 della Legge n. 447 del 1995. La D.D.G. n 3 del 29 gennaio 2008 dell'ARPAV definisce le linee guida,che riportano i criteri da adottare per la elaborazione della documentazione di impatto acustico prevista all'articolo 8 della Legge n. 447 del 1995.</p> <p>La Commissione UE del 6 agosto 2003 raccomanda l'uso del seguente metodo di calcolo "Procedura Standard Kekenmethode" che è la procedura adottata dai Paesi Bassi e indicata anche nelle Linee Guida dell'Arpa del Veneto, è diversa da quella adottata dal Generai Concractor il quale ha utilizzato il modello SoundPlan. La valutazione previsionale d'impatto acustica che è stata fatta non appare conforme a quanto prescritto dalla legge regionale del Veneto.</p>	<p>stabilisce quanto segue:"Sono di competenza dei comuni secondo le leggi statali e regionali e i rispettivi statuti: (...) L'autorizzazione anche in deroga ai valori limite (...) per lo svolgimento di attività temporanee (...) nel rispetto delle prescrizioni indicate dal comune stesso". Nello studio acustico in un'ottica di tutela del territorio, tali livelli sono stati considerati un riferimento solo per il Fronte Avanzamento Lavori, in quanto in questo caso l'attività presenta realmente il requisito della temporaneità. Per i cantieri fissi (Cantieri Base, Cantieri Operativi, Aree Tecniche, etc), che avranno presenza sul territorio stabile, i limiti di riferimento auspicati sono stati derivati dall'analisi dei piani di zonizzazione acustica. Si è pertanto ricorso all'autorizzazione in deroga solo nei casi in cui dovessero permanere impatti residui anche con l'inserimento delle opere di protezione acustica previsti.</p> <p>Al fine di ottenere una confrontabilità dei dati prodotti dai singoli stati membri, la Direttiva 49/CE/2002 recepita dal DLgs n. 194 del 19.08.2005 prevede l'utilizzo del metodo di calcolo (standard) ufficiale dei Paesi Bassi citato nel documento «Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaa-1996, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996» per la redazione delle Mappature Acustiche e dei Piani d'Azione.</p> <p>Nell'Art. 4, le citate Linee guida di ARPAV riconoscono che tale standard di calcolo può essere considerato un valido riferimento "in attesa della definizione di adeguati modelli previsionali armonizzati a livello europeo".</p> <p>Tuttavia nel medesimo articolo le citate Linee Guida non escludono la possibilità di adottare tecniche di calcolo differenti con la condizione che queste ultime forniscano risultati equivalenti a quelli ottenuti con i metodi sopraindicati.</p> <p>Il software di simulazione SoundPLAN è uno strumento informatico che contiene diversi standard tra cui quello dei Paesi Bassi e quello tedesco denominato SHALL03 che le ferrovie italiane riconoscono come particolarmente attendibile e confrontabile con gli altri standard.</p>
118	<p>Sig. Daniele Nottegar per conto del comitato "Cittadini contro il disastro TAV" 08/03/2016 DVA-2016-0006452</p>	<p>Il Sig. Nottegar per conto del Comitato "Cittadini contro il disastro TAV" ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>Con riferimento alla Delibera CIPE, Il punto 1.5 di tale delibera richiede espressamente che il progetto definitivo (della Verona-Padova) contenga il progetto definitivo della "rimanente tratta, per la quale, come esposto nella "presa d'atto", è solo individuato il corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato della nuova linea AV/AC" come risulta evidente nella frase "si rinvia – per la valutazione della formale localizzazione urbanistica e la compatibilità ambientale – al relativo progetto definitivo che dovrà essere presentato, (omissis), contestualmente alla presentazione del progetto definitivo delle tratte oggetto dell'odierna approvazione".</p> <p>Quindi la premessa al SIA è NON CORRETTA e quindi il SIA deve essere rifatto rispettando quanto richiesto dalla delibera 94/2006 del CIPE ovvero che il progetto definitivo contenga sia la tratta Verona-Montebello e Grisignano di Zocco-Padova per cui è stato approvato il progetto preliminare più la "rimanente tratta" tra Montebello e Grisignano di Zocco.</p>	<p>L'art. 26, comma 6, del Testo Unico Ambiente prevede che il termine di cinque anni (dalla pubblicazione del provvedimento di VIA) entro cui i lavori devono essere realizzati vale soltanto per i procedimenti avviati successivamente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo 16 gennaio 2008 n. 4, pertanto, come peraltro rilevato anche dal sig. Nottegar nell'osservazione presentata, non trova applicazione nel caso di specie.</p> <p>Per quanto attiene l'elettrificazione della linea da 25Kv a 3Kv, nel SIA sono stati riportati i dati come desunti nei documenti progettuali e a questi si rimanda per gli specifici riferimenti tecnici. In particolare, sono descritte sinteticamente le motivazioni che hanno portato RFI a scegliere l'architettura a 3kV nel documento IM0000F18RGTE0000001A – "Relazione generale impianti TE" al paragrafo 3.1.1.. Il documento fa parte dello studio di fattibilità conseguente al protocollo di intesa del 29/07/2014 per l'attraversamento del territorio vicentino con la linea AV/AC Verona-Padova.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		Oltretutto la delibera precedentemente citata, per quest' ultimo tratto indicava due alternative "consistenti – rispettivamente – nell'adozione del tracciato originario del progetto preliminare tra Montebello e Grisignano di Zocco o nella realizzazione di un tratto di linea in galleria tra la zona di Ponte Alto, presso la stazione di Vicenza, e la zona di Lerino, a est di Vicenza, con prosecuzione in affiancamento alla linea storica fino a Grisignano di Zocco;"	
119	<p>Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio 09/03/2016 DVA-2016-0006657</p>	<p>Il Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio ha presentato le seguenti osservazioni: "L'obiettivo dei Comitati è quello di ritornare alla soluzione progettuale originaria per il tratto di attraversamento del comune di San Bonifacio (VR). in affiancamento alla linea storica. La Variante a sud, introdotta nel Progetto Definitivo, introduce infatti problematiche e impatti che non sono stati sufficientemente valutati e considerati nell'adozione di tale soluzione. Per il Comitato la soluzione in affiancamento alla ferrovia storica "CIPE 2006", in base alle considerazioni contenute nel documento allegato, risulta sicuramente una scelta migliore per il territorio per perseguire gli obiettivi di sostenibilità e impatto ambientale e limitazione del consumo di suolo e dei vincoli e delle nuove infrastrutture sul territorio."</p>	<p>Nello Studio di Impatto Ambientale sono state dettagliatamente esaminate e valutate le soluzioni alternative per l'attraversamento di S. Bonifacio. L'attraversamento di S. Bonifacio, nel corso del lungo iter di definizione del progetto della linea AV Verona - Padova, è stato oggetto di diversi studi ed elaborazioni progettuali, che hanno costituito un prezioso riferimento tecnico per la definizione della configurazione ottimale. Nel S.I.A. sono descritte le principali soluzioni di tracciato valutate nelle precedenti fasi istruttorie. La le soluzioni esaminate, oltre a quella che prevede il "passaggio a nord" (Progetto 1996), è stata riportata anche la soluzione di "interramento" (in variante al tracciato del Progetto Preliminare di L.O. 2003). In particolare, lo studio relativo alla soluzione di "interramento" è condotto in fase di istruttoria svolta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione del PP presentato il 9/6/2003, con riferimento alle osservazioni e richieste di varianti avanzate dalla Regione Veneto (rif. Delibera 5/12/2003 n. 3735). La soluzione prevede la realizzazione di due gallerie artificiali affiancate, una per il passaggio della linea lenta con la relativa fermata, l'altra per il passaggio della linea A.V./A.C. Le due gallerie artificiali, inclusi i tratti di parapioggia atti ad impedire l'ingresso delle acque meteoriche in galleria, presentano uno sviluppo di circa 3000 m. Esse iniziano dopo l'intersezione del torrente Alpone (individuato in prossimità della progressiva A.V./A.C. al km 20) e terminano, nuovamente in superficie, prima del posto di movimento (progressiva km 23 circa). La loro realizzazione comporta, per il corpo principale, il raggiungimento di una profondità di 10 metri rispetto al piano campagna. La realizzazione della galleria pone tre ordini di problemi: il primo di carattere strutturale, legato all'ingombro dell'opera; il secondo dovuto alla possibile interferenza con la falda acquifera; il terzo causato dalla interferenza delle opere con la viabilità locale. L'esclusione delle suddette soluzioni alternative, già formalmente avvenuta sui tavoli istituzionali, ha permesso di valutare in fase di Progetto Definitivo un'unica configurazione plano-altimetrica del tracciato in variante rispetto al Progetto Preliminare.</p> <p>Nel "S.I.A.- opere in variante" Quadro di Riferimento Ambientale al fine di confrontare le due "situazioni" e verificarne gli effetti su tutte le componenti ambientali, si è proceduto alla valutazione e all'analisi degli impatti per ambe-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>due le soluzioni.</p> <p>In sintesi, la variante di tracciato proposta, pur comportando un modesto maggior sviluppo planimetrico rispetto a quello del Progetto Preliminare approvato dal CIPE (circa 16,3 KM rispetto a 15,8 Km), presenta i seguenti vantaggi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eliminazione di 2 varianti alla linea storica; - sostanziale riduzione dell’impatto sul territorio; - aumento del tratto con velocità di tracciato a 250 Km/h
120	<p>Sig. Renato Peretti 10/03/2016 DVA-2016-0006716</p>	<p>Il Sig. Peretti ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>1. "Il territorio del Comune di San Bonifacio è interessato dall’ubicazione di due cantieri operativi e un cantiere industriale con area connessa. Il modello di simulazione ha stimato il rumore durante la fase di cantiere e di esercizio ferroviario. I risultati delle simulazioni evidenziano superamenti dei limiti di emissioni. In particolare le attività impattanti saranno quelle, per la realizzazione dei pali di fondazione delle pile, per il movimento mezzi e la costruzione dei muri di sottoscarpa. I superamenti riguardano i limiti di emissione diurni e notturni. Il General Contractor dichiara, infatti, che potrà operare per “straordinaria attività anche di notte“.</p> <p>La simulazione del rumore è stata fatta anche, per le emissioni e le immissioni notturne con risultato finale che certifica lo sfioramento per tutte le attività di cantiere. Il General Contractor dichiara fin d’ora, che richiederà la deroga per il rispetto del limite differenziale (art 4 comma 1 del DPCM 14/11/ 1997), che come noto non deve superare i 5 dB (A) di giorno e i 3 dB(A) di notte .Una differenza di 3 dB (A) equivale a un raddoppio del rumore.</p> <p>La procedura utilizzata dal GC sembra non conforme a quella regolamentata nella regione Veneto. La LR del Veneto n. 11 del 2001 ha demandato ad ARPAV, funzioni relative allo sviluppo delle linee guida di cui all’articolo 8 della Legge n. 447 del 1995. La D.D.G. n 3 del 29 gennaio 2008 dell’ARPAV definisce le linee guida, che riportano i criteri da adottare per la elaborazione della documentazione di impatto acustico prevista all’articolo 8 della Legge n. 447 del 1995.</p> <p>La procedura è conseguente a quanto prescritto dall’art 8 della legge quadro sul rumore (47/1995),che ha introdotto la VIAA ovvero la “Valutazione di Impatto Acustico”, e dove si chiede al gestore dell’infrastruttura di effettuare una zonizzazione dell’area interessata specificando i limiti per ciascuna zona.</p> <p>Nella Regione Veneto il documento di riferimento è il DPIA (Dichiarazione Previsionale di Impatto Acustico). La Commissione UE del 6 agosto 2003 raccomanda l’uso del seguente metodo di calcolo “Procedura Standard Kekenmethodeper (per metodo Keken method s’intende quanto stabilito dall’art 6 Dlgs 194/2005 Allegato II lettera d) .</p> <p>Il decreto recepisce e attua la direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale". Dlgs 194/2005 pubblicato sulla GU n 222 del 23 novembre 2005. Allegato II lettera d) per il rumore ferroviario: metodo di calcolo ufficiale dei Paesi Bassi pubblicato in «Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996».</p> <p>Nelle Linee Guida di ARPA Veneto questo metodo è denominato RMR-. Metodo-</p>	<p>1. Al fine di ottenere una confrontabilità dei dati prodotti dai singoli stati membri, la Direttiva 49/CE/2002 recepita dal DLgs n. 194 del 19.08.2005 prevede l’utilizzo del metodo di calcolo (standard) ufficiale dei Paesi Bassi citato nel documento «Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai-1996, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996» per la redazione delle Mappature Acustiche e dei Piani d’Azione.</p> <p>Nell’Art. 4, le citate Linee guida di ARPAV riconoscono che tale standard di calcolo può essere considerato un valido riferimento “in attesa della definizione di adeguati modelli previsionali armonizzati a livello europeo”.</p> <p>Tuttavia nel medesimo articolo le citate Linee Guida non escludono la possibilità di adottare tecniche di calcolo differenti con la condizione che queste ultime forniscano risultati equivalenti a quelli ottenuti con i metodi sopraindicati.</p> <p>Il software di simulazione SoundPLAN è uno strumento informatico che contiene diversi standard tra cui quello dei Paesi Bassi e quello tedesco denominato SHALL03 che le ferrovie italiane riconoscono come particolarmente attendibile e confrontabile con gli altri standard.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>logia di previsione del rumore contenuta anche nella Raccomandazione n. 613/Ce del 6 agosto 2003. Procedura che è diversa da quella adottata dal General Concractor il quale ha utilizzato il modello SoundPlan.</p> <p>2. Riguardo gli impatti da cantiere e i tempi di operatività sia dei cantieri fissi che mobili saranno compresi tra le 6 e le 22 e con dichiarate limitate lavorazioni notturne. Secondo le previsioni d’impatto acustico stimato con il modello di calcolo SoundPlan si verificheranno superamenti nei livelli di emissione di giorno per i cantieri CO 3.1,CO 3.4 e CO 3.2.Il General Concractor dichiara che “ Per il Fronte Avanzamento Lavori, la tipologia di lavorazioni svolte normalmente non consente il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica. Considerata la temporaneità e variabilità delle attività, è stato preso come valore obiettivo 70 dB (A) per il periodo diurno, prevedendo mitigazioni con barriere mobili in caso di superamento di tali valori. La legge 447/1995 all’art 2 elenca le definizioni utilizzate nei vari articoli ed è assente la locuzione utilizzata dal General Concractor “ valore obiettivo”. Un “valore obiettivo diurno di 70 dB (A)corrisponde al valore della zonizzazione acustica di aree prevalentemente industriali (zona V) Se lo si assume anche di notte le aree diventano esclusivamente industriali (zona VI). “ Attività temporanea” con durata teorica dei cantieri pari a 66 mesi. Il limite differenziale dal quale si vuole derogare ha la funzione di proteggere l'individuo che vive in ambiente abitativo, in quanto in ambiente chiuso è particolarmente sensibile alle variazioni delle condizioni di immissione acustica. I limiti differenziali funzionano come una soglia di tutela del diritto alla salute delle persone che vivono all'interno di ambienti confinati . I valori limiti di rumore differenziale d’immissione stabilito dalla vigente normativa, consente di tutelare la salute pubblica (T.A.R. Piemonte sez. I, 2 marzo 2009, n. 199; T.A.R. Umbria 26 agosto 2011, n. 271)..Si chiede la conformità al quadro legislativo vigente"</p> <p>3. L’allegato II del DPCM 27/12/1988 relativamente alla lettera F) “ salute pubblica “ dice che è la verifica dello stato di qualità dell’ambiente modificato nelle sue componenti dalla fase di costruzione e poi dall’esercizio per le finalità proprie della infrastruttura ha come obiettivo la “ caratterizzazione dello stato di qualità dell’ambiente, in relazione al benessere ed alla salute umana, è quello di verificare la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette delle opere e del loro esercizio con gli standard ed i criteri per la prevenzione dei rischi riguardanti la salute umana a breve, medio e lungo periodo “. Le componenti analizzate dal General Concractor sono limitare a radiazioni non ionizzanti, rumore, vibrazioni e atmosfera . E’ assente l’aspetto più preoccupante e grave presente nell’area di costruzione. L’inquinamento da sostanze perfluoroalchiliche (PFAS) nelle acque potabili e nelle acque superficiali. Nota presente al Matt che in data 29 maggio 2013 protocollo 0037869/TRI richiedeva ad Arpav di verificare quanto constatato dalle campagne di monitoraggio IRSA/CNR.</p>	<p>2.La Legge Quadro 447/95 punto h) comma 1 art. 6 “Competenze dei comuni” stabilisce quanto segue:“Sono di competenza dei comuni secondo le leggi statali e regionali e i rispettivi statuti: (...) L’autorizzazione anche in deroga ai valori limite (...) per lo svolgimento di attività temporanee (...) nel rispetto delle prescrizioni indicate dal comune stesso”. Nello studio acustico in un’ottica di tutela del territorio, tali livelli sono stati considerati un riferimento solo per il Fronte Avanzamento Lavori, in quanto in questo caso l’attività presenta realmente il requisito della temporaneità. Per i cantieri fissi (Cantieri Base, Cantieri Operativi, Aree Tecniche, etc), che avranno presenza sul territorio stabile, i limiti di riferimento auspicati sono stati derivati dall’analisi dei piani di zonizzazione acustica. Si è pertanto ricorso all’autorizzazione in deroga solo nei casi in cui dovessero permanere impatti residui anche con l’inserimento delle opere di protezione acustica previsti.</p> <p>3. VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5.4, 6.10, 9.6,38.6, 83.6., 105.10</p>
121	Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato	Il Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Boni-	1. Al fine di ottenere una confrontabilità dei dati prodotti dai singoli stati membri, la Direttiva 49/CE/2002 recepita dal DLgs n. 194 del 19.08.2005 prevede

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	<p>civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio 10/03/2016 DVA-2016-0006701</p>	<p>facio ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>1. "Il territorio del Comune di San Bonifacio è interessato dall'ubicazione di due cantieri operativi e un cantiere industriale con area connessa. Il modello di simulazione ha stimato il rumore durante la fase di cantiere e di esercizio ferroviario. I risultati delle simulazioni evidenziano superamenti dei limiti di emissioni. In particolare le attività impattanti saranno quelle, per la realizzazione dei pali di fondazione delle pile, per il movimento mezzi e la costruzione dei muri di sottoscarpa. I superamenti riguardano i limiti di emissione diurni e notturni. Il General Concractor dichiara, infatti, che potrà operare per "straordinaria attività anche di notte". La simulazione del rumore è stata fatta anche, per le emissioni e le immissioni notturne con risultato finale che certifica lo sfioramento per tutte le attività di cantiere. Il General Concractor dichiara fin d'ora, che richiederà la deroga per il rispetto del limite differenziale (art 4 comma 1 del DPCM 14/11/ 1997), che come noto non deve superare i 5 dB (A) di giorno e i 3 dB(A) di notte .Una differenza di 3 dB (A) equivale a un raddoppio del rumore.</p> <p>La procedura utilizzata dal GC sembra non conforme a quella regolamentata nella regione Veneto. La LR del Veneto n. 11 del 2001 ha demandato ad ARPAV, funzioni relative allo sviluppo delle linee guida di cui all'articolo 8 della Legge n. 447 del 1995. La D.D.G. n 3 del 29 gennaio 2008 dell'ARPAV definisce le linee guida, che riportano i criteri da adottare per la elaborazione della documentazione di impatto acustico prevista all'articolo 8 della Legge n. 447 del 1995.</p> <p>La procedura è conseguente a quanto prescritto dall'art 8 della legge quadro sul rumore (47/1995),che ha introdotto la VIAA ovvero la "Valutazione di Impatto Acustico", e dove si chiede al gestore dell'infrastruttura di effettuare una zonizzazione dell'area interessata specificando i limiti per ciascuna zona.</p> <p>Nella Regione Veneto il documento di riferimento è il DPIA (Dichiarazione Previsionale di Impatto Acustico). La Commissione UE del 6 agosto 2003 raccomanda l'uso del seguente metodo di calcolo "Procedura Standard Kekenmethodeper (per metodo Keken method s'intende quanto stabilito dall'art 6 Dlgs 194/2005 Allegato II lettera d) .</p> <p>Il decreto recepisce e attua la direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale". Dlgs 194/2005 pubblicato sulla GU n 222 del 23 novembre 2005. Allegato II lettera d) per il rumore ferroviario: metodo di calcolo ufficiale dei Paesi Bassi pubblicato in «Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996».</p> <p>Nelle Linee Guida di ARPA Veneto questo metodo è denominato RMR-. Metodologia di previsione del rumore contenuta anche nella Raccomandazione n. 613/Ce del 6 agosto 2003.</p> <p>Procedura che è diversa da quella adottata dal General Concractor il quale ha utilizzato il modello SoundPlan.</p> <p>2. Riguardo gli impatti da cantiere e i tempi di operatività sia dei cantieri fissi che mobili saranno compresi tra le 6 e le 22 e con dichiarate limitate lavorazioni notturne. Secondo le previsioni d'impatto acustico stimato con il modello di calcolo</p>	<p>l'utilizzo del metodo di calcolo (standard) ufficiale dei Paesi Bassi citato nel documento «Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai-1996, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996» per la redazione delle Mappature Acustiche e dei Piani d'Azione.</p> <p>Nell'Art. 4, le citate Linee guida di ARPAV riconoscono che tale standard di calcolo può essere considerato un valido riferimento "in attesa della definizione di adeguati modelli previsionali armonizzati a livello europeo".</p> <p>Tuttavia nel medesimo articolo le citate Linee Guida non escludono la possibilità di adottare tecniche di calcolo differenti con la condizione che queste ultime forniscano risultati equivalenti a quelli ottenuti con i metodi sopraindicati.</p> <p>Il software di simulazione SoundPLAN è uno strumento informatico che contiene diversi standard tra cui quello dei Paesi Bassi e quello tedesco denominato SHALL03 che le ferrovie italiane riconoscono come particolarmente attendibile e confrontabile con gli altri standard.</p> <p>2.La Legge Quadro 447/95 punto h) comma 1 art. 6 "Competenze dei comuni" stabilisce quanto segue: "Sono di competenza dei comuni secondo le leggi statali e regionali e i rispettivi</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>SoundPlan si verificheranno superamenti nei livelli di emissione di giorno per i cantieri CO 3.1, CO 3.4 e CO 3.2.</p> <p>Il General Contractor dichiara che “ Per il Fronte Avanzamento Lavori, la tipologia di lavorazioni svolte normalmente non consente il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica. Considerata la temporaneità e variabilità delle attività, è stato preso come valore obiettivo 70 dB (A) per il periodo diurno, prevedendo mitigazioni con barriere mobili in caso di superamento di tali valori. La legge 447/1995 all’art 2 elenca le definizioni utilizzate nei vari articoli ed è assente la locuzione utilizzata dal General Contractor “ valore obiettivo”. Un “valore obiettivo diurno di 70 dB (A) corrisponde al valore della zonizzazione acustica di aree prevalentemente industriali (zona V) Se lo si assume anche di notte le aree diventano esclusivamente industriali (zona VI). “ Attività temporanea” con durata teorica dei cantieri pari a 66 mesi. Il limite differenziale dal quale si vuole derogare ha la funzione di proteggere l’individuo che vive in ambiente abitativo, in quanto in ambiente chiuso è particolarmente sensibile alle variazioni delle condizioni di immissione acustica. I limiti differenziali funzionano come una soglia di tutela del diritto alla salute delle persone che vivono all’interno di ambienti confinati . I valori limiti di rumore differenziale d’immissione stabilito dalla vigente normativa, consente di tutelare la salute pubblica (T.A.R. Piemonte sez. I, 2 marzo 2009, n. 199; T.A.R. Umbria 26 agosto 2011, n. 271)..</p> <p>Si chiede la conformità al quadro legislativo vigente”</p>	<p>statuti: (...) L’autorizzazione anche in deroga ai valori limite (...) per lo svolgimento di attività temporanee (...) nel rispetto delle prescrizioni indicate dal comune stesso”.</p> <p>Nello studio acustico in un’ottica di tutela del territorio, tali livelli sono stati considerati un riferimento solo per il Fronte Avanzamento Lavori, in quanto in questo caso l’attività presenta realmente il requisito della temporaneità. Per i cantieri fissi (Cantieri Base, Cantieri Operativi, Aree Tecniche, etc), che avranno presenza sul territorio stabile, i limiti di riferimento auspicati sono stati derivati dall’analisi dei piani di zonizzazione acustica. Si è pertanto ricorso all’autorizzazione in deroga solo nei casi in cui dovessero permanere impatti residui anche con l’inserimento delle opere di protezione acustica previsti.</p>
122	<p>Sig. Daniele Segala 11/03/2016 DVA-2016-0006854</p>	<p>La Sig.ra Segala ha presentato la seguente osservazione: Nell’evidenziare che il fabbricato di sua proprietà non è stato inserito tra i fabbricati che saranno oggetto di intervento di mitigazione diretta, chiede rassicurazioni che con la costruzione e conseguente messa in esercizio della linea A.V. non vi siano aumenti di rumore, vibrazioni o interferenze statiche alla sua abitazione.</p>	<p>Il Proponente nello Studio d’Impatto Ambientale ha condotto l’esame e nella fase di esecuzione delle opere saranno rispettate scrupolosamente le normative vigenti in materia di ambiente e salute.</p>
123	<p>Vari cittadini della Città di Vicenza 11/03/2016 DVA-2016-0006855</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONE N°97 DOCUMENTO DVA-2016-006068</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL’OSSERVAZIONE N°97</p>
124	<p>Comune di San Martino Buon Albergo 11/03/2016 DVA-2016-0006904</p>	<p>Il Comune di San Martino Buon Albergo ha presentato le seguenti osservazioni: 1) Campo Base Verona est km. 3+750 - In prossimità dello stabilimento "AIA Spa", sul lato nord dell’ex S.R. 11, è prevista la realizzazione di un "campo base" (denominato C.B. 1.1) per l'alloggiamento delle maestranze che saranno impiegate nei cantieri. La superficie interessata risulta pari a 44.490 mq. Sebbene collocato nel territorio di Verona, si ritiene che la localizzazione di tale campo base possa compromettere lo sviluppo di AIA spa, creando di fatto sia un ostacolo alla naturale espansione aziendale con le conseguenti problematiche a livello occupazionale. Si ricorda che molti residenti di San Martino Buon Albergo trovano infatti occupazione negli stabilimenti AIA. L’Amministrazione comunale inoltre è da anni impegnata con la suddetta Azienda per la realizzazione di una pista ciclopedonale lungo il lato nord della ex S.R. 11, anche nel tratto ove è previsto il campo base. Evidentemente la realizzazione di tale opera verrebbe compromessa nel tratto fronteggiante il campo base. Si richiede perciò la possibilità di valutare la collocazione di tale area lungo</p>	<p>L’osservazione è da ritenersi superata. Per effetto delle richieste di integrazioni in fase di istruttoria V.I.A, il campo base CB1.1 è stato spostato dalla posizione prevista in località Pellegrina in un’altra area posta circa 1 km più a nord di proprietà comunale in località Matarrana.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>il lato sud della ex S.R. 11 in area che attualmente risulta inutilizzata. L'Amministrazione richiede inoltre la massima attenzione nelle operazioni di realizzazione del campo base, in particolar modo per quanto riguarda il posizionamento e l'allacciamento degli scarichi: a pochi metri dalle opere in progetto è situato il campo pozzi di Acque Veronesi Spa dal quale viene attinto circa il 60% dell'acqua per uso idropotabile utilizzata dagli abitanti di San Martino Buon Albergo.</p> <p>2) Cantiere Armamento S. Martino "C.A. 1.2" km 4+300 - Nell'ampia zona a forma triangolare delimitata a nord dalla linea ferroviaria "storica", ad est dalla roggia Rossella ed a sud dal raccordo autostradale VR est è prevista la realizzazione del cantiere di armamento "C.A. 1" (160.000 mq) e del cantiere tecnologico "C.T. 1" (26.000 mq). Tale area, dal punto di vista urbanistico, è classificata dal Piano degli Interventi quale zona "FI Aree per attrezzature ed impianti di interesse collettivo" e vengono confermate le previsioni del Piano d'Area Quadrante Europa (P.A.Q.E). Tale strumento urbanistico prevede, per l'area in oggetto, la funzione di "ingresso da oriente alla città scaligera, luogo deputato ad accogliere grandi eventi musicali e manifestazioni di vario genere, assieme all'attività ricettiva legata al turismo congressuale e fieristico, assumendo in tal modo il ruolo promotore della riqualificazione urbana della vicina zona produttiva e di volano per l'economia locale e dell'intero Hinterland". È evidente che se l'area venisse interamente occupata dai cantieri per la linea TAV, lo sviluppo urbanistico ed economico di San Martino Buon Albergo, per i prossimi anni verrebbe irrimediabilmente compromesso. L'Amministrazione ritiene perciò opportuno che venga valutata la possibilità di spostare il cantiere di armamento in aree che non compromettano il futuro sviluppo del paese e la conseguente realizzazione di Piani Urbanistici strategici.</p> <p>3) Area produttiva / deposito (km. 4+050 - 4+175) - In prossimità dell'ingresso della linea AV/AC nel territorio comunale di San Martino è presente un'area destinata a magazzino edile la cui superficie subirà una notevole riduzione a causa del passaggio della linea stessa. Al fine di non creare ripercussioni sulle attività svolte, si richiede la possibilità di valutare l'inserimento, nel piano particellare di esproprio, di ulteriori aree che potrebbero essere utilizzate per compensare quelle oggetto di esproprio.</p> <p>4) Bretellina di Ingresso in tangenziale da via Pontara Sandri (km 4+525 -4+600). - Dal progetto si evince che l'attuale bretellina di collegamento tra via Pontara Sandri</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Tuttavia si fa presente che per quanto riguarda il cantiere di armamento e tecnologie, non è fattibile un riposizionamento in quanto non è disponibile un'area alternativa che permetta di soddisfare le esigenze di armamento della linea di progetto. La richiesta non può essere accolta in considerazione dei criteri generali che guidano la scelta del posizionamento di tali cantieri, che sono:- connessione ad una linea ferroviaria in esercizio (per l'alimentazione dello stesso con mezzi su rotaia);- connessione ad un'infrastruttura stradale di scorrimento (per l'alimentazione dello stesso con mezzi su gomma);- connessione diretta alla costruenda linea AV/AC; e tenendo in considerazione anche i seguenti vincoli caratterizzanti lo specifico progetto della Linea ferroviaria da costruire nel tratto in esame, ovvero:- forte congestione della linea storica per cui potrebbero essere concesse solo brevi finestre temporali giornaliere per il transito sulla stessa da parte dei mezzi di cantiere, con la conseguenza di non poter considerare aree a nord della linea storica in quanto il cantiere non sarebbe raggiungibile per la maggior parte del tempo;- la fase della I^ Deviazione della linea storica compresa tra le pk 1+473 e 3+451, che per le necessarie fasi di lavoro comporta la deviazione sulla futura sede AV dei treni transitanti sulla linea storica, pertanto tutte le aree a sud in questa tratta, in considerazione anche delle limitazioni sulla linea storica di cui al punto precedente, devono essere escluse in quanto il cantiere non sarebbe raggiungibile;- la livelletta ferroviaria della linea AV che rimane a quote inferiori rispetto alla linea storica prima della pk 1+473 pone dei limiti fisici di impossibilità di collegamento alla linea storica, inoltre la presenza in tale tratto dei vincoli del Parco dell'Adige impedisce un sostanziale utilizzo di tali aree;- la livelletta ferroviaria che si abbassa in trincea tra muri dal km 4+342 per poi proseguire in galleria e la presenza del Raccordo della tangenziale da un lato e dell'Autostrada A4 dall'altro, pongono dei limiti fisici di impossibilità di collegamento alla linea storica a partire dal km 4+342.</p> <p>L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e i.)</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si fa presente che la</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>ed il raccordo Autostradale VR Est verrà demolita. Nell'area compresa tra la bretellina ed il distributore "DB Fuel" vi è un'area della superficie di circa 7.200 mq che lo strumento urbanistico individua quale ZTO "DTR economico-produttiva turistico ricettiva" e sulla quale dovrebbe sorgere, attraverso la stipula di un accordo pubblico/privato ai sensi dell'art. 6 L.R. 11/04, un complesso alberghiero per una volumetria di circa 20.000 mc. L'eliminazione della bretellina renderebbe non più appetibile l'area dal punto di vista commerciale e di conseguenza il beneficio pubblico che il Comune trarrebbe da tale operazione viene annullato. Si richiede quindi che anche in questo tratto la linea ferroviaria possa transitare in tunnel artificiale con il conseguente mantenimento dell'attuale innesto in tangenziale.</p>	<p>necessità di prolungare la galleria artificiale di San Martino Buon Albergo, lato Verona, nasce dalla richiesta dell'Amministrazione del Comune omonimo per garantire la attuale posizione della bretella di collegamento fra Tangenziale e Via Pontara Sandri. In adiacenza a tale bretella dovrebbe sorgere un complesso alberghiero (a seguito di stipula accordo pubblico/privato ai sensi dell'art. 6 L.R. 11/04,). Ciò comporterebbe, necessariamente, una modifica dell'andamento planimetrico approvato dal CIPE nel 2006.</p> <p>Lo sfalsamento altimetrico della linea Alta Velocità richiesto, infatti, comporterebbe ad un certo punto la necessità di spostarsi dalla posizione planimetrica che è prevista, in quel tratto, in stretto affiancamento con la linea storica.</p> <p>Lo spostamento planimetrico, sebbene trasversalmente contenuto, e la traslazione altimetrica entrambi necessari interesserebbero una tratta di sviluppo pari a circa 1.5 km indietro da pk 4+500 fino alla pk 3+000, interessando aree densamente urbanizzate poste in affiancamento al tracciato approvato dal CIPE nel 2006 lungo la viabilità di via Rosalia Serenelli a sud e di Via Antonio Salieri a nord della linea ferroviaria.</p> <p>L'eventuale arretramento verso ovest del completo interrimento della linea AV/AC, risulterebbe poi essere in contraddizione con quanto osservato da altre Amministrazioni limitrofe come il Comune di Verona .</p>
		<p>5) Completamento della rotonda di viale del lavoro / tangenziale est con l'innesto in via Pontara Sandri (km 5+000-5+125) - In riferimento all'opera stradale prevista si richiede che le corsie del raccordo autostradale possano attraversare la rotonda in sede propria sopraelevata, lasciando alla rotonda il compito di regolare maggiormente il traffico locale senza l'interferenza di quello diretto o proveniente dal casello autostradale VR EST o dalla tangenziale sud di Verona. L'intersezione esistente, realizzata a raso, causa notevoli problematiche di traffico che solo attraverso una progettazione del genere potrebbero essere risolte. Si ricorda che tale arteria viene congestionata anche dal flusso di veicoli diretti ai vicini centri commerciali "VR EST" e "Corti Venete".</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'osservazione non è pertinente con il procedimento di VIA in corso. Tuttavia si fa presente che nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte</p>
		<p>6) Interferenze con il Piano Urbanistico Attuativo denominato Case Nuove Nord - approvato con D.C.C. n. 83 del 13.12.2010 - Nel progetto TAV, sia nel piano particolare di esproprio che nelle tavole della cantierizzazione si notano delle interferenze con il Piano Attuativo "Case Nuove Nord", già approvato, convenzionato ed oggetto di parere favorevole di RFI. Si richiede quindi che il cantiere non vada ad interferire con il Piano Attuativo per il quale, nell'immediato futuro, è previsto l'inizio lavori.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. L'interferenza fra il Piano Urbanistico Attuativo "CASE NUOVE NORD" e la linea AV/AC fra le progressive 5+300.00 (sez. 239) e 5+700.00 (sez. 255), è stata attentamente valutata e approfondita dal Proponente.</p> <p>La strada di confine del P.U.A. si rapporta con galleria GA01 a partire dall'attraversamento sul Rosella ad ovest e per tutto il tratto in cui corre parallela alla galleria prima di curvare verso sud all'altezza della progressiva 5+675.00 (sez. 254).</p> <p>Va tenuto in conto che tutte le opere relative alla realizzazione del Piano Case Nuove, saranno di fatto già completate al momento della costruzione della galleria artificiale GA01 della linea AV/AC.</p> <p>L'interferenza potrà essere superata rimodulando il ciglio Nord della strada perimetrale, inserendo un muretto di sostegno come margine finale del complesso di Case Nuove parallelo alla GA01 della linea AV/AC. Questa configurazione progettuale, non richiederebbe l'inserimento di nessuna opera provvisoria</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			lungo il cantiere della galleria artificiale e inoltre, non necessiterebbe di particolari accorgimenti per inserire i dispositivi drenanti, In conclusione, si può dire che l'attuazione del Piano Case Nuove, fermo restando la rimodulazione del ciglio della strada perimetrale di confine a nord della Lottizzazione, non comporta interferenze di rilievo neanche con le opere provvisorie necessarie per la deviazione del torrente Rosella propedeutiche alla costruzione del concio di attraversamento, in corrispondenza della interferenza idraulica con il torrente stesso.
		7) Edifici di cui è previsto l'abbattimento: (km. 5+675 - 5+725) - In riferimento agli edifici di civile abitazione di cui è previsto l'abbattimento, si è notato che nelle tavole del Piano particellare di esproprio i mappali sui quali tali immobili ricadono vengono espropriati parzialmente. Si ritiene che tali aree, qualora fossero destinate a divenire aree marginali, confinanti o comunque a stretto contatto con la sottostante infrastruttura ferroviaria, dovrebbero, su richiesta del proprietario, essere completamente assoggettati alla procedura di esproprio, in quanto aree marginali, prive di capacità edificatoria e sostanzialmente inutilizzabili.	L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.; Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e i.)
		8) Porzione di linea in trincea nel territorio agricolo aperto: (da Km 6+841 a km 7+663) - Il territorio agricolo aperto di San Martino, interessato dal passaggio della linea ferroviaria, è ancora integro e di elevato valore paesaggistico e geomorfologico; la peculiarità di tale area è formata tra l'altro dal reticolo fluviale (fossi, rogge, scoli, canali) utilizzato sia a scopo ittico/agricolo che con funzione scolmatrice in caso di piena dei corsi d'acqua principali. Il progetto prevede l'attraversamento della linea ferroviaria attraverso sifoni formati da tubazioni del diametro di 1500 mm o da scatolari in cls precompresso da 2000x3000 mm. Si ritiene molto probabile che, in caso di scarsa manutenzione delle opere, si possa verificare l'occlusione delle stesse attraverso il deposito dei materiali inerti trasportati dall' acqua. L'Amministrazione di San Martino a tal proposito propone il prolungamento del tunnel artificiale fino al viadotto sul fiume Fibbio (km 7+663). In questo modo verrebbero maggiormente tutelate inoltre le numerose aziende zootecniche presenti in zona.	La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. La richiesta di prolungamento della galleria comporterebbe la necessità dell'abbassamento della livelletta ferroviaria per un tratto di circa 3km da pk 5+850 a pk 8+600 con conseguente necessità di sostituire le prime campate del viadotto Fibbio con un rilevato basso, vista l'esigua altezza del piano ferro sul piano campagna. La soluzione progettuale, non risulta fattibile in quanto peggiorerebbe gli impatti sul territorio sia da un punto di vista idraulico che dal punto di vista idrogeologico. Di seguito si riportano nel dettaglio le motivazioni che non consentono di accogliere la richiesta. Tratto di allungamento della galleria artificiale IL PD prevede i seguenti attraversamenti idraulici con funzionamento a sifone, dimensionati sulla base delle indicazioni avute, a suo tempo, dagli Enti gestori del reticolo irriguo: • pk 6+841 scatolare 2.0m x 2.0m; • pk 7+036 due Ø1500; • pk 7+183 scatolare 2.0m x 3.0m; • pk 7+272 due Ø1500; • pk 7+370 scatolare 2.0m x 3.0m. Tali opere, però, non potrebbero essere mantenute nel caso in cui venisse prolungata la galleria dal momento che sarebbe impossibile far transitare il contributo meteorico al di sopra della galleria artificiale vista l'interferenza della quota di scorrimento dell'attraversamento con la copertura della galleria stessa; tale problema potrebbe essere risolto solo ed esclusivamente abbassando ulteriormente la livelletta ferroviaria di 2 metri con conseguenze molto impattanti sul territorio con particolare riferimento alla risorgiva alla pk 7+651 che verrebbe interferita in modo quasi completo.

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>Risulta, inoltre, non fattibile far transitare il contributo meteorico pari a 350l/s, al di sotto della galleria artificiale perché ciò comporterebbe prevedere per i sifoni un salto idraulico superiore a 12m (come si evince dal profilo riportato nella scheda grafica) del tutto incompatibile con i diaframmi della galleria artificiale. Per quanto esposto, sarebbe impossibile peraltro garantire il mantenimento della continuità del reticolo idraulico/irriguo a meno di realizzazione di un fosso parallelo per tutto lo sviluppo lineare della galleria che interromperebbe il deflusso nei canali irrigui posti a sud del tracciato a danno delle aziende ubicate in quell'area. Tratto di rilevato d'approccio al viadotto FibbioLa necessità di raccordare la livelletta ferroviaria del PD comporta la necessità di un tratto in rilevato in uscita dalla galleria attuale che andrebbe ad interessare aree che l'Autorità di Bacino del Fiume Adige nel Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico evidenzia come zone fragili idraulicamente (mappatura delle aree a pericolosità e rischio idraulico consultabili nel portale cartografico dell'Autorità di Bacino del Fiume Adige – Regione Veneto)Sovrapponendo la soluzione progettuale con la perimetrazione delle aree a pericolosità idraulica, si evince chiaramente che il rilevato d'approccio interferisce con zone a pericolosità e rischio idraulico medio ed elevato (P2-P3 e R2-R3). Sulla base di quanto contenuto nel Piano Stralcio per la tutela del Rischio idrogeologico di bacino dell'Adige redatto dalla Regione Veneto si identificano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aree di pericolosità idraulica media(P2): aree allagate per un evento caratterizzato da un tempo di ritorno pari a 100 anni nelle quali si instaurino condizioni di lama d'acqua massima sul piano campagna compresa tra 0 cm ed 1 m; • aree di pericolosità idraulica elevata (P3): aree allagate o in occasione di un evento di piena con tempo di ritorno di 30 anni e condizioni di lama d'acqua massima raggiunta sul piano campagna compresa tra 50 cm ed 1 m, o per un evento più raro (Tr = 100 anni) con condizioni come quelle stabilite per la pericolosità molto elevata (lama d'acqua massima maggiore di 1 m oppure velocità maggiore di 1 m/s); <p>• aree a rischio idraulico medio (R2): possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche;</p> <p>• aree a rischio idraulico elevato (R3): aree con possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale.</p> <p>Per quanto possibile infittire il rilevato di tombini, il grado di pericolosità aumenterebbe rispetto al PD e ciò viene vietato nelle Norme di Attuazione del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione nella sezione "TITOLO II - AREE DI PERICOLOSITÀ IDRAULICA O GEOLOGICA" che all'Articolo 9 "Disposizioni comuni per le aree di pericolosità idraulica, geologica e da valanga" prevede che si debbano "mantenere le condizioni esistenti di funzionalità idraulica o migliorarle, agevolare e comunque non impedire il deflusso delle piene, non ostacolare il normale deflusso delle acque" e "non aumentare le condizioni di pericolo a</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>9) Aree destinate alla "mitigazione ambientale" (da Km 7+663 a Km 9+300). - Lungo il viadotto "Fibbio" il progetto TAV prevede la creazione di ampie aree destinate a "riqualificazione ambientale". Sul territorio comunale tali aree ammontano a circa 276.000 mq. L'esproprio di aree così vaste pone seri problematiche agli allevamenti zootecnici presenti, che si vedono privati di aree oggi destinate alla produzione del foraggio indispensabile al sostentamento del bestiame. Nelle aree di mitigazione il naturale sviluppo di piante/arbusti infestanti possono causare l'impoverimento dei terreni confinanti destinati alla produzione del foraggio.</p> <p>Al fine di ovviare questi inconvenienti l'Amministrazione propone di traslare parte delle aree di riqualificazione su terreni di proprietà comunale ed in aree di ex cava comunque poste in adiacenza della linea ferroviaria che del tessuto urbano cittadino. L'Amministrazione potrebbe stipulare una convenzione con RFI per l'utilizzo di tali aree come Parco Urbano.</p>	<p>valle o a monte dell'area interessata".</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Le aree destinate alle opere a verde dal km 7+650 al km 9+300, nei documenti di risposta alle richieste di integrazione (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016), sono state ridotte nella zona sud del viadotto: le fasce "macchia arbustiva in ambito agricolo" e "macchia arbustiva con nuclei arborei" sono state eliminate ed è stato inserito un filare alberato.</p> <p>In quest'ambito il tracciato, nonostante si sviluppi in viadotto, dunque senza determinare l'isolamento ecologico della riva del fiume Fibbio, ha ricadute parziali anche sulla connettività ecologica delle aree coinvolte, oltre che produrre un impatto visivo sul paesaggio.</p> <p>Gli interventi previsti in quest'ambito sono, finalizzati a mitigare l'impatto visivo determinato dal viadotto e gli impatti nei confronti dell'ambito naturalistico del Fiume Fibbio e degli ecosistemi ad esso connessi, favorendo la connessione tra le zone ecologico - funzionali e la salvaguardia della biodiversità connesse al corridoio fluviale. Pertanto, la richiesta di traslare le aree di mitigazione non può essere recepita.</p>
		<p>10) Opere di mitigazione e compensazione - L'Amministrazione Comunale ritiene di primaria importanza la realizzazione di opere compensative che ristorino, almeno in parte, la comunità intera dei danni ambientali che inevitabilmente la realizzazione di un'opera di tale portata arrecherà al territorio. Tali richieste hanno lo scopo di limitare, per quanto possibile, l'impatto sulle realtà economiche, produttive e sociali di San Martino Buon Albergo, nonché gli impatti sull'ambiente ed il paesaggio. Di seguito vengono elencate le opere, specialmente di carattere viario (ciclabile e pedonale) ed ambientali che si ritiene debbano essere inserite nel progetto della linea ferroviaria.</p> <p>a. Allargamento via Pontara Sandri Si richiede l'allargamento di Via Pontara Sandri nel tratto tra il distributore di carburanti "DB Fuel" e l'innesto con via Serena, prevedendo inoltre l'allargamento del ponte sulla roggia Rosella.</p>	<p>Le presenti osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS. Le osservazioni non sono pertinenti in quanto esulano dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.</p> <p>Tuttavia si fa presente che nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte</p>
		<p>b. Cavalcaferrovia in località S. Antonio - Tenuto conto dell'annoso ed irrisolto problema dovuto al "taglio" netto del territorio comunale, si richiede la realizzazione di un sovrappasso ferroviario sulla linea storica Milano-Venezia al fine di permettere al traffico veicolare gravante sulla ex S.R. 11 di raggiungere la zona economica produttiva senza utilizzare l'unico sottopasso esistente (via Mazzini e via Marconi), fonte di grave congestionamento del centro storico.</p>	
		<p>c. Pista ciclabile lungo la roggia Rosella Si richiede la realizzazione di una pista ciclopedonale che dall'abitato di S. Antonio possa raggiungere la frazione di Case Nuove lungo la roggia Rosella, utilizzando in larga parte la strada in terreno naturale che affianca il corso d'acqua in questione.</p>	
		<p>d. pista ciclabile lungo la linea ferroviaria storica Si richiede di realizzare una pista ciclabile, in fregio alla linea ferroviaria storica, sfruttando la sede di un binario non più utilizzato. Tale pista, collegherebbe il quar-</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>tiere di S. Antonio (zona Ex Silos Ferruzzi) con il cavalcavia di viale dei Lavoro, per circa 1.300 m.</p> <p>e. Passaggio ciclopedonale sul cavalcavia autostradale di Case Nuove (Via Serena) Nell'ottica di un ristoro dei residenti della frazione di Case Nuove, frazione in cui è prevista la realizzazione del tunnel ferroviario, si richiede che quale opera compensativa possa essere realizzato un passaggio ciclopedonale sul cavalcavia autostradale, tra la sede di Eurospin Italia e l'imbocco di Via Serena.</p> <p>f. Allargamento via Cattaneo Si richiede l'allargamento di via Cattaneo dall'intersezione di via Pontara Sandri fino alla fine del territorio comunale.</p> <p>g. Problematiche relative alla cantierizzazione</p> <p>a) Pavimentazioni: Si ritiene che il passaggio di innumerevoli mezzi di cantiere attraverso tratti di viabilità comunale comporterà un danno notevole alla pavimentazione stradale; viene richiesta perciò la completa ripavimentazione della viabilità, la manutenzione durante le opere anche dei tratti oggetto di occupazione temporanea.</p> <p>b) Monitoraggio della qualità delle acque: preso atto inoltre che molte opere ferroviarie verranno realizzate nel sottosuolo, a contatto con le acque sotterranee, si richiede venga realizzato un monitoraggio costante delle acque di falda e di risorgiva (fontanili di terrazzo).</p> <p>c) Monitoraggio della qualità dell'aria: l'Amministrazione teme che il cantiere che verrà realizzato nel quartiere di Case Nuove per la realizzazione del tunnel ferroviario, possa incidere negativamente sulla qualità dell'aria, già precaria per la vicinanza delle infrastrutture viarie (tangenziale ed autostrada). Si richiede perciò l'installazione di una centralina che controlli i parametri di maggiore impatto (PM10, PM2,5, NOX, SOX, CO, O3, ecc.) da mantenere anche ad opere concluse e da inserire nella rete di monitoraggio gestita da ARPAV.</p> <p>d) Utilizzo di manodopera locale: l'Amministrazione ritiene che un opera di tale portata debba prevedere anche l'utilizzo di maestranze del luogo. A tal proposito si richiede che nelle fasi di lavoro possa essere impiegato, a vario titolo, personale residente nel paese di San Martino Buon Albero sia in modo diretto che attraverso l'indotto creato.</p> <p>e) Interventi per la mitigazione degli impatti generati dalle vibrazioni: si ritiene che per le abitazioni ricadenti nella fascia di rispetto della nuova linea ferroviaria, in particolare per quelle del quartiere Case Nuove, debbano essere messe in atto tutti gli accorgimenti tecnologici necessari a garantire la stabilità e conservazione ed il loro mantenimento alle condizioni pre-opera, valutando inoltre anche adeguate forme di ristoro per i residenti.</p>	<p>Le presenti osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS</p> <p>a) La manutenzione del piano viabile delle strade, qualora oggettivamente dimostrato che risulta danneggiato dal transito dei mezzi impiegati per la costruzione della linea A.V, sarà eseguita dal Contraente Generale;</p> <p>b) Il monitoraggio delle acque di falda e delle risorgive è stato preso in considerazione all'interno del PMA – componente Ambiente Idrico: Acque Sotterranee (cod. IN0D01DI2RHAC0000002D). Per effetto delle richieste di integrazioni in fase di istruttoria V.I.A., il PMA – componente Ambiente Idrico: Acque Sotterranee è stato revisionato. Nelle aree interessate dalla galleria artificiale S. Martino Buonalbergo e dalle relative opere accessorie, si prevede che alcuni dei piezometri a tubo aperto, già indicati con il PD presentato, siano affiancati da piezometri automatizzati che serviranno, in maniera esclusiva (non verranno eseguite altre tipologie di analisi), al controllo in continuo della falda idrica sotterranea nelle fasi di: ante operam, corso d'opera e post operam.</p> <p>Si prevede, inoltre, di installare, sempre in affiancamento/prossimità dei piezometri a tubo aperto già previsti, in totale n°6piezometri automatizzati, che saranno realizzati (con le medesime caratteristiche costruttive);</p> <p>c) Per quanto concerne il monitoraggio dell'atmosfera è previsto un punto di monitoraggio (ATM-M1-SM-001) posizionato in corrispondenza di un ricettore vicino al Fronte Avanzamento Lavori (FAL), prossimo all'area presso cui si prevede la realizzazione dello sbocco della galleria artificiale. Inoltre a circa 80 m dal punto di monitoraggio sono previsti i Cantieri CI 1.4, CO 1.5, CO 1.3, quindi il punto in oggetto è potenzialmente impattato dai lavori di realizzazione della linea e dalle attività previste nei cantiere limitrofi. Inoltre, il punto si trova in prossimità di una strada su cui si prevede un incremento del traffico dovuto al transito dei mezzi di cantiere. Per dettagli si rimanda alla relazione del PMA (cod.IN0D01DI2RHAR0000001D).</p> <p>d) Si evidenzia che per la realizzazione dell'opera il GC dovrà affidare a mezzo di bandi di gara a valenza europea il 60% dei lavori, per il rimanente 40% utilizzerà in primis il proprio personale.</p> <p>e) Sono previsti due punti di monitoraggio (VIB-FER-SM-009 e VIB-CF-SM-010) della componente Vibrazioni entrambi in corrispondenza del quartiere Ca-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>h. Espropri L'Amministrazione Comunale è fermamente orientata alla collaborazione con i soggetti espropriati e l'Ente espropriante, al fine di pervenire alle più rapide risoluzioni delle problematiche e possibilmente senza contenziosi. Rimane inteso che il sacrificio che il cittadino dovrà subire a favore della collettività dovrà essere compensato in maniera adeguata e tale da consentire la ricostruzione della situazione patrimoniale ante esproprio, questo con particolare riferimento ai cittadini che subiranno la demolizione della propria abitazione. Per questa fattispecie l'Amministrazione è pronta ad utilizzare gli strumenti giuridici previsti dalla legge urbanistica regionale (LR. 11/04), in particolare attraverso l'istituto degli accordi pubblico-privato, della compensazione urbanistica e del credito edilizio per permettere ai proprietari di aree ed edifici oggetto di esproprio di recuperare un'adeguata capacità edificatoria su altre aree, anche di proprietà pubblica.</p> <p>11) Cantieri allo sbocco della galleria San Martino: (km 6+800) - Allo sbocco della galleria San Martino, è prevista la realizzazione di n. 2 cantieri, rispettivamente a est e ad ovest del tracciato ferroviario di progetto. Si ritiene che il cantiere posto ad est possa causare problematiche dovute a rumore, vibrazioni, e polveri al vicino complesso immobiliare denominato "Corte San Domenico". Tale corte, schedata nel Piano regolatore Comunale al n. BC_93 delle schede dei beni culturali del territorio, rappresenta un ottimo esempio di corte agricola di antica origine, con peculiari valori architettonici ed ambientale, sede di azienda agricola ed abitata da numerosi nuclei familiari. SI richiede perciò la possibilità di valutare lo spostamento del cantiere denominato "CI. 1.4 e CO. 1.5" in un'area limitrofa ma comunque più distante dal nucleo storico/architettonico.</p>	<p>se Nuove a SM Buonalbergo (relazione PMA Vibrazioni cod. IN0D01D12RHAR000003C). Sulla base dei risultati delle attività di monitoraggio saranno adottati tutti gli accorgimenti necessari a garantire la stabilità, la conservazione ed il mantenimento delle condizioni nella configurazione dei luoghi ante operam. In casi di necessità si prevedrà, inoltre, l'attivazione di misure mitigative dirette sui recettori interessati.</p> <p>L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.. Si fa tuttavia presente che gli indennizzi relativi alle proprietà interessate saranno effettuati sulla base delle normative vigenti (DPR327/2001 e s.m.e i.)</p> <p>In ambito di procedura V.I.A., per effetto delle richieste di integrazione (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016), i cantieri C.I. 1.4 e C.O. 1.5 sono stati spostati a sud in adiacenza al cantiere C.O. 1.3.</p>
125	<p>Sig.ra Lorella Vicentin 14/03/2016 DVA-2016-0006995</p>	<p>La Sig.ra Vicentin ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>1. Il procedimento di approvazione del progetto reso pubblico con annuncio del 30 gennaio us da parte del General Contractor Iricav 2 non rispetta norme importanti come il comma 3 dell'art 165 del Codice Appalti e la legge regionale del Veneto 10/1999:</p> <p>a. La sintesi non tecnica avara di elementi informativi utili alla informazione e alla partecipazione.</p> <p>b. La frammentazione dei lotti per la procedura di valutazione d'impatto ambientale confligge con il comma 5 ter dell'art. 166 del Codice Appalti che prescrive la VIA sull'intero progetto. La VIA quindi doveva riguardare il tratto Montebello / Vicenza / Grisignano.</p> <p>c. Leso anche la partecipazione al procedimento secondo le modalità previste dall'art 165 comma 3 del Codice Appalti " il progetto preliminare è corredato anche dallo studio di impatto ambientale e reso pubblico secondo le procedure previste</p>	<p>1.Gli adempimenti procedurali posti in essere sono stati quelli previsti dalla disciplina afferente alla legge Obiettivo, trattandosi di opera di competenza statale.</p> <p>Per quanto attiene gli altri contenuti delle richieste si rimanda alle controdeduzioni delle osservazioni n° 105.1</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>dalla legge nazionale e regionale " Gli art 15.16 e 22 della legge regionale del Veneto n 10 del 1999 prescrivono la presentazione pubblica del progetto e dello studio di impatto ambientale entro 20 gg dalla pubblicazione dell'annuncio pubblico del procedimento di via. Procedura non applicata che rende nullo l'intero procedimento perché lede il Principio di Partecipazione sancito: a) nel Regolamento (CE) n. 1367/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 6 settembre 2006 che regola l'applicazione alle istituzioni e agli organi comunitari delle disposizioni della convenzione di Aarhus sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (G.U.U.E. 25.9.2006, n. L 264) ; b) nella direttiva 2003/4/CE concernente l'accesso del pubblico sulla informazione ambientale.</p>	
		<p>2. Nel territorio del comune di Montecchio gravano infrastrutture puntuali rappresentate da attività industriali e del terziario e infrastrutture lineari come l'autostrada A 4, la statale 11, la linea ferroviaria storica, la costruenda Pedemontana, il programmato Sistema delle Tangenziali Venete (Si.Ta.Ve) e ora la linea alta velocità. Tutte queste infrastrutture generano impatti che si cumulano e che non risultano valutati nello studio di impatto ambientale del progetto Vr.Pv/Pd.</p>	<p>2.VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 6.4, 38.7, 30.3, 83.6g.</p>
		<p>3. <i>Siti inquinati</i>. Il tracciato del progetto av Verona PV/Bivio Vicenza interferisce nel territorio del comune di Montecchio con due siti classificati " potenzialmente inquinati". I siti sono aree occupate da pregressi insediamenti manifatturieri e sono l'Italpesatura Snc e la Veneta Tecnologie -Geloi e Castegnaro. Considerata l'area molto antropizzata, l'obbligo superata la CSC è rappresentato dalla caratterizzazione del sito e dalla analisi di rischio- sito specifica. La procedura coinvolge la Regione come autorità procedente e i proprietari dell'area. Nessuna procedura di "messa in sicurezza" ed eventuale "bonifica", ma nemmeno la "messa in sicurezza operativa", che ha lo scopo di garantire un adeguato livello di sicurezza per le persone e per l'ambiente in attesa degli interventi ulteriori. In quest'area sono previsti lavori di sbancamento e la successiva realizzazione della "sede stradale" che sostiene la massicciata in pietrisco che posa sullo strato di sub ballast in conglomerato bituminoso, adagiato sul terreno compattato (nel caso di Vr Pd potenzialmente inquinato), dello spessore di almeno 30 cm e supercompattato.</p>	<p>3.Il proponente non ha potuto effettuare tutte le analisi nella fase preliminare. Per la realizzazione dell'opera ha ipotizzato la rimozione di uno strato di circa 1,5 mt di materiale da gestire nell'ambito della normativa sui rifiuti</p>
		<p>4. a. Si richiede espressamente alla Commissione Speciale VIA di valutare la compatibilità dell'impianto Nuova Missilgas Sri, deposito di gas liquefatti, nel territorio del Comune in un raggio inferiore al km rispetto alla realizzazione del 2 subplotto della Vr Pv/Bivio. La Missilgas srl dista 530 metri dalla linea av e l'attività consiste nell'essere un deposito di gas liquefatto con una quantità massima di gas presente pari a 67 tonnellate. Nel rapporto Analisi di Sicurezza l'evento incidentale rappresentato dal rilascio di gas è ritenuto come area di rilascio con raggio pari a 9 metri zona di sicuro impatto e un raggio pari a 20 metri zona di danno. b. Si chiede alla Commissione Speciale VIA di valutare la congruità dei raggi di azione di potenziali eventi incidentali la FIS, Fabbrica Italiana Sintetici (FIS) (art 8 dlgs 334/1999) stabilimento chimico, che dista dalla linea 750 metri nel Rapporto</p>	<p>4. Le 2 aziende a rischio di incidenti rilevanti sono state riportate nei documenti del Proponente, con relative schede monografiche. Come asserito nell'osservazione le aziende non interferiscono con l'opera in progetto</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Analisi di Sicurezza come scenario incidentale si prevede il rilascio con raggio d'influenza massima fino a 170 metri.</p>	
		<p>5. Sicurezza nell'affiancamento ferrovia/strada. Nel territorio s'incrociano la futura Si.Ta.Ve. la line av come da progetto e il casello della A4 4. Ai fini della sicurezza si chiede di verificare la possibilità di redazione di analisi probabilistica connessa a condizioni di potenziale interferenza dovuta a ipotesi incidentali</p>	<p>5.Quanto indicato nell'osservazione riveste carattere di evento accidentale</p>
		<p>6. Cantiere operativo nel Comune di Montecchio per tempo stimato in 66 mesi. Le emissioni d'inquinanti e di particolato sospeso PM10 e PM 2,5 sono stimate e dichiarate compatibili attraverso la stima operata attraverso, il modello CALMET-CALPUF. Al netto della considerazione comune a gran parte dei modelli usati nella costruzione di grandi opere di non considerare tra i dati metereologici il gradiente termico verticale per la definizione delle condizioni di stabilità dell'atmosfera e per la definizione dell'altezza e intensità di inversioni termiche c'è da considerare la congruità del modello di dispersione in uno specifico territorio oltre che alla incertezza delle stime modellistiche, Incertezza insita nelle stime modellistiche e dove si legge nella "Guideline on Air Quality Models" (US-EPA, 2005)" che i modelli sono più affidabili per stime di concentrazioni medie di lungo periodo, piuttosto che per concentrazioni di breve periodo in specifici siti e che le stime relative ai massimi di concentrazione vanno ritenute ragionevolmente affidabili come ordine di grandezza. Sovrastima dei massimi dell'ordine del 10 fino al 40% sono citati come tipici. La normativa italiana, similmente, (DM 60/02) prevede un'incertezza del 30% per le medie annue del 50% per quelle orarie e giornaliere !! Considerata la presenza sul territorio di problematiche ambientali gravissime. Si chiede alla Commissione di effettuare al comparazione in termini di coerenza ed efficienza tra il modello utilizzato nel Sia che è il CALMET-CALPUF e il modello AERMOD che è il modello gaussiano di riferimento dell'EPA per gli inquinanti primari .</p>	<p>6.I due modelli sono equivalenti come dimostrano numerosi riferimenti di letteratura (Busini et al. Comparison of CALPUFF and AERMOD models for odour dispersion simulation Chemical Engineering Transactions, 30, 205-210 DOI:10.3303/CET1230035). Tuttavia, nella "Relazione specialistica atmosfera" del sub lotto 2 il modello scelto per la valutazione delle ricadute al suolo è AERMOD</p>
		<p>7. <i>Vibrazioni.</i> L'impatto da vibrazioni durante la fase di cantierizzazione dell'opera connessa a un notevole traffico veicolare di mezzi che utilizzerò la statale per Altavilla rendono altamente impattante i presunti ottimistici 66 mesi previsti. Le abitazioni coinvolte dalle vibrazioni sono 168. Problema vibrazionale inferiore ma sempre problema sarà nella fase di esercizio. La vibrazione nel terreno generato dalla infrastruttura ferroviaria al transito dei convogli è uno degli elementi di MASSIMO IMPATTO ambientale nelle aree urbane. "Gli aspetti relativi alla propagazione nel terreno sono a tutt'oggi la parte di maggiore indeterminazione nello sviluppo dei modelli previsionali dell'interazione tra struttura e ambiente ...(.)" scrive il General Contractor di una diversa tratta la BsNr. Iricav 2 nel tratto Verona - Padova (Sia 1996 pag 467 - 468) scriveva che " l'attenuazione geometrica e lo smorzamento del mezzo contribuiscono a rendere il fenomeno critico ALMENO entro una fascia di CENTO metri dall'asse ferroviario ". I riferimenti " normativi" sono le UNI 9614 che fanno esplicito riferimento al traffico ferroviario indicando i valori limite di vibrazione e la norma ISO 2631 DADI.</p>	<p>7.Nell'approfondimento prodotto per effetto delle richieste di integrazioni, è stato verificato lo scenario cautelativo di transito contemporaneo di n. 3 convogli sui binari più prossimi a ciascun ricettore, evento raro ma possibile. Tenuto conto che già per le emissioni era stata considerata come emissione caratteristica il 90° percentile dei dati rilevati in campo, la stima effettuata risulta essere decisamente prudenziale.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>8. La cava denominata La Gualda ha una capacità pari a 642.472 m3 e quindi ai sensi della vigente legislazione va sottoposta valutazione d'impatto ambientale di competenza della Regione Veneto.</p> <p>9. L'Allegato XXI dell'art 164 dlgs 163/2006 prescrive il possesso di un sistema di gestione ambientale. Presente nella documentazione il manuale di SGA per il sublotto n 1 e assente il manuale per il sublotto n 2.</p> <p>10. Nel piano di monitoraggio ai sensi dei Dlgs 152/2006 e 163/2006 mancano completamente tra i parametri descrittori le sostanze perfluoro-alchiliche.</p>	<p>8.L'osservazione è da ritenersi superata. Nella configurazione dello scenario alternativo ai siti di approvvigionamento di materiale inerte e deposito dei materiali di scavo individuati nel Progetto Definitivo, definito per effetto delle richieste di integrazione (nota prot. 0001350 del 14.04.2016) la cava apri e chiudi "La Gualda" è stata eliminata.</p> <p>9.Il documento Linee guida per il Sistema di gestione ambientale dei cantieri è presente sia per il sublotto 1 sia per il sublotto 2</p> <p>10. VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5.4, 6.10, 9.6,38.6, 83.6., 105.10, 120.3</p>
126	<p>Sig. Daniele Nottegar per conto del comitato "Cittadini contro il disastro TAV" 14/03/2016DVA-2016-0006985</p>	<p>Il Sig. Nottegar per conto del Comitato "Cittadini contro il disastro TAV" ha presentato le seguenti osservazioni in merito al "Cambio tipo di alimentazione elettrica della linea" Visto che nel documento IN0D01D12RGSA0000001E è stato accertato che il sistema di alimentazione 2 x 25 kV c.a. - 50 Hz è in grado di assicurare la potenzialità richiesta, mentre quello a 3 kV c.c. non appare altrettanto idoneo in relazione ai limiti d'impiego legati al valore della tensione di linea ed all'architettura dell'impianto", la decisione di cambiare il sistema di alimentazione da 2 x 25 kV c.a. - 50 Hz a 3 kV c.c. deve essere stata presa in base "ai risultati delle sperimentazioni citate in precedenza e/o al tracciato prescelto e alle tappe realizzative ed in relazione agli oneri conseguenti", si richiede: 1) Quali sono stati i risultati delle sperimentazioni citate e perché hanno portato a questo cambiamento che contrasta con la Risoluzione n° 8- 00053 della IX Commissione Trasporti della Camera.2) Se esiste una relazione dettagliata che motivi la suddetta scelta.3) Visto che questo cambia completamente una importante variabile ambientale rispetto al progetto preliminare e visto che l' alimentazione elettrica interessa tutto il tracciato, si chiede se la VIA non dovrebbe essere rifatta su tutto il progetto e non solo sulle varianti.4) Il parere del CIPE datato 6 dicembre 2006 che dando parere favorevole sul progetto preliminare della "AV/AC Linea Torino – Venezia, tratta AV/AC Verona – Padova" richiedeva che il progetto definitivo contenesse "“l' adeguato dettaglio del modello di esercizio (numero di convogli, tipologia e caratteristiche, velocità di transito, etc.) corrispondente alla domanda di traffico che l' opera, anno per anno, è chiamata a soddisfare lungo tutto l' arco della sua vita utile, tenuto conto dell' entrata in esercizio degli interventi connessi. Sulla base di questo modello d' esercizio andranno adeguatamente aggiornate tutte le stime previsionali d' impatto già elaborate per ogni componente ambientale, integrando e modificando di conseguenza i contenuti del progetto".Se esiste il modello di esercizio visto che sembra non esserci tra i documenti depositati per la VIA.</p>	<p>1,2) L'elettrificazione della linea da 25Kv a 3Kv, nel SIA sono stati riportati i dati come desunti nei documenti progettuali e a questi si rimanda per gli specifici riferimenti tecnici. In particolare, sono descritte sinteticamente le motivazioni che hanno portato RFI a scegliere l'architettura a 3kV nel documento IM0000F18RGTE0000001A – "Relazione generale impianti TE" al paragrafo 3.1.1.. Il documento fa parte dello studio di fattibilità conseguente al protocollo di intesa del 29/07/2014 per l'attraversamento del territorio vicentino con la linea AV/AC Verona-Padova.3) Si escludono le motivazioni riportate per un "rifacimento" della V.I.A. sull'intero tracciato del sub-lotto 1;4) Il modello di esercizio è presente nei documenti del S.I.A.-Relazione Quadro di Riferimento Progettuale;</p>
127	<p>Sig. Diego Falezza 14/03/2016 DVA-2016-0006984</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONE N°85 DOCUMENTO DVA-2016-0006075</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°85</p>
128	<p>Sig. Gianfranco Gaspari 14/03/2016 DVA-2016-0006987</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONE N°85 DOCUMENTO DVA-2016-0006075</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°85</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
129	Sig.ra Alessandra Cavazzola 14/03/2016 DVA-2016-0006989	VEDI OSSERVAZIONE N°85 DOCUMENTO DVA-2016-0006075	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°85
130	Sig. Teodorino Brancaleone 14/03/2016 DVA-2016-0006990	VEDI OSSERVAZIONE N°85 DOCUMENTO DVA-2016-0006075	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°85
131	Sig. Sergio Pernigotti 14/03/2016 DVA-2016-0006986	VEDI OSSERVAZIONE N°85 DOCUMENTO DVA-2016-0006075	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°85
132	Sig. Achille Giona 14/03/2016 DVA-2016-0007005	VEDI OSSERVAZIONE N° 23 DOCUMENTO DVA-2016-0005066	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 23
133	Associazione WWF veronese 14/03/2016 DVA-2016-0006932	<p>L'Associazione WWF veronese ha presentato le seguenti osservazioni e richieste:</p> <p>1. La VIA doveva riferirsi al tratto mancante Montebello- Vicenza-Grisignano di Zocco. Ulteriori gravi inadempienze riguardano la mancata pubblicizzazione della verifica di ottemperanza alle prescrizioni al progetto preliminare approvato con delibera 94/2006, la presentazione del Piano Terre e Rocce da Scavo di cui al DM 61/2012, la mancata VIA all'elettrodotto da 132 Kv di alimentazione della linea AV e infine la valutazione d'incidenza ambientale sui siti interferiti o contigui alla linea AV.</p> <p>2. In riferimento alla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto definitivo e che riguarda le varianti di San Bonifacio e della linea storica oltre che della Montebello-Bivio Vicenza mai assoggettata a VIA, tre elettrodotti e un cavidotto si rileva che la doppia procedura di ItalFerr Spa e del General Contractor sullo stesso progetto definitivo con la presenza sul sito del Ministero dell'Ambiente di documenti afferenti allo studio di impatto ambientale depositati in data 30 ottobre ledono il diritto di partecipazione e hanno determinato perdita di valore patrimoniale a residenze, aziende e terreni agricoli su una procedura palesemente illegittima attesa la evidente difformità da norme nazionali e comunitarie. In aggiunta al mancato rispetto di norme del Codice Appalti riferite alla VIA il principio di partecipazione dei cittadini, al procedimento è prescritto nelle direttive 2003/4/CE, recepita nel D.Lgs 195/2005, e nella direttiva 2003/35/CE nonché nel Codice dell'Ambiente.</p> <p>3. Il lotto costruttivo Verona PV-Bivio Vicenza è parte del progetto AV Verona-Padova incluso nella delibera Cipe 121/2001 e tra gli interventi presenti nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica che doveva essere sottoposto alla VAS da parte del Ministero dell'Ambiente. Le norme che disciplinano il PGTL e le opere connesse e pertanto il progetto Vr-Pd deve superare positivamente la Vas condotta sul piano o su programma sovraordinato che consente di selezionare i progetti sulla base della coerenza della sostenibilità ambientale valutata sull'intera area Padana.</p> <p>4. <i>Siti inquinati</i>- Il progetto Verona PV-Bivio Vicenza intercetta vari siti inquinati. Tra questi il sito ferroviario di Verona PV di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana risulta essere potenzialmente inquinato. Considerata l'area molto antropizzata e l'obbligo superata la CSC è obbligatoria la caratterizzazione del sito e l'analisi di ri-</p>	<p>1.È inconferente l'osservazione circa l'asserita incompletezza documentale del progetto del lotto funzionale, atteso che gli elaborati presentati riguardano esclusivamente a parte di opera che si intende eseguire e non il progetto dell'intera tratta. Quanto all'osservazione di cui all'assenza dei documenti Relazione di Ottemperanza, Piano delle terre e Rocce da Scavo e alla mancanza di Studio di Impatto Ambientale per gli elettrodotti e della Valutazione di Incidenza, questa risulta infondata in quanto sono tutti compresi nei documenti presentati dal Proponente.</p> <p>2.L'osservazione riferita alla doppia procedura è inconferente: ItalFerr fa parte della struttura di supporto del soggetto aggiudicatore RFI ed è pertanto titolato ad avviare i procedimenti preordinati alla dichiarazione di pubblica utilità, una volta acquisite le necessarie approvazioni. Si precisa che la data del 30 ottobre non costituiva l'istanza per l'avvio del procedimento diretto all'acquisizione del parere sulla compatibilità ambientale, che invece è stata prodotta successivamente. Di conseguenza, trattandosi di una nota con finalità diverse dall'istanza VIA, non si pone il problema della conformità rispetto alla normativa di settore.</p> <p>3.VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5.2, 30.1, 38.2.</p> <p>4.Il proponente ha effettuato una verifica preliminare in base alla quale ha riscontrato dei superamenti dei limiti di colonna, nello stesso documento IN0D00DI2RGIM0003001 B, ha dichiarato che rimuoverà il materiale previo avvio dell'iter ex art. 242 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., come previsto dalla</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>schio specifica. L'intera procedura che coinvolge la Regione come autorità procedente e Rfi come proprietario dell'area è completamente assente. Nessuna procedura di messa in sicurezza ed eventuale bonifica ma nemmeno la messa in sicurezza operativa che ha lo scopo di garantire un adeguato livello di sicurezza per le persone e per l'ambiente in attesa degli interventi ulteriori. In quest'area sono previsti lavori di sbancamento e la successiva realizzazione della "sede stradale" che sostiene la massicciata in pietrisco che posa sullo strato di sub ballast in conglomerato bituminoso, adagiato sul terreno compattato (nel caso di Vr Pv potenzialmente inquinato), dello spessore di almeno 30 cm e supercompattato. Analoga situazione si riscontra lungo l'area di rispetto (30 metri ai sensi del DPR 753/1980 dalla faccia esterna di entrambe le rotaie estreme) lungo la via Bernini Buri e nell'area compresa tra la linea storica FS e via Campagnole.</p>	<p>normativa vigente</p>
		<p>5. <i>Sic e ZPS</i> - Nel Sia accluso al progetto definitivo, sono presenti due Relazioni di Incidenza una per il primo sub lotto e un'altra per il secondo. Nella sintesi non tecnica che dovrebbe essere il documento per la partecipazione del cittadino al procedimento sotto la denominazione di "Studio d'incidenza" (pag 44 e 45 sub lotto uno; pag 38 e 39 sub lotto 2) si afferma che entro un buffer di 10 km sono stati considerati 6 Sic che si "sono fermati alla fase di screening" e uno "SIC fiume Adige tra Verona est e Badia Polesine" che "termina al secondo livello" ovvero in una "valutazione appropriata". Nella documentazione con codice elaborato IN0D00D12RHIM0004001C sono elencate in inglese le schede dei Sic delle ZPS interferiti dall'opera. Gli unici riferimenti legislativi nella sintesi non tecnica sono il dpr 357/1997 e la direttiva 92/43/CEE. Lo Studio di Incidenza "non sembra affatto rispondere a quanto prescritto dalla Direttiva 92/43/CEE", e nemmeno al decreto di recepimento della direttiva, in particolare il DPR 357/97 (Allegato G) ed il DPR 120/03, né alla delibera della Giunta della Regione Veneto DGR 2299/2014. Le Relazioni devono ottemperare a tutti i contenuti previsti dagli allegati riportati. Quest'obbligo trova la sua ratio nel fatto che la mancanza o la marginalità di uno o più elementi richiesti dalla legislazione nazionale e comunitaria rendono impossibile esprimere una valutazione attendibile atteso che non consente di analizzare nel dettaglio i possibili impatti dell'opera o del progetto. Tali significative difformità fanno ritenere le Relazioni di Incidenza non conformi al quadro normativo vigente.</p>	<p>5. La relazione di Incidenza è stata redatta in coerenza con quanto disciplinato nell'articolo 5 del Decreto del Presidente della Repubblica del 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i. (Regolamento di attuazione della Direttiva 92/43/CEE" relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche") e con la normativa regionale vigente</p>
		<p>6. <i>Cantieri</i> - Nella documentazione acclusa e coerentemente con quanto disposto dalla lettera m) punto 10 Allegato XXI art 164 Codice Appalti è presente il manuale di Sistema di Gestione Ambientale per il primo sub lotto, ma manca per il secondo lotto.</p>	<p>6. Il documento Linee guida per il Sistema di gestione ambientale dei cantieri è presente sia per il sublotto 1 sia per il sublotto 2</p>
		<p>7. Relativamente alla normativa che disciplina le terre e rocce da scavo, rappresentata nella parte V del decreto legislativo 152 del 2006, nel DM 161/2012 e nei correttivi a quest'ultimo, introdotti con il decreto "emergenze" (DL 43/2013), il decreto del "fare" (69/2013) e attualmente con il decreto "sbloccacantieri". (DL 133/2014) si rileva l'opportunità di fare anche riferimento a quanto stabilito dalla Circolare 5205 del 15 luglio 2005 del Ministero dell'Ambiente. La Circolare contiene le disposizioni operative per il settore ambientale. In particolare recita la disposizione</p>	<p>7. Il proponente ha presentato istanza per la gestione dei materiali di scavo secondo quanto disciplinato al D.M. 161/2012. Il documento è stato redatto con lo scopo di descrivere esaustivamente i flussi previsti per i materiali di scavo del presente lotto funzionale e dare piena rappresentazione a tutti gli aspetti richiesti dalla vigente normativa in tema di gestione degli stessi ed in particolare di quanto esplicitamente richiesto dal D.M. 161/2012.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>“aggregato riciclato per la realizzazione di sottofondi stradali, ferroviari, aeroportuali secondo le indicazioni UNI-EN 13285:2004 ; UNI EN933-1; UNI EN 933-8; UNI EN1097/2; Norma Armonizzata UNI EN 13242/2004. La mancata conformità dei trattamenti alle norme UNI EN di riferimento rendono problematico considerare sottoprodotto il materiale scavato, venendo meno il vincolo della normalità della pratica industriale, che è il presupposto affinché il materiale di scavo non rientri nella normativa di disciplina dei rifiuti speciali.</p>	
		<p>8. <i>Gallerie San Martino singola canna a doppio binario della lunghezza di 1900 m</i> - Nella scheda denominata relativa all'elencazione della “Normativa di Riferimento” non compaiono, le norme relative al DM del MIT e la Decisione della CE del dicembre 2007.</p>	<p>8. Il proponente ha presentato l'Analisi del Rischio e La Analisi di Vulnerabilità in riferimento alla seguente Normativa: D.M. MIT del 28 ottobre 2005 “Sicurezza nelle gallerie ferroviarie” (G. U n. 83 aprile 2006) e Decisione della C.E. 2008/163/CE del 20 dicembre 2007 (STI).</p>
		<p>9. Nel quadro di riferimento progettuale non compare l'analisi economica costi benefici che evidenzia i valori unitari e il tasso di redditività interna dell'investimento come prescrive l'art 4 comma 3 DPCM 27 dicembre 1988.</p>	<p>9. VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 10.2, 30.4, 70.13, 103.9.</p>
		<p>10. Il 79% del primo sub-lotto è costituito da rilevati, il 15% da viadotti e il resto da gallerie. Tipologie costruttive che comunque turbano le condizioni idrogeologiche in un contesto territoriale fortemente antropizzato e con la falda a pochi metri dal p.c. Di certo saranno seri problemi di interferenza con il rischio idraulico e al drenaggio delle falde proprio in corrispondenza della galleria di San Martino. Relativamente a questa vitale risorsa quale è l'acqua non risultano dati nella sintesi tecnica che costituisce il riferimento per una partecipazione attiva dei cittadini come la vigente legislazione prescrive che quantifichino il consumo complessivo di acqua per realizzare l'infrastruttura. L'acqua sarà utilizzata in quantità considerevoli. Poiché l'acqua è sottoposta a forti pressioni, sia di tipo qualitativo, sia quantitativo; la sintesi non tecnica, avrebbe dovuto fornire un bilancio materiale attendibile relativo all'acqua, specificando i quantitativi da usare e, soprattutto, quali fonti di approvvigionamento saranno oggetto di sfruttamento. Un forte prelievo da falda potrebbe contribuire a causare fenomeni indesiderati, come per esempio un aumento della subsidenza nel territorio. Preoccupazioni ulteriori riguardano le acque sotterranee. La preoccupazione si fonda sul rischio di interferenza quantitativa e qualitativa prodotto da scavi soprattutto per la realizzazione della galleria. Tutte le operazioni di consolidamento, impermeabilizzazione e sostegno richiedono l'uso di materiali additivi che sono miscele quasi sempre inquinanti per le acque sotterranee. Il D.Lgs 152 del 1999 impone di non interferire con le aree di salvaguardia delle fonti d'acqua destinate al consumo umano ed elenca le opere che sono inibite tra le quali rientrano cave, discariche e gallerie. La ristrettezza delle risorse comunali irrette dai vincoli del patto di stabilità rendono legittima la richiesta di costituzione di un Fondo “fideiussorio” a cui attinge un eventuale Osservatorio per rimuovere quelle interferenze negative prodotte dalla cantierizzazione e che impatterebbero negativamente sulla economia locale costituita da turismo ed agricoltura di eccellenza. Nella Strategia sui Cambiamenti Climatici rappresentata dalle Linee Guida del Ministero dell'Ambiente e mai minimamente presa in considerazione; in questo pro-</p>	<p>Lo studio idrologico ed idraulico redatto in fase di progettazione definitiva è stato finalizzato ad individuare tutte le soluzioni progettuali che consentissero di fornire al territorio un'infrastruttura strategica compatibile idraulicamente con i territori attraversati. Per le valutazioni in merito all'efficienza del reticolo idrografico interferito sono stati acquisiti tutti gli studi sviluppati dagli enti di gestione del territorio, inoltre il progetto stesso è stato inserito in un quadro di strumenti legislativi e di pianificazione territoriali, sia già esistenti che in via di approvazione, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> · piani generali di bonifica e di tutela del territorio rurale; · P.A.I. <p>Pur non avendo valore urbanistico o pianificatorio, ai fini della progettazione, si è tenuto in considerazione anche quanto previsto nel Piano di Gestione del Rischio Alluvioni; direttiva che istituisce un quadro omogeneo a livello europeo per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni con l'obiettivo ultimo di ridurre le conseguenze negative per la salute umana. L'utilizzo di quanto redatto dagli Enti, la perimetrazione delle aree da attenzionare, l'individuazione di zone coinvolte da fenomeni di esondazione diffusa sul piano campagna ha comportato l'adozione di opportuni presidi idraulici, adeguate opere di trasparenza/continuità idraulica, opportuni volumi di invaso tant'è che approfondimenti progettuali, richieste dalle Autorità idrauliche competenti, hanno confermato il rispetto del principio dell'invarianza idraulica per Tr=100 anni. Si rimanda allo studio idrologico ed idraulico redatto a valle delle richieste di pervenute da parte dell'Autorità di Bacino del Fiume Adige (prot. 160 del 22-01-2016) e dell'Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta - Bacchiglione (prot. 170 del 25-01-2016) presente nella documentazione consegnata per effetto delle integrazioni (prot. 0001350 CT VIA del 14/04/2016)</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>getto si riferisce che l'opzione preferenziale debba essere l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove e grandi opere e effettuando una valutazione ponderata degli standard di efficienza delle infrastrutture e della loro vulnerabilità ai cambiamenti climatici rispetto alla loro funzionalità. Questo consente, tra l'altro, di limitare il consumo di suolo non antropizzato. Nell'ultimo Rapporto di Ispra sul consumo di suolo il Veneto si colloca al secondo posto con un consumo pari all'11,1%. Il suolo consumato nelle province di Verona e Vicenza è pari a 61.000 ettari! Strettamente correlato alla Strategia di Adattamento ai Cambiamenti Climatici è il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni di cui alla direttiva 2007/60/CE. Valutazione e gestione del rischio normata nel D.Lgs 49/2010 che nella redazione delle mappe di rischio da alluvione tiene conto dell'uso del territorio e quindi delle allocazioni e densità d'infrastrutture puntuali e lineari. Il Comitato Istituzionale del bacino idrografico delle Alpi Orientali che comprende i fiumi Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta, Bacchiglione e Adige ha adottato il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni che alla luce del V Rapporto IPCC, della 21 Cop di Parigi e della componente ambientale suolo, atmosfera e ambiente idrico sarebbe opportuno e auspicabile considerare nell'ambito della procedura di VIA per opere ad elevato impatto ambientale.</p>	
		<p>11. <i>Particolato (PM10 E PM2.5)</i> - Si richiede alla Commissione di prescrivere nel parere di VIA una valutazione d'impatto sanitario (VIS) secondo le recenti Linee Guida elaborate da Ispra. Nel 2014, la Regione Lombardia ha approvato con D.G.R. n. 1266 del 24/01/2014 le Linee Guida per la componente salute pubblica degli Studi di Impatto Ambientale (SIA), con il fine di assicurare un adeguato supporto tecnico- amministrativo alle Autorità competenti in materia di VIA.</p>	<p>Si prende atto dell' osservazione.</p>
		<p>L'Associazione WWF fa inoltre le seguenti richieste: 12. la velocità di tracciato di 115 km/h sia mantenuta fino alla progressiva km 3+200 (corrispondente al confine orientale della proprietà dell'Istituto Sorelle della Misericordia); i treni per percorrere il tratto in questione, impiegheranno solo 7 secondi in più.</p>	<p>L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA</p>
		<p>13. l'interasse delle due linee (Linea Storica e Linea AV-AC) che mediamente è prevista dal progetto in 15 m circa, sia ridotto a max. 12 m, con ulteriore possibile riduzione, sostituendo i pali della T.E (Trazione Elettrica) con portali che servano tutti e quattro i binari;</p>	<p>L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA</p>
		<p>14. sia rivisto il progetto nelle parti riguardanti il sistema di raccolta delle acque al piede dei rilevati e alla base dei muri di sostegno, in quanto si potrebbero risparmiare almeno 5 m di occupazione del territorio per un tratto di almeno 2000 m, corrispondenti a ca. 10.000 mq.;</p>	<p>Gli studi effettuati garantiscono approfondimenti tecnico progettuali atti alla definizione delle diverse tipologie d'opera</p>
		<p>15. sia utilizzata Via Serenelli come sede della nuova linea e, previo accordo con l'Istituto Sorelle della Misericordia, venga risistemata la viabilità interna all'Istituto in modo da poter permettere l'utilizzo del passo carraio di via Campagnole;</p>	<p>L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA</p>
		<p>16. sia realizzato un nuovo sottovia stradale al progressivo km 3+400 circa che colleghi, con una nuova bretella di circa 500 m, via Pontara Sandri con la rotatoria della tangenziale ad est di San Michele e intercettando il prolungamento di via Antonio</p>	<p>L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Salieri già previsto dal progetto;</p> <p>17. siano salvaguardati tutti gli attraversamenti della linea ferroviaria, pedonali e stradali che dall’abitato di San Michele portano al Parco dell’Adige:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ sottopassaggio via Orti Trezza progr. km 1+250 circa (manca nel progetto) ▪ sottopassaggio piazza Garibaldi progr. km 1+375 circa (manca nel progetto) ▪ sottopasso chiesetta di San Rocco progr. km 1+870 circa (previsto il prolungamento ma non la strada) ▪ sottovia via Bernini Buri progr. km 2+200 (previsto) ▪ sottopassaggio via Campagnole progr. km 2+509 (previsto); 	<p>17. Nel PD tutti gli attuali sottopassi pedonali/ciclopeditoni presenti nella tratta sul territorio comunale sono mantenuti con una larghezza minima, tale da consentire il passaggio in sicurezza dei ciclisti nelle due direzioni di marcia. Si evidenzia che con la richiesta al punto successivo b) viene studiato anche l’inserimento di un nuovo collegamento ciclopeditono, mediante sottovia tra via Campagnole e via Salieri.</p>
		<p>18. valutare l’impatto ambientale, definendo preventivamente al progetto esecutivo il traffico indotto (numero camion, frequenza, percorsi nell’area e nel quartiere), il rumore, l’inquinamento atmosferico aggiuntivo e la durata dei lavori in fase di costruzione della tratta urbana;</p>	<p>In risposta alle richieste di integrazioni in fase di procedura VIA, è stato redatto uno studio di traffico riportato nell’elaborato IN0D01DI2SDCA0 000001A. In tale studio sono stati valutati anche gli scenari alternativi ovvero sia la configurazione prevista nel Progetto Definitivo presentato (Scenario 0) che in altri tre possibili scenari alternativi per l’approvvigionamento e lo stoccaggio di materiali, prevalentemente al mercato (Scenario 1) o misti (Scenari 2 e 3). Tali scenari, nel modello di traffico predisposto, sono caratterizzati da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • matrici Origine/Destinazione espresse in termini di viaggi medi/ora diversificati per i giorni dei 51 mesi del periodo di movimentazione degli inerti; • grafi rappresentativi della rete stradale utilizzata e corrispondente a quella di massimo utilizzo della rete autostradale e/o delle piste di cantiere.
		<p>19. considerare prioritariamente la salvaguardia delle risorgive esistenti nell’area (almeno due non sono indicate), intercettando con canalette inerbite e trattando le acque di prima pioggia della piattaforma ferroviaria prima dello scarico nelle vasche di laminazione, per evitare lo scorrimento superficiale con recapito diretto nel torrente Valpantena e quindi nell’Adige, come prescritto dall’art. 39, comma 9, del Piano Regionale di Tutela delle Acque;</p>	<p>In fase di PD sono stati previsti adeguatamente gli interventi atti alla tutela delle risorgive</p>
		<p>20. inserire nel progetto la conservazione-valorizzazione della “Fonte delle Monache”, bene storico di proprietà comunale, progr. Km 1+325, compresa nel mappale del Giarol Grande e riprogettazione delle vasche di laminazione;</p>	<p>La soluzione atta a preservare e tutelare lo storico manufatto denominato “Fonte delle Monache”, oltre che il collegamento pedonale del menzionato quartiere e della adiacente zona delle risorgive, comporterebbe la previsione di 2 nuovi sottopassi e l’inserimento di una opera di scavalco del sedime della Fonte delle Monache.</p>
		<p>21. non intercettare o deviare con opere di qualsiasi tipo l’attuale naturale flusso delle acque di superficie o profonde che scendono verso l’Adige ad impedire l’inaridimento delle aree a valle del percorso della TAV sia a Parco naturale che agricole.</p>	<p>21. Risulta ovviamente impossibile evitare qualsiasi interferenza del reticolo idrografico superficiale con il tracciato ferroviario, tuttavia lo studio idrologico-idraulico condotto ha garantito la compatibilità idraulica dell’infrastruttura ferroviaria prevedendo opere di trasparenza idrauliche che potessero garantire la continuità del reticolo idrografico superficiale in corrispondenza dell’infrastruttura.</p>
		<p>22. prevedere un ripristino progressivo, e non a fine lavori, delle piste-strade di servizio al cantiere sulla tratta Verona-Vicenza, per ridurre la durata delle occupazioni provvisorie ed evitare disagi per circa 6 anni al quartiere S. Michele;</p>	<p>22. VEDI CONTRODEDUZIONE DELL’OSSERVAZIONE N° 103.22</p>
		<p>23 indicare e motivare preventivamente i criteri di individuazione– localizzazione delle aree di cantiere, oltre alla programmazione e organizzazione dei lavori, in modo da permettere la presentazione di specifiche osservazioni, ridurre la durata</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS. Il tratto della nuova pista di cantiere ricade all’interno di un’area di mitigazione prevista nel PD, quindi oggetto di esproprio (intervento di ricostituzione della fascia boscata in-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>dell'occupazione e spreco di suolo (ad esempio la strada di cantiere, prevista all'interno del parco dell'Adige deve essere spostata ai piedi della nuova linea, senza occupare suolo agricolo nel fondo comunale denominato Giarol Grande);</p>	<p>terferita lungo la linea storica; ricostituzione lungo il nuovo margine determinato dall'AV-AC nell'ambito del Parco dell'Adige (dal km 0+600 al km 1+600). In fase di PE, si potrà verificare la possibilità che a fine lavori, all'interno del previsto intervento a verde del PD, si possa ripristinare il percorso pedonale, pavimentando i tratti di pista di cantiere e destinandoli percorsi ciclo-pedonali.</p>
		<p>24. localizzare il campo base nell'area dell'ex Tiberghien, recuperando parzialmente un bene abbandonato e garantendone la custodia;</p>	<p>Per effetto delle richieste di integrazioni in fase di istruttoria V.I.A, il campo base CB1.1 è stato spostato dalla posizione prevista in località Pellegrina in un'altra area posta circa 1 km più a nord di proprietà comunale in località Matarrana.</p>
		<p>25. stralciare il ricorso a cave di prestito per garantire il materiale necessario alle opere facendo riferimento a materiali derivati da selezione, lavorazione e riciclo di inerti, ancorché materiale da cava già autorizzato:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ considerando che la Regione Veneto, in linea con le indicazioni dell'Unione Europea e nazionale, nel Piano per la Gestione dei Rifiuti approvato nel 2015 ha indicato tra i principali obiettivi il riciclaggio e il recupero di materia a tutti i livelli; ▪ considerando che la quantità di materiali da demolizione- costruzione ammonta a circa 6 milioni di tonnellate, di cui circa 1,1 milione di ton. nella sola provincia di Verona; ▪ considerando che il materiale da cava già estratto in Veneto è disponibile per soddisfare la domanda regionale per il prossimo ventennio, anche tenendo conto degli infausti e altrettanto improbabili consumi degli anni novanta; <p>si chiede che il progetto venga rivisto e prenda in considerazione l'effettiva quantità di materiali di recupero da demolizione e costruzione, e solamente in seguito si valuti l'utilizzo di materiale già autorizzato e stoccato nella cave attive, stralciando definitivamente la possibilità di far ricorso alle cave di prestito;</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5.4 c, 12, 70 punto 26, 95 punto 12</p>
		<p>26. ridurre l'impatto ambientale e paesaggistico interrando la linea ad alta tensione che alimenta la sottostazione a confine col comune di S. Martino B.A.;</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 103. punto 25</p>
		<p>27. mascherare-schermare con essenze vegetali ed alberature, utilizzando tecniche di ingegneria naturalistica le murature di sostegno alla linea TAV verso il Parco dell'Adige e verso l'area agricola adiacente alla linea ferroviaria, impiegando varie essenze arbustive e arboree autoctone tipiche dei luoghi interessati dai lavori, atte a formare una fascia boscata a planimetria irregolare, priva di rigidità, creando in tal modo un raccordo paesaggistico con le attuali aree boscate del Parco Naturale dell'Adige.</p>	<p>Nella definizione delle opere a verde è stata privilegiata la scelta di essenze autoctone</p>
		<p>28. escludere in tutte le strutture murarie l'utilizzo di ghiaie provenienti da cave di prestito vicine o remote aperte nell'alveo dell'Adige, tenendo conto che il fiume è stato impoverito di materiali nei tempi passati e non può sopportare ulteriori impoverimenti.</p> <p>Si propone come compensazioni per i quartieri e per la città :</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione</p>
		<p>29. promuovere e favorire la realizzazione di linee urbane di trasporto rapido di massa a trazione elettrica sulle reti esistenti e sottoutilizzate, tali da avviare finalmente quel Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, già presente nel PTRC vigente approvato nel 1992, fondato sulla necessità di offrire collegamenti TPL tra i</p>	<p>L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>bacini di utenza provinciali, già ricadenti a ridosso o in prossimità delle linee ferroviarie esistenti, e la città di Verona.</p> <p>30. analogamente ad altre realtà (Trento) interessate dalla TAV, realizzare nel territorio del Comune Provincia di Verona e lungo il tracciato delle linee esistenti nuove stazioni-fermata per permettere l'avvio di un servizio ferroviario metropolitano sopra descritto verso le direttrici Peschiera, Domegliara, Mantova, Legnago, Nogara e San Bonifacio.</p> <p>31. restituire all'uso pubblico l'area dismessa dello scalo merci (57 ettari cioè 570.000 mq) da destinare a parco e bosco urbano con l'acquisizione del bene pubblico prima dell'avvio dei lavori, previo accordo col Comune di Verona; dando l'avvio alla formazione del bosco a dare all'area appena acquisita dal Comune di Verona;</p> <p>32. prevedere che l'acquisizione di personale per la per la realizzazione della linea TAV Verona Vicenza sia riservata al settore edilizio locale, considerando che nel Progetto Definitivo è previsto l'impiego di 190 impiegati e 740 operai.</p> <p>33. nella documentazione non è stato rilevato un pioppo nero secolare.</p>	<p>L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA</p> <p>L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA</p> <p>L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA</p> <p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 103. punto 33, 133 punto 33</p>
134	<p>Sigg. Lorenzo Cailotto, Alessandro Cappellotto, Orlando Peserico e Daniele Povolo 15/03/2016 DVA-2016-0007149</p>	<p>I Sigg. Lorenzo Cailotto, Alessandro Cappellotto, Peserico Orlando e Daniele Povolo, residenti nei Comuni dell'alto vicentino, interessati all' opera in oggetto, "quali utenti e potenziali utenti per quanto competenti," hanno inviato un fascicolo relativamente alla tratta di linea tra la nuova stazione Montecchio e quella di Grisignano di Zocco, articolato secondo i seguenti punti: - PREMESSA: stato delle cose, ... 0 VIE-FERRO SUE LEVATE, per treni, pedoni e ciclisti 1 STAZIONI e FERMATE: V.le Roma a Vicenza, Altavilla, ... Montecchio e Fiera 2 OPERE AGGIUNTIVE: filobus, viabilità e canali 3 STRUTTURA, descrizione, probabili costi, tempi e modalità costruttive; 4 LE OPERE SUELEVATE: cantierizzazione, mitigazioni e manutenzione; 5 AUSPICI Affinché vengano considerate le preposte per migliorare l'Opera.</p>	<p>Le osservazioni non sono pertinenti in quanto esulano dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto.</p>
135	<p>Consorzio di bonifica Alta Pianura Veneta 15/03/2016 DVA-2016-0007137</p>	<p>Il Consorzio di bonifica Alta Pianura Veneta ha presentato le seguenti osservazioni: OSSERVAZIONE N.1. SUB LOTTO 2 MONTEBELLO VICENTINO - BIVIO VICENZA (KM 32+525,00- KM 44+250, 03) Da Km 38+450 a Km 38+600. In comune di Montecchio Maggiore (VI), in vista della futura nuova stazione, ma in ogni caso, in corrispondenza con un'area fortemente antropizzata e soggetta a numerosi allagamenti in caso di fenomeni meteorologici avversi, è necessario, ai fini del mantenimento dell'invarianza idraulica e della sicurezza dell'area, valutare la creazione di un vaso per la laminazione delle piene a monte del tracciato ferroviario, in grado di contenere circa 45.000-50.000 mc ove il terreno è attualmente interessato da colture agricole ed è soggetto a periodici allagamenti. La nuova posizione del bacino consentirebbe inoltre di poter disporre di un maggiore volume di laminazione, aumentando la sicurezza idraulica della zona.</p>	<p>L'osservazione è stata avanzata, sempre nell'ambito della procedura Cds, dal Comune di Altavilla Vicentina. Nel PE saranno verificate le condizioni per la fattibilità delle soluzioni proposte.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Da Km 35+050 a Km 36+525.</p> <p>In comune di Montecchio Maggiore (VI), le acque superficiali, defluendo lungo la rete di scolo gestita dallo scrivente consorzio {direzione NE-SW), incontrano dei restringimenti in corrispondenza del tracciato autostrada/e e ferroviario attuali, Tali restringimenti comportano una limitazione della portata ed il rigurgito verso monte, in grado di creare allagamenti in occasione di eventi meteorici intensi. Si prescrive di mantenere la continuità idraulica e un adeguato dimensionamento dei manufatti di attraversamento con il tracciato al fine di contenere le problematiche di smaltimento delle portate già esistenti nell'area in oggetto in particolare in corrispondenza delle Progressive 35+425- 35+475.</p> <p>Inoltre, dal momento che la futura nuova stazione ricadrà in corrispondenza del canale denominato "nuovo scolo Cavazza", recentemente realizzato nell'ambito dei lavori per la realizzazione del nuovo svincolo autostradale allo scopo di scaricare parte della portata in eccesso proveniente dal centro abitato di Montecchio Maggiore, è indispensabile adeguare il nuovo fosso di guardia che andrà realizzato in cls a sud della nuova linea ferroviaria dalla progressiva 35+050 alla progressiva 36+525. Il nuovofossato dovrà avere una base b=2.50 m, H=1.50 m con pendenza difondo direzione Vicenza-Verona.</p>	
		<p>OSSERVAZIONE N. 2. SUB LOTTO 2 MONTEBELLO VICENTINO - BIVIO VICENZA (KM 32+525,00- KM 44+250, 03)</p> <p>Da Km 40+900 a Km 41+000.</p> <p>In tale tratto, a valle della linea ferroviaria, è pianificato un bacino di laminazione. La zona, essendo priva di canali di scolo; comprometterebbe la funzione del manufatto di laminazione, che tratterrebbe le acque meteoriche durante gli eventi meteorologici intensi, ma non permetterebbe un corretto e sicuro suo svuotamento. A tale proposito, si consiglia di studiare una soluzione progettuale alternativa per una completa efficienza dello smaltimento delle acque meteoriche.</p>	
136	<p>Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio 16/03/2016 DVA-2016-0007268</p>	<p>Il Comitato civico di Via Nogarole, del Comitato civico di Prova, del Comitato civico per Lobia e Comitato civico per la tutela ambiente e del paesaggio di San Bonifacio chiedono di ritornare alla soluzione progettuale originaria per li tratto di attraversamento del comune di San Bonifacio (VR),in affiancamento alla linea storica.</p> <p>La Variante a sud, introdotta nel Progetto Definitivo, introduce infatti problematiche e impatti che non sono stati sufficientemente valutati e considerati nell'adozione di tale soluzione.</p>	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 1, 13, 20, 32.5, 36.1, 70.14
137	<p>Sig. Daniele Nottegar per conto del Comitato "Cittadini contro il disastro TAV" di Verona 17/03/2016DVA-2016-0007432</p>	<p>Il Sig. Nottegar per conto del Comitato "Cittadini contro il disastro TAV" chiede che la procedura di valutazione ambientale venga reiterata su tutto il progetto preliminare (il cui parere di VIA è del 6 dicembre 2005).</p>	<p>L'art. 26, comma 6, del Testo Unico Ambiente prevede che il termine di cinque anni (dalla pubblicazione del provvedimento di VIA) entro cui i lavori devono essere realizzati vale soltanto per i procedimenti avviati successivamente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo 16 gennaio 2008 n. 4, pertanto, come peraltro rilevato anche dal sig. Nottegar nell'osservazione presentata, non trova applicazione nel caso di specie.Per quanto attiene l'elettrificazione della linea da 25Kv a 3Kv, nel SIA sono stati riportati i dati come desunti nei documenti progettuali e a questi si rimanda per gli specifici riferimenti tecnici. In</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			particolare, sono descritte sinteticamente le motivazioni che hanno portato RFI a scegliere l'architettura a 3kV nel documento IM0000F18RGTE0000001A – “Relazione generale impianti TE” al paragrafo 3.1.1.. Il documento fa parte dello studio di fattibilità conseguente al protocollo di intesa del 29/07/2014 per l'attraversamento del territorio vicentino con la linea AV/AC Verona-Padova.
138	Società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. 17/03/2016 DVA-2016-0007349	<p>La Società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. ha presentato le seguenti prescrizioni:</p> <p>PRESCRIZIONE 1 - Gli immobili in proprietà della Concessionaria rivestono carattere di demanialità - avvinti alla categoria del demanio eventuale - carattere impresso ad essi sin dalla loro acquisizione, così pure determinato dalla funzione che gli stessi esplicano. Detti immobili saranno, al termine del rapporto concessorio vigente, devoluti al concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale - Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali. Per questa ragione essi non possono essere assoggettati ad espropriazione né a servitù ma, per gli interventi funzionali alla realizzazione dell'opera ferroviaria ed interessanti sia la proprietà autostradale che le relative fasce di rispetto, i rapporti dovranno essere disciplinati mediante specifica convenzione a titolo oneroso da sottoporre alla preventiva approvazione del concedente Ministero delle Infrastrutture e Trasporti -DGVCA;</p> <p>PRESCRIZIONE 2 - Sono parimenti da convenzionare a titolo oneroso tutti gli interventi per la collocazione/spostamento di sopra (elettrorodotti) e sottoservizi previsti in attraversamento dell'infrastruttura autostradale e/o in parallelismo all'interno della fascia di rispetto;</p> <p>PRESCRIZIONE 3 - Qualora enti gestori di sottoservizi dovessero eseguire interventi di spostamento e adeguamento dei loro impianti in corrispondenza delle pertinenze autostradali, i relativi progetti dovranno essere preventivamente approvati e convenzionati con Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.;</p> <p>PRESCRIZIONE 4 - Le occupazioni provvisorie di aree di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. dovranno essere regolarizzate mediante atto convenzionale/concessorio a titolo oneroso. Nessun immobile di BS-PD dovrà essere assoggettato a vincoli/servitù a favore di enti terzi, ma sarà osservato esclusivamente il regime convenzionale/concessorio oneroso;</p> <p>PRESCRIZIONE 5 - Le opere afferenti i manufatti posti nella fascia di rispetto autostrada/e dovranno essere regolarizzate mediante l'atto convenzionale, ovvero, se successive, mediante atto istruttorio presso l'Ente Concedente;</p> <p>PRESCRIZIONE 6 - Le opere della linea AV/ AC interferenti dovranno essere compatibili con un futuro ampliamento della sede autostrada/e per consentire la realizzazione della 4 ° corsia;</p> <p>PRESCRIZIONE 7 - Per tutte le lavorazioni dalle quali derivi il rischio di indurre cedimenti alla piattaforma delle strade ed ai relativi manufatti in gestione ad Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., sia previsto un sistema di monitoraggio da concordare con la Concessionaria ed il Concedente autostradale;</p> <p>PRESCRIZIONE 8 - All'interno della proprietà di Autostrada Brescia Verona Vi-</p>	<p>Le osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS. In fase di progettazione esecutiva e durante i lavori sarà effettuato tra il proponente e la Società Autostrade Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. l'opportuno coordinamento per la verifica delle interferenze già tenute in conto dal PD.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>enza Padova S.p.A., sia prevista la rimozione delle opere provvisorie necessarie per la costruzione della linea ferroviaria, affinché le stesse non costituiscano limitazione o impedimento per eventuali successivi interventi sui sedimi stradali;</p>	
		<p>PRESCRIZIONE 9 - Tutte le nuove opere d'arte sovrappassanti l'autostrada e le relative pertinenze, come pure i nuovi sottopassi, dovranno essere dotate di reti di protezione laterale di altezza complessiva minima 3,20 m comprensiva dell'aggetto in sommità e maglia della rete non superiore a 3x3 cm. La fascia di base dovrà essere cieca nel caso di reti di protezione su competenze della linea AV/AC;</p>	
		<p>PRESCRIZIONE 10 - Garantire dimensioni dei cordoli laterali delle opere d'arte tali da permettere il posizionamento delle reti di protezione ad una distanza non inferiore alla distanza di lavoro "w" dei dispositivi di ritenuta ed inoltre tali da consentire il passaggio tra rete di protezione e barriera di sicurezza;</p>	
		<p>PRESCRIZIONE 11 - Nel caso di lavori che comportino cantieri interferenti con il traffico veicolare sull'autostrada A4, dovrà essere sempre garantito il transito del traffico su tre corsie per senso di marcia aventi larghezza non inferiore a 3,5 m. Dovrà inoltre essere sempre garantito il transito del traffico con velocità non inferiore a 110 km/h;</p>	
		<p>PRESCRIZIONE 12 - Nel caso di lavori che comportino cantieri interferenti con caselli autostradali sull'autostrada A4, dovrà essere sempre garantito il transito in entrata ed in uscita;</p>	
		<p>PRESCRIZIONE 13 - Tutta la segnaletica dei cantieri autostradali e dei tratti di pertinenza dovrà essere rispettosa del manuale "Norme di sicurezza per l'esecuzione di lavori sull'autostrada in presenza di traffico" (M.O. 01 S.M. rev. 05) edizione febbraio 2014 e s.m.i.;</p>	
		<p>PRESCRIZIONE 14 - L'utilizzo della viabilità in gestione per il collegamento dei cantieri ferroviari dovrà essere concordato e convenzionato con il Concessionario ed il Concedente autostradale;</p>	
		<p>PRESCRIZIONE 15 - Nel caso di opere realizzate a spinta con sovrastanti corsie autostrada/i e relative pertinenze dovrà, in sede progettuale ed esecutiva, essere garantito che il varo a spinta non provochi sollevamenti del manto stradale;</p>	
		<p>PRESCRIZIONE 16 - In tutti i casi in cui sono previste interferenze con sottoservizi relative ad impianti autostradali, si dovrà sempre garantirne il regolare funzionamento individuando idonee soluzioni da concordare con il Concessionario autostradale;</p>	
		<p>PRESCRIZIONE 17 - Si dovranno prevedere linee telematiche di protezione al fine di evitare qualsiasi disservizio conseguente a guasti dei collegamenti telematici a servizio degli impianti autostradali, che possano accidentalmente verificarsi durante le lavorazioni;</p>	
		<p>PRESCRIZIONE 18 - Tutti i rapporti inerenti la realizzazione della nuova linea ferroviaria dovranno essere regolati con specifica Convenzione sottoscritta da Concessionario autostradale, Concedente autostradale e proponente ferroviario, con oneri a carico di quest'ultimo;</p>	
		<p>PRESCRIZIONE 19 - Con riferimento dell'art. 170 comma 3 del D.Lgs 163/2006,</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		dovrà essere prodotto il documento "programma degli spostamenti e attraversamenti e di quant'altro necessario alla risoluzione delle interferenze", completo delle informazioni dettagliate sulle interferenze con le pertinenze.	
		<p>Interferenza 1.1 Aree di cantiere e nuovo sottopasso di attraversamento presso il raccordo autostradale di Verona est - Le operazioni di varo contemplino ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di sollevamenti e/o cedimenti dei rilevati stradali.</p> <p>A fine lavori è necessaria la rimozione di tutte le opere provvisionali realizzate all'interno della piattaforma stradale.</p> <p>Saranno individuati, in accordo con Concessionaria/Concedente autostradale, più opportuni interventi di chiusura del sottopasso al termine dell'utilizzo dello stesso. L'intervento deve essere corredato di tutte le opere di completamento stradale necessarie, quali l'adeguamento dei sicurvia, eventuali reti di protezione, alloggiamenti per cavidotti, ecc....</p>	
		<p>Interferenza 1.2 Affiancamento al raccordo autostradale di Verona est. - 1.Le opere provvisionali per il sostegno degli scavi nei tratti in affiancamento siano previste ad una distanza mai inferiore a 3 m dal ciglio bitumato della piattaforma autostradale.2. Non siano realizzati tiranti per il sostegno di manufatti ferroviari in proprietà autostradale.3. Siano valutati sistemi di protezione della linea ferroviaria differenti dalle barriere di sicurezza stradale di classe superiore a quella richiesta dalla normativa.4. E' auspicabile la realizzazione di uno stradello di servizio negli spazi interclusi tra raccordo autostradale e nuova linea ferroviaria, tale da facilitare l'accessibilità e le attività manutentive di entrambe le infrastrutture.</p>	
		<p>Interferenza 1.3 Dismissione dell'innesto sul raccordo autostradale stradale di Verona est. - Siano previsti adeguati interventi sulla piattaforma del raccordo autostradale di ripristino della continuità della sezione trasversale, recuperando dall'attuale sezione stradale allargata solo una piazzola di sosta. L'intervento sia corredato di tutte le opere di completamento stradale necessarie quali sicurvia, modifica della segnaletica, alloggiamenti per cavidotti, ecc.</p>	
		<p>Interferenza 1.4 Interventi presso lo svincolo sul raccordo autostradale di Verona est. - Si chiede di individuare una diversa sistemazione dello svincolo che garantisca un livello di efficienza non inferiore a quello dello stato di fatto, delivellando l'intersezione secondo schemi da concordare con Concedente e Concessionario autostradale.</p> <p>La previsione del nuovo asse sovrappassante o sottopassante la rotatoria potrebbe essere sviluppata secondo i parametri progettuali della categoria C1 del DM del 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade", avendo cura di non ridurre le zone di scambio interposte tra lo svincolo in argomento e quello esistente più a sud.</p> <p>La costruzione della galleria artificiale contempli ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di cedimenti dei sovrastanti rilevati stradali. L'intervento sia corredato, inoltre, da tutte le opere di completamento stradale necessarie quali illuminazione, adeguamento della segnaletica, sicurvia, ecc.</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Interferenza 1.5 Scatolare di deviazione del torrente Rosella per l'attraversamento del raccordo autostradale di Verona est. - In alternativa alla realizzazione in opera del manufatto, si chiede di valutare la possibilità del varo a spinta, al fine di ridurre l'impatto sul traffico stradale.</p> <p>In ogni caso è necessaria la rimozione, a fine lavori, di tutte le opere provvisorie realizzate all'interno della piattaforma stradale.</p> <p>L'intervento sia inoltre corredato da tutte le opere di finitura stradale necessarie quali adeguamento dei sicurvia, alloggiamenti cavidotti, ecc.</p>	
		<p>Interferenza 1.6 Attraversamento delle piste dello svincolo di collegamento tra la A4, la tangenziale sud di Verona e il raccordo autostradale di Verona est. - Si richiede al proponente della linea AV idonea documentazione tecnica atta a dimostrare:</p> <p>a) la compatibilità planoaltimetrica tra la linea AV e le piste dello svincolo;</p> <p>b) le modalità di ripristino delle piste dello svincolo di collegamento tra la tangenziale sud di Verona, l'autostrada A4 e la viabilità esterna a fine lavori.</p> <p>L'intervento sia corredato, inoltre, da tutte le opere di completamento stradale necessarie quali illuminazione, sicurvia, segnaletica, alloggiamenti cavidotti, ecc.</p>	
		<p>Interferenza 1.7 Opere idrauliche di attraversamento delle sedi stradali ad est della linea ferroviaria. - Le operazioni di varo dei n° 3 manufatti a spinta siano progettate con l'obiettivo prioritario di evitare, o comunque di minimizzare, le limitazioni al traffico autostradale.</p> <p>Le operazioni di varo, con particolare riferimento all'attraversamento dell'A4 che presenta una ricopertura di appena 1 m, contemplino ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di sollevamenti e/o cedimenti dei rilevati autostradali.</p> <p>E' inoltre necessaria la rimozione, a fine lavori, di tutte le opere provvisorie realizzate all'interno della piattaforma stradale.</p>	
		<p>Interferenza 1.8 Opere idrauliche di attraversamento delle sedi stradali ad ovest della linea ferroviaria. - L'intervento di attraversamento con varo a spinta dello svincolo autostradale, dell'A4 e della tangenziale sud di Verona appare critico in ragione della lunghezza dell'attraversamento e, soprattutto, della limitatissima ricopertura del manufatto: si chiede pertanto di rivedere la proposta progettuale al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza per il traffico autostradale.</p> <p>Le operazioni di varo siano progettate con l'obiettivo prioritario di evitare, o comunque di minimizzare, le limitazioni al traffico autostradale e contemplino ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di sollevamenti e/o cedimenti dei rilevati autostradali.</p> <p>E' inoltre necessaria la rimozione, a fine lavori, di tutte le opere provvisorie realizzate all'interno della piattaforma stradale.</p>	
		<p>Interferenza 1.9 Attraversamento del centro di manutenzione annesso al casello di Verona est e relative pertinenze. - a) Necessita che il proponente ferroviario presenti una proposta che garantisca la piena funzionalità del centro di manutenzione durante i lavori di costruzione della linea AV, nonché il ripristino della piena funzionalità al</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>termine degli stessi, eventualmente anche tramite acquisizione di nuove aree (da utilizzare in via provvisoria e, successivamente, da anettere alle competenze autostradali) a ripristino di quelle occupate dalla linea ferroviaria.</p> <p>b) Si chiede la ricostruzione definitiva del fabbricato di deposito sale ad adeguata distanza dalla nuova galleria artificiale. Le caratteristiche del nuovo fabbricato dovranno essere concordate con il Concessionario/ Concedente autostradale.</p> <p>c) Le operazioni di costruzione della galleria ferroviaria contemplino ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di cedimenti delle sovrastanti pertinenze autostradali.</p> <p>d) Sia risolta l'interferenza tra l'uscita di sicurezza/stazione di pompaggio e la viabilità di accesso al centro di manutenzione.</p>	
		<p>Interferenza 1.10 Attraversamento dell'autostrada A4 e della pista di svincolo per l'entrata in direzione Milano del casello di Verona est. - Le deviazioni dell'autostrada e le limitazioni al traffico siano revisionate in conformità alle indicazioni riportate diffusamente nella presente scheda.</p> <p>Le operazioni di varo contemplino ogni predisposizione e accorgimento necessario a garantire l'assenza di sollevamenti e/o cedimenti dei rilevati autostradali.</p> <p>E' necessaria la rimozione, a fine lavori, di tutte le opere provvisorie realizzate all'interno della piattaforma stradale.</p> <p>Il ripristino della sede autostradale e della pista di svincolo interferita, sia corredato da tutte le opere di completamento stradale necessarie quali illuminazione, sicurvia, segnaletica, alloggiamenti cavidotti, ecc.</p> <p>Considerato che, in base al Piano di emergenza predisposto dalla Provincia e dalla Prefettura di Verona, la SP 38 della Porcilana costituisce un itinerario alternativo alla A4 per i percorsi est/ovest nella tratta San Bonifacio - Verona, è necessario garantire la non simultaneità di lavori su entrambe le arterie.</p>	
		<p>Interferenza 1.12 Intersezione di due elettrodotti con l'A4 e la tangenziale sud di Verona - Siano forniti elementi di valutazione in merito ad eventuali interferenze con il traffico autostradale.</p>	
		<p>San Bonifacio - Interferenza 2.01 Svincolo bretella di collegamento SR 11- SP 38 Porcilana - E' necessario il pieno rispetto delle indicazioni normative inerenti la sicurezza stradale. Riprogettare l'intervento in argomento prevedendo una soluzione di svincolo che garantisca pari livello di efficienza e sicurezza dell'esistente. Si dovranno garantire dimensioni dei cordoli laterali delle opere d'arte tali da permettere il posizionamento delle reti di protezione ad una distanza non inferiore alla distanza di lavoro "w" dei dispositivi di ritenuta ed inoltre tali da consentire il passaggio tra rete di protezione e barriera di sicurezza. Tutte le nuove opere d'arte sovrappassanti l'autostrada e le relative pertinenze, come pure i nuovi sottopassi, dovranno essere dotate di reti di protezione laterale di altezza complessiva minima 3,20 m comprensiva dell'oggetto in sommità e maglia della rete non superiore a 3x3 cm. La fascia di base dovrà essere cieca nel caso di reti di protezione su competenze della linea AV/AC. Sui manufatti deve essere prevista l'accessibilità di tutte le parti di opera oggetto di ispezione e manutenzione. Durante le varie fasi deve essere sempre garan-</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>tita l'illuminazione della viabilità nei tratti in cui vi sia conflitto fra i vari flussi di traffico e nei casi in cui vi sia presenza di scarsa visibilità. Terminati i lavori, gli impianti, dovranno garantire i livelli di illuminazione previsti dalle norme UNI EN13201 e UNI EN11248. Durante le fasi di lavoro dovrà sempre essere garantita la continuità del collegamento. In sede di rilascio di eventuali Ordinanze saranno fornite le prescrizioni a cui l'Impresa si dovrà attenere per l'esecuzione dei lavori. Gli oneri di manutenzione di nuovi manufatti saranno a carico di RFI.</p>	
		<p>San Bonifacio -- Interferenza 2.02 - Intersezione di due elettrodotti con l'A4 - Siano forniti elementi di valutazione in merito ad eventuali interferenze con il traffico autostradale.</p>	
		<p>Montebello - Interferenza 3.01 - Modifica rampa cavalcavia autostradale al km. 315,097 carreggiata est - I lavori di demolizione e costruzione della nuova rampa di accesso al cavalcavia esistente non dovranno comportare limitazioni al traffico autostradale sottostante</p>	
		<p>Montebello - Interferenza 3.02 - Deviazione torrente Acquetta - Si prescrive che l'occupazione, anche temporanea, di area superficiale e sotterranea venga contenuta al di fuori della proprietà autostradale. Ad ulteriore tutela della fascia di rispetto autostradale, si dovrà realizzare un muro di contenimento delle acque a partire dal cavalcavia pedonale che precede il torrente Acquetta per un tratto ed una altezza da concordare con la Concedente Autostradale. Si prescrive che l'occupazione, anche temporanea, di area superficiale e sotterranea venga contenuta al di fuori della proprietà autostradale. Ad ulteriore tutela della fascia di rispetto autostradale, si dovrà realizzare un muro di contenimento delle acque a partire dal cavalcavia pedonale che precede il torrente Acquetta per un tratto ed una altezza da concordare con la Concedente Autostradale.</p>	
		<p>Montecchio Maggiore - Interferenza 4.01 - Galleria artificiale GA03 - Il progetto dell'AV/AC, non essendo lo scenario previsto compatibile con le tempistiche dei lavori di Autostrada Brescia Padova S.p.A., deve essere adeguato e reso compatibile con le opere della Concessionaria Autostradale già approvate ed autorizzate. Durante le fasi di lavoro dovrà sempre essere garantita il transito sull'autostrada con tre corsie per ogni senso di marcia di larghezza non inferiore a 3,5 m.</p>	
		<p>Montecchio Maggiore - Interferenza 4.02 – Galleria artificiale GA04 - Il proponente ferroviario deve rendere compatibile il progetto definitivo della Linea AV/AC con le opere già autorizzate nell'ambito del progetto della "Nuova autostazione di Montecchio Maggiore e collegamenti con la viabilità ordinaria".</p>	
		<p>Montecchio Maggiore - Interferenza 4.03 – Viabilità di accesso alla nuova autostazione di Montecchio Maggiore - Necessita che il proponente della linea AV/AC metta a disposizione idonea documentazione illustrativa di tutti interventi proposti, riguardanti anche la</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>nuova stazione ferroviaria, che tengano conto delle opere già eseguite o in corso di realizzazione da parte di Autostrada Brescia - Padova: successivamente potranno essere presentate ulteriori specifiche richieste di prescrizione.</p> <p>Sulla scorta della documentazione messa a disposizione è possibile formulare solo le seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di una rotatoria di diametro adeguato sulla bretella di proprietà di Autostrada Brescia - Padova, al fine di renderla compatibile al transito di mezzi pesanti ed ai flussi traffico previsti. Detta rotatoria dovrà essere mantenuta in via definitiva in ragione dei nuovi collegamenti che è chiamata a servire; • Durante le fasi di lavoro dovrà sempre essere garantita la funzionalità del nuovo casello e la continuità del collegamento della Variante alla SP 500 con la RS 11; • In sede di rilascio di eventuali Ordinanze saranno fornite le prescrizioni a cui l'Impresa si dovrà attenere per l'esecuzione dei lavori; • Deve essere verificato il corretto dimensionamento del parcheggio per tenere conto del diverso uso e della variazione di destinazione rispetto a quella iniziale; • Gli oneri di manutenzione del parcheggio saranno a carico di R.F.I. 	
		<p>Montecchio Maggiore -- Interferenza 4.04 – Interferenza linea AV/AC con cavalcavia esistente - Necessita che il proponente IricAV Due verifichi con certezza l'inesistenza di interferenze con l'opera già realizzata da Autostrada Brescia - Padova provvedendo eventualmente ad adeguare la linea AV/AC alle strutture esistenti oggetto di Convenzione Contrattuale ATTR. 744/B di data 16/01/2013.</p>	
		<p>Vicenza -- Interferenza 5.01 – B.T.S. - Necessita che il proponente IricAV Due verifichi con certezza l'inesistenza di interferenze con l'opera già realizzata da Autostrada Brescia - Padova provvedendo eventualmente ad adeguare la linea AV/AC alle strutture esistenti già realizzate, traslando la posizione del radio Base, compatibilmente con quanto consentito dalla tecnologia, ed allontanandolo dalla rampa di decelerazione</p>	
139	Comune di Verona 18/03/2016DVA-2016-0007502	<p>Il Comune di Verona ha presentato le seguenti osservazioni e prescrizioni: 1) La progettazione deve tener conto di soluzioni di mitigazione degli impatti in particolare per quanto riguarda i rimodellamenti morfologici, le barriere antirumore, le dotazioni a verde attraverso una progettazione architettonica e ambientale. 2) Per la mobilità dei mezzi di cantiere si chiede che le piste vengano opportunamente pavimentate e umidificate per evitare il sollevamento della polvere e che stesse vengano realizzate il più possibile in aderenza alla linea per evitare spreco di suolo agricolo. 3) Al fine di assicurare la protezione delle risorse ed il loro uso razionale, per la realizzazione dei rilevati vengano dovranno essere preliminarmente utilizzate materie prime secondarie in alternativa agli inerti naturali. 4) Si dovrà anticipare nel programma lavori la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla cantierizzazione e al completamento della infrastruttura. 5) Oltre al rumore generato dall'esercizio ferroviario esiste quello generato dalle attività costruttive presso i cantieri, prodotto dalla movimentazione dei mezzi e macchine operatrici. 6) Inoltre il rumore emesso dal treno non si propaga uniformemente nello spazio ma presenta piani di emissioni preferenziali laterali e si propaga verso l'alto interessando</p>	<p>Le osservazioni del Comune di Verona si riferiscono ai: principali temi del quadro prescrittivo della Delibera Cipe 94/2006 di approvazione del Progetto Preliminare, per i quali il proponente ha redatto i documenti per la verifica di Ottemperanza alle suddette prescrizioni. Per le osservazioni riguardanti la fase di costruzione si fa riferimento alle valutazioni condotte nel SIA-Opere in variante, in quanto la Cantierizzazione variata rispetto al PP è oggetto di V.I.A.1) Per gli interventi di mitigazione nel tratto di attraversamento del Comune di Verona si rimanda a quanto riportato nelle relazioni di ottemperanza PRESCRIZIONE 02 punto b); 2) Gli accorgimenti, le misure e le mitigazioni in fase di corso d'opera sono descritti nel S.I.A. - Opere in Variante Sublotto 13) E' stato redatto il Piano di utilizzo delle Terre e rocce da scavo ai sensi del DM 161/20124) Compatibilmente con il programma dei lavori, le opere di mitigazione e compensazione previste nel Progetto Definitivo del 1° Lotto Funzionale saranno anticipate il più possibile rispetto al completamento dell'infrastruttura 5) E' stato prodotto lo studio specialistico per il Rumore in corso d'opera6) Lo studio per il Rumore in fase di esercizio è stato redatto ai sensi della normativa vigente .7) 8) Le attività in</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>una vasta fascia di abitazioni per cui dovrà essere valutato puntualmente il disturbo verso i ricettori ubicati entro i 250 dalla linea.7) Riguardo al cantiere base e lavorazioni importanti lungo la linea per le quali deve essere rispettato il regolamento comunale che disciplina le attività rumorose:- Dovranno esser adottate misure organizzative per ricondurre le attività di disturbo sotto il profilo acustico nelle fasce orarie diurne; eventuali lavori in fasce orarie notturne dovranno essere autorizzati/concordati con il Comune di Verona.- Dovranno essere informati i ricettori più disturbati dalle attività del cantiere mediante avvisi ben visibili con l'indicazione dei giorni in cui saranno effettuate le lavorazioni più rumorose e i rispettivi orari, al fine di informare del disagio;- Dovrà essere nominato un responsabile della gestione acustica per l'attuazione di tutti gli accorgimenti tecnici e comportamentali al fine di minimizzare il disagio per la popolazione esposta;- Gli avvisatori acustici delle attrezzature di cantiere dovranno essere utilizzati solo se non sostituibili con altri di tipo luminoso e nel rispetto delle leggi antinfortunistiche.8) Date le dimensioni dei cantieri e i movimenti di terra previsti, dovranno essere adottate le migliori tecniche disponibili per evitare le emissioni di particolato nella fase di lavorazione, come previsto dall'allegato V^ "Emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico, scarico o stoccaggio di materiali polverulenti" alla parte quinta del Dlgs n. 152/2006 ed inoltre essere adottate le seguenti precauzioni:- compattazione delle piste di cantiere;- limitare l'altezza di caduta dei materiali;- privilegiare l'impiego di mastice d'asfalto e bitumi a caldo a bassa temperatura e con tendenza a minori esalazione di fumi;- eseguire la manutenzione periodica dei macchinari e informare le maestranze sui comportamenti da adottarsi per ridurre le emissioni di cantiere;- limitare l'uso di gruppi elettrogeni preferendo allacciamenti elettrici.9) Dovranno essere quantificate le aree arboree/arbustive che verranno eliminate per la realizzazione del progetto ed eseguiti gli interventi di nuovi impianti compensativi. Si chiede una verifica dello stato attuale dei luoghi per garantire che le aree boschive interessate al passaggio della linea AV/AC vengano compensate in modo corretto. Dovranno essere identificati siepi e filari arborei da sopprimere temporaneamente in fase di cantierizzazione e, a lavori terminati, il proponente dovrà farsi carico della loro ricostruzione, rispettando le ubicazioni originarie. 10) Venga garantito il ripristino allo stato originale delle aree di cantiere e quelle occupate o impegnate a vario titolo. Il ripristino dei luoghi deve rappresentare l'occasione per un'ampia qualificazione degli ambiti interessati dall'infrastruttura, da perseguire anche mediante recupero, ove possibile, delle aree di cantiere e il riuso delle piste di cantiere e riqualificazione della viabilità esistente di concerto con il Comune e la Circoscrizione.11) Come prescritto dal PTCP della Provincia di Verona, i progetti di nuova costruzione di infrastrutture di interesse pubblico (strade, ferrovie, edifici, impianti, ecc.) dovranno prevedere interventi di compensazione ambientale idonea a mantenere costante o migliorare l'indice di equilibrio ecologico esistente, quantificati con metodi analitici.12) Dovranno essere garantiti nel periodo di cantiere sia la continuità della viabilità poderalo sia l'accesso ai fondi, dovranno essere previsti passaggi di adeguate dimensioni integrati nella stessa infrastruttura per favorire la continuità dell'attività agricola.13) Non è consentito il transito dei mezzi pesanti nei</p>	<p>fase di costruzione saranno condotte, nel rispetto del regolamento comunale e delle normative vigenti 9) 11)Nel PD è stato proposto a compensazione del disboscamento previsto per la realizzazione della linea ferroviaria AV in zona San Michele/Verona Porta Vescovo un intervento appunto di compensazione. Per l'autorizzazione al disboscamento sarà presentata domanda all'Autorità Forestale Regionale corredata delle misure compensative 10) Per le aree di cantiere è previsto il ripristino dello stato ante operam12) La continuità della viabilità poderalo già oggetto del PD sarà verificata nella successiva fase di progettazione 13) Il piano di cantierizzazione prevede il progetto definitivo prevede la realizzazione di una apposita pista di cantiere in stretto affiancamento alla costruenda linea ferroviaria. Tale scelta progettuale ha come obiettivo quello di rendere la viabilità di collegamento tra aree di cantiere completamente svincolata dalla viabilità ordinaria. L'utilizzo della viabilità ordinaria da parte dei mezzi di cantiere è limitata solo a brevi tratti di raccordo tra viabilità di cantiere (dove i vincoli fisici del territorio non permettono la continuità della viabilità di cantiere), senza averne l'esclusiva del transito.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		centri abitati, e quindi dovrà essere prevista la realizzazione di piste operative per la viabilità di cantiere parallele al tracciato.	
		<p>2. CAMPO BASE IN COMUNE di VERONA</p> <p>Osservazione:</p> <p>1. venga valutata la compatibilità della realizzazione del campo base con il PUA n. 7140650, di cui alla convenzione urbanistica sottoscritta in data 30 giugno 2009 tra azienda AIA S.p.A e Comune di Verona, sotto il profilo urbanistico, tempi di esecuzione dei lavori e delle opere previste che comprendono viabilità interna, pista ciclabile e verde di mitigazione</p> <p>2. si individua quale area idonea per il campo base quella compresa tra la statale n. 11 e la tangenziale est di Verona (nota come area Campagnetta – vedi allegato) attualmente inutilizzata e non oggetto di interventi pianificatori nel Piano degli Interventi di Verona e già collegata alla statale n. 11 con una rotonda posta di fronte all'ingresso dello stabilimento AIA. Venga garantito il ripristino allo stato originale dei luoghi al termine dei lavori.</p> <p>3. nel caso sia individuato un altro sito diverso da quello del punto 2, sia comunque previsto il collegamento diretto con la tangenziale est mediante la realizzazione delle necessarie infrastrutture viabilistiche.</p>	<p>L'osservazione è da ritenersi superata. Per effetto delle richieste di integrazioni in fase di istruttoria V.I.A, il campo base CB1.1 è stato spostato dalla posizione prevista in località Pellegrina in un'altra area posta circa 1 km più a nord di proprietà comunale in località Matarana.</p>
		<p>3. RUMORE E INTERVENTI ACUSTICI DIRETTI</p> <p>Osservazione</p> <p>1) Si prescrive vengano definiti nel dettaglio gli accorgimenti costruttivi previsti per i sistemi di ventilazione sia naturale che forzata tali da garantire un efficace potere fonoisolante.</p> <p>2) Si prescrive inoltre, per risolvere le criticità evidenziate, di dotare tutti gli edifici ove sono o saranno previsti interventi diretti di sostituzione degli infissi di adeguati sistemi di climatizzazione estiva.</p> <p>3) Si prescrive che le barriere antirumore nel tratto con la linea più prossima agli edifici residenziali, dovranno essere realizzate con adeguati materiali trasparenti.</p> <p>4) Si prescrive di prevedere il monitoraggio acustico post operam da effettuarsi entro tre mesi dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura al fine di verificare il rispetto dei limiti di rumore e consentire di individuare e dimensionare eventuali misure di mitigazione acustica che fossero necessarie. Le misure di post operam vanno eseguite con il sistema ferroviario a regime. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta un relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione delle eventuali misure di mitigazione acustica che fossero necessarie nonché dei tempi della loro attuazione.</p>	<p>Nello studio acustico redatto per il PD sono stati definiti gli interventi di mitigazione e le tipologie di intervento acustici. Il dimensionamento delle mitigazioni ambientali (barriere antirumore ed interventi di rifacimento degli infissi) e il loro posizionamento sono il risultato dell'applicazione di un modello matematico basato sulle caratteristiche della sorgente e del ricettore finalizzato al rispetto dei limiti acustici previsti dalla legislazione vigente. In fase di pre esercizio ed inizio esercizio, inoltre, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti. In tutti i casi in cui ciò non avvenisse verranno adottate le eventuali misure di mitigazione integrative. Anche per quanto concerne la componente vibrazioni, è stato condotto apposito studio per individuare le aree che necessitano di interventi per ridurre la trasmissione delle vibrazioni.</p>
		<p>4. EMISSIONI IN ATMOSFERA</p> <p>Osservazione</p> <p>1) Risulta importante vengano attentamente utilizzate tutte le misure per il contenimento delle emissioni che consentono di ridurre significativamente i valori di concentrazione delle polveri, ed in particolare: a. attenersi al programma di umidificazione delle piste e della viabilità utilizzata all'interno dei cantieri, mentre per la viabilità ordinaria dovrà essere prevista una</p>	<p>4) E' stato prodotto lo studio specialistico Atmosfere ai sensi della normativa vigente e definite le misure e gli interventi di mitigazione in relazione agli impatti determinati dalla lavorazione. Tutte le interferenze determinate dalla lavorazione sono illustrate negli elaborati del PD (v. cartellone Cecchinato.....)</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>adeguata pulizia del manto stradale; le piste di cantiere devono essere opportunamente pavimentate e umidificate per evitare il sollevamento della polvere e che stesse vengano realizzate il più possibile in aderenza alla linea per evitare spreco di suolo agricolo.b. limitare la velocità dei mezzi sotto il limite di 20 km/ora, pari alla velocità con cui sono state fatte le simulazioni di emissione in atmosfera;c. si dovrà prevedere l'anticipazione delle fasi di recupero a verde delle superfici al fine di limitare il risollevarimento delle polveri nei giorni di vento;d. gli impianti di betonaggio e i silos siano dotati di sistemi destinati al controllo delle polveri;e. durante l'esecuzione dei lavori dovranno essere preventivamente poste barriere antipolvere presso i ricettori per ridurre la produzione ed il sollevamento della polvere in analogia ai parametri utilizzati per la stima delle emissioni in atmosfera dovranno essere utilizzati mezzi di cantiere EURO 6, oltre che una loro puntuale ed accurata manutenzione.f. i camion di trasporto materiali polverulenti in entrata e uscita dall'area di cantiere dovranno essere sempre dotati di copertura dei cassoni.g. rispettare inoltre, per quanto compatibili, le prescrizioni per quanto riguarda le emissioni di inquinanti in atmosfera previste nel piano d'azione della qualità dell'aria approvato con Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 108 del 27 novembre 2012.h. si chiede che l'esecuzione dei lavori che interessano la viabilità della rete stradale ordinaria sia programmata in modo tale da arrecare le minore interferenze possibili al traffico, prevedendo le interruzioni o le limitazioni secondo modalità e tempistiche concordate con il Comune/Circoscrizione e condividendo il programma e i percorsi alternativi.i. Nel caso fossero segnalate lamentele nel corso dei lavori o in base ad eventuali criticità risultanti dalle misure di monitoraggio, si dovrà tempestivamente intervenire per ridurre le emissioni, anche ricorrendo a una intensificazione delle misure mitigative, quali ad esempio le barriere antipolvere, e la frequenza della bagnatura delle aree non asfaltate.</p>	
		<p>5. VIBRAZIONI Osservazione Al fine di valutare e migliorare l'impatto ambientale in termini di contenimento delle vibrazioni si richiede un accurato studio vibrazionale alle diverse velocità dei treni per valutare nel dettaglio gli aspetti che intervengono a produrre disturbo vibrazionale negli edifici rispetto al comportamento del corpo ferroviario. La struttura ferroviaria, armamento/struttura di sostegno/barriere antirumore, dovrà essere progettata e realizzata applicando le migliori tecnologie per il contenimento, l'abbattimento e la diffusione delle vibrazioni verso gli edifici ed in particolare per le abitazioni destinate a residenza. Per quanto riguarda gli aspetti relativi al disturbo da vibrazioni per gli occupanti gli edifici, il criterio fondamentale da considerare per un adeguata protezione dei residenti è quello della soglia di percezione che non deve essere superata in occasione di nessun passaggio di treni. Si prescrive l'adozione di adeguate misure di contenimento delle vibrazioni che andranno realizzate per evitare di superare la soglia di percezione. Dovrà essere effettuata una costante manutenzione dell'armamento al fine di evitare che fenomeni di usura e degrado producano incrementi significativi delle vibrazioni ai recettori con superamenti delle soglie di percezione.</p>	<p>5) E' stato prodotto lo studio specialistico delle VIBRAZIONI e definiti gli interventi di mitigazione in corrispondenza dei tratti risultati critici.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>6. TUTELA DEL SOTTOSUOLO E DELLA FALDA Il tracciato delle nuove linea AV/AC del tratto di linea ferroviaria AV/AC Verona Padova lotto 1 da Porta Vescovo a Montebello Vicentino verrà realizzato interamente in area definita dalla pianificazione del Comune di Verona e dagli altri strumenti urbanistici provinciali e regionali come zona di ricarica degli acquiferi. Si chiede che le strutture geotecniche non interferiscano con il regolare deflusso della falda sotterranea e mantenuto il regime idraulico dei corsi d’acqua.</p>	<p>Il progetto definitivo individua, nel Comune di Verona, quattro risorgive, di cui 2 principali, intercettate da contorni murari in cotto. Le acque delle sorgive, confluiscono in un fosso privato, scolo Orti, che delimita la proprietà ecclesiastica e la proprietà Bighignoli. Si precisa che per le 3 risorgive che si trovano sotto il rilevato della nuova linea AV si prevede di mantenere inalterato il deflusso delle sorgive attraverso la realizzazione di un materasso di materiale grossolano (spessore minimo 1.0 m) confinato da geotessuto e drenato da tubazioni forate aventi come recapito lo scolo Orti. In corrispondenza dell’immissione si è previsto di rivestire in cls lo scolo per un tratto di 5.0 m a monte e a valle e di creare un allargamento per minimizzare l’interferenza. Gli interventi proposti garantiscono l’invarianza idraulica del bene “acqua sotterranea”. Per implementare lo studio idrogeologico eseguito sono stati eseguiti 2 piezometri a Nord della ferrovia ed a monte idraulico al fine ricostruire al meglio la morfologia piezometrica che porta alle emergenze idrauliche delle risorgive degli Orti. Per quanto attiene la risoluzione dell’interferenza con la Fontana delle Monache. Nel PE sarà definita la risoluzione e verificata l’interferenza</p>
		<p>7. ELETTRODOTTO – VINCOLI PAESAGGISTICI AMBIENTALI Tra le parti in variante del Progetto Definitivo, per le quali è stato attivato il SIA, è prevista la realizzazione di un nuovo elettrodotto di alimentazione della sottostazione AV/AC di “San Martino B.A.” SSE 3kV che sarà alimentata in “entra-esce” dalla linea RFI 132 kV (Verona S.L. – Caldiero VR 031). Tale area, secondo il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Verona - estratto tavola n. 3 “Sistema Ambientale”, richiamato nella Relazione del Quadro di Riferimento Ambientale (pag 86), ricade nell’ambito del “corridoio ecologico”. Il tracciato dell’elettrodotto “San Martino B.A. “, a meno dei sostegni nn. 5-6 e 7-7, si attesta in una “area di notevole interesse paesaggistico-pubblico, art 136 del D. Lgs 42/2004”. Inoltre il tratto compreso tra i sostegni nn. 1-2 e 15-16 ricade all’interno della fascia dei corsi d’acqua riconosciuta con “vincolo paesaggistico dei corsi d’acqua – D.Lgs. 42/2004 art 142 lettera c” derivante dalla presenza del Fiume Antanello. Il vincolo di tutela dei corsi d’acqua prevede di tener conto della fascia di rispetto di 150 metri per entrambe le rive. Nella Relazione paesaggistica viene riportato che l’elettrodotto “San Martino B.A. “ ricade in area critica, identificata come “Nodo 1.3” per l’interferenza dell’opera con i vincoli di carattere paesaggistico- ambientale sopra citati. Viene riportato inoltre che sono previste opere di mitigazione del nodo 1.3 e che hanno come obiettivo il ripristino della situazione attuale nel rigenerare la macchia arbustiva lungo il tracciato. I tralci di sostegno e le campate dell’elettrodotto hanno una rilevante altezza rispetto al piano campagna per cui si avrà un rilevante impatto sul territorio già attraversato da altre linee elettriche aeree. Elettrodotti e cabine di trasformazione di energia elettrica sono caratterizzati da</p>	<p>7. E’ possibile, in linea di principio, progettare il sistema di adduzione della alta tensione alla sottostazione di conversione mediante cavidotti, ma questa soluzione tecnica presenta degli elementi che vanno considerati:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. La lunghezza dei cavidotti è tipicamente più elevata rispetto la soluzione aerea dovendo questi seguire percorsi adiacenti a vie di comunicazione carrabili essendo necessario garantirne la facile accessibilità per le operazioni di manutenzione. ii. E’ possibile che i cavidotti causino interferenze con sottosistemi preesistenti di non facile ed economica risoluzione. iii. Durante la fase costruttiva l’impatto sul territorio è molto elevato rendendosi necessarie operazioni, quali quelle di scavo ed eventualmente di consolidamento. iv. La costruzione e la successiva manutenibilità dei cavidotti richiede l’introduzione di pozzetti di ispezione e di giunzione a distanze tali da risultare molto impattanti sul territorio. v. La realizzazione dei cavidotti pone comunque dei vincoli di utilizzo della zona interessata al passaggio dell’infrastruttura (ad es. non sono utilizzabili i terreni per porre a dimora piante a radicamento profondo etc.). Si rimanda agli allegati 2.13-07b_A-B-C il raffronto planimetrico dei due tracciati della linea elettrica (aereo e interrato). Relativamente all’incidenza dei campi elettromagnetici sulla popolazione, si rimanda all’elaborato “Relazione tecnico descrittiva e architettura del sistema Linea primaria A.T. 132 kv” dove vengono riportate le verifiche del campo magnetico, e le relative fasce di rispetto, come stabilito dal decreto del 8 luglio 2003.

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>un'induzione magnetica le cui fasce di rispetto devono tener conto degli effetti cumulativi dovuti alle intersezioni con altri elettrodotti.</p> <p>OSSERVAZIONE Considerati i vincoli ambientali a cui è soggetta la zona attraversata, per la realizzazione dell'elettrodotto di alimentazione della sottostazione AV/AC "San Martino B.A.", deve essere privilegiata la realizzazione con condotta sotterranea in considerazione del notevole impatto che avrebbe la linea aerea sul territorio. In tal caso dovrà essere eseguita mitigazione ambientale con il completo ripristino della attuale situazione.</p> <p>Se tale soluzione non fosse realizzabile si chiede che venga prodotta, prima della realizzazione dell'opera, una dettagliata relazione con le motivazioni tecniche riscontrate. Qualora le motivazioni prodotte evidenziassero come unica possibilità la realizzazione della linea aerea dell'elettrodotto si chiede che, ai fini della mitigazione ambientale, oltre al ripristino della situazione attuale, vengano rinforzati i caratteri ambientali e paesaggistici con l'obiettivo di ricucire e rafforzare il sistema dell'area soggetta a vincoli con l'introduzione di fasce di macchie boscate. Lungo il Fiume Antanello, oltre al rispetto della fascia di tutela di 150 metri, si chiede inoltre che vengano rinforzate le fasce boscate ripariali .</p>	
		<p>8.PROCEDURA TECNICO AMMINISTRATIVA - CODICE DEI CONTRATTI PUBBLICI RELATIVI AI LAVORI, SERVIZI E FORNITURE IN ATTUAZIONE DELLE DIRETTIVE 2004/17/CE e 2004/18/CE</p> <p>Si chiede sia verificata la correttezza della procedura di approvazione del progetto e di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 167 punto 7 e art 166 punto 5ter del Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE.</p>	<p>Gli adempimenti procedurali posti in essere sono stati quelli previsti dalla disciplina afferente alla legge Obiettivo.</p>
		<p>Verde e Paesaggio8.1) Le misure di compensazione e mitigazione proposte a compensazione del disboscamento previsto per la realizzazione della linea ferroviaria AV in zona San Michele/Verona Porta Vescovo risultano insufficienti e del tutto incoerenti con quanto prevede la normativa forestale attuale.La Legge Forestale Regionale (comma 2 dell'art. 15 della Legge Forestale Regionale n° 52/78) che per il rilascio dell'autorizzazione al disboscamento prevede obbligatoriamente la compensazione delle aree disboscate a carico del Concessionario, con destinazione a bosco di una superficie pari almeno alla superficie di disboscamento, con presentazione di un dettagliato Progetto di rimboschimento;Considerato che i boschi residuali di pianura, a causa della loro rarità, hanno senz'altro un valore superiore alla compensazione minima prevista dalla legge forestale (rimboschimento compensativo di pari superficie), sembra opportuno richiedere a compensazione e mitigazione interventi superiori al minimo di legge, prevedendo oltre al rimboschimento anche interventi di miglioria sulla rimanente parte boschiva limitrofa alla zona di cantiere, che costituisce un continuum ecologico e forestale con le superfici direttamente interessate dai lavori e che comunque verrà danneggiata dalla frammentazione di queste aree verdi.Considerato che per l'autorizzazione al disboscamento dovrà essere presentata domanda all'Autorità Forestale Regionale corredata delle misure compensative,</p>	<p>In fase di richiesta per l'autorizzazione al disboscamento si rprovvederà ad adeguare gli interventi di comepsazione richiesti</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>sembra opportuno che riguardo gli aspetti forestali del Progetto venga richiesto un parere preliminare alla competente Autorità Forestale Regionale</p> <p>8.2) Da evidenziare all'interno della zona di cantiere dove è previsto il disboscamento (mappa di pag. 18) la presenza di una pianta di dimensioni eccezionali e di indubbio valore paesaggistico e ambientale, localizzata in prossimità della nuova linea. Trattasi di un Pioppo nero con superficie di chioma di circa 900 mq e 25 m di altezza. Il Concessionario dovrà fornire ulteriori elementi conoscitivi decisionali, come ad esempio: - indagini approfondite sulla pianta mirate a stabilire in via preliminare il grado di sicurezza di questo albero (caratteristiche dendrologiche della pianta, età, indagine fitosanitaria, studi di stabilità della pianta, etc.); - nel caso si decida per il mantenimento di questo soggetto arboreo il Concessionario dovrà fornire in via preliminare un Progetto dettagliato corredato in particolare di studi di stabilità della pianta e foto simulazione di come apparirà la pianta dopo gli interventi di messa in sicurezza; - sia nel caso di abbattimento che di potatura il Concessionario dovrà fornire in via preliminare una stima monetaria del valore paesaggistico-ambientale dell'albero integro e dell'albero "ridotto/danneggiato" a causa di eventuali interventi di potatura e/o di danni alle radici; - in ogni caso il Concessionario deve proporre delle misure specifiche di mitigazione e compensazione per il danno paesaggistico causato, con riferimento alla stima del valore paesaggistico dell'albero.</p> <p>9. Siti inquinati Il progetto Verona PV/Bivio Vicenza intercetta vari siti inquinati. Tra questi il sito ferroviario di Verona PV di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana risulta essere potenzialmente inquinato. Il decreto legislativo 152/2006 nel titolo V tratta di bonifica e siti inquinati. Un sito potenzialmente inquinato è quello dove è stata superata la CSC (concentrazione soglia di contaminazione) ovvero i limiti tabellari per suolo, sottosuolo, e acque sotterranee riportati nell'Allegato 5 al Titolo V. Considerata l'area molto antropizzata e l'obbligo superata la CSC è obbligatoria la caratterizzazione del sito e l'analisi di rischio specifica. L'intera procedura che coinvolge la Regione come autorità procedente e Rfi come proprietario dell'area è completamente assente. Nessuna procedura di messa in sicurezza ed eventuale bonifica ma nemmeno la messa in sicurezza operativa che ha lo scopo di garantire un adeguato livello di sicurezza per le persone e per l'ambiente in attesa degli interventi ulteriori. In quest'area sono previsti lavori di sbancamento e la successiva realizzazione della "sede stradale" che sostiene la massicciata in pietrisco che posa sullo strato di sub ballast in conglomerato bituminoso, adagiato sul terreno compattato (nel caso di Vr Pv potenzialmente inquinato), dello spessore di almeno 30 cm e supercompattato. Analoga situazione si riscontra lungo l'area di rispetto (30 metri ai sensi del DPR 753/1980 dalla faccia esterna di entrambe le rotaie estreme) lungo la via Bernini Buri e nell'area compresa tra la linea storica FS e via Campagnole. Emergenze queste</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 103.33; 133.33</p> <p>9. Il proponente ha effettuato una verifica preliminare in base alla quale ha riscontrato dei superamenti dei limiti di colonna, nello stesso documento IN0D00DI2RGIM0003001 B, ha dichiarato che rimuoverà il materiale previo avvio dell'iter ex art. 242 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., come previsto dalla normativa vigente</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>connesse a quanto disposto dal Dpcm 27/12/1988 QRA punto 5 lettera c) per la redazione del Sia .</p> <p>10.TERRE E ROCCE DA SCAVO Relativamente alla normativa che disciplina le terre e rocce da scavo, rappresentata nella parte V del decreto legislativo 152 del 2006, nel DM 161/2012 e nei correttivi a quest'ultimo, introdotti con il decreto "emergenze" (DL 43/2013), il decreto del "fare " (69/2013) e attualmente con il decreto " sbloccacantieri". (DL 133/2014) si rileva l'opportunità di fare anche riferimento a quanto stabilito dalla Circolare 5205 del 15 luglio 2005 del Ministero dell'Ambiente. La Circolare contiene le disposizioni operative per il settore ambientale. In particolare recita la disposizione "aggregato riciclato per la realizzazione di sottofondi stradali, ferroviari, aeroportuali secondo le indicazioni UNI-EN 13285:2004 ; UNI EN933-1; UNI EN 933-8; UNI EN1097/2; Norma Armonizzata UNI EN 13242/2004. La mancata conformità dei trattamenti alle norme UNI EN di riferimento rendono problematico considerare sottoprodotto il materiale scavato, venendo meno il vincolo della normalità della pratica industriale, che è il presupposto affinché il materiale di scavo non rientri nella normativa di disciplina dei rifiuti speciali.</p>	<p>10. Il proponente ha presentato istanza per la gestione dei materiali di scavo secondo quanto disciplinato al D.M. 161/2012. Il documento è stato redatto con lo scopo di descrivere esaurientemente i flussi previsti per i materiali di scavo del presente lotto funzionale e dare piena rappresentazione a tutti gli aspetti richiesti dalla vigente normativa in tema di gestione degli stessi ed in particolare di quanto esplicitamente richiesto dal D.M. 161/2012.</p>
		<p>11. Analisi costi benefici Nel quadro di riferimento progettuale non compare l'analisi economica costi benefici che evidenzia i valori unitari e il tasso di redditività interna dell'investimento come prescrive l'art 4 comma 3 DPCM 27 dicembre 1988.</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 10.2, 30.4, 70.13, 103.9.</p>
		<p>12.Rischio Idraulico Il 79% del primo sub-lotto è costituito da rilevati, il 15% da viadotti e il resto da gallerie. Tipologie costruttive che comunque turbano le condizioni idrogeologiche in un contesto territoriale fortemente antropizzato e con la falda a pochi metri dal p.c. Di certo saranno seri i problemi di interferenza con il rischio idraulico e al drenaggio delle falde proprio in corrispondenza della galleria di San Martino. Tutte le operazioni di consolidamento, impermeabilizzazione e sostegno richiedono l'uso di materiali additivi che sono miscele quasi sempre inquinanti per le acque sotterranee. Il dlgs 152 del 1999 impone di non interferire con le aree di salvaguardia delle fonti d'acqua destinate al consumo umano ed elenca le opere che sono inibite tra le quali rientrano cave, discariche e gallerie. La ristrettezza delle risorse comunali irrette dai vincoli del patto di stabilità rendono legittima la richiesta di costituzione di un Fondo "fideiussorio" a cui attinge un eventuale Osservatorio per rimuovere quelle interferenze negative prodotte dalla cantierizzazione e che impatterebbero negativamente sulla economia locale costituita da turismo ed agricoltura di eccellenza. Nella Strategia sui Cambiamenti Climatici rappresentata dalle Linee Guida del Ministero dell'Ambiente e mai minimamente presa in considerazione; in questo progetto si riferisce che l'opzione preferenziale debba essere l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove e grandi opere e effettuando una valutazione ponderata degli standard di efficienza delle infrastrutture e della loro vulnerabilità ai cambiamenti climatici rispetto alla loro funzionalità. Questo consente, tra l'altro, di</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 133.10</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>limitare il consumo di suolo non antropizzato. Nell'ultimo Rapporto di Ispra sul consumo di suolo il Veneto si colloca al secondo posto con un consumo pari all'11,1%. Il suolo consumato nelle province di Verona e Vicenza è pari a 61.000 ettari! Strettamente correlato alla Strategia di Adattamento ai Cambiamenti Climatici è il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni di cui alla direttiva 2007/60/CE. Valutazione e gestione del rischio normata nel dlgs 49/2010 che nella redazione delle mappe di rischio da alluvione tiene conto dell'uso del territorio e quindi delle allocazioni e densità d'infrastrutture puntuali e lineari. Il Comitato Istituzionale del bacino idrografico delle Alpi Orientali che comprende i fiumi Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta, Bacchiglione e Adige ha adottato il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni che alla luce del V Rapporto IPCC, della 21 Cop di Parigi e della componente ambientale suolo, atmosfera e ambiente idrico sarebbe opportuno e auspicabile considerare nell'ambito della procedura di Via per opere ad elevato impatto ambientale.</p>	
		<p>13.Particolato (PM10 E PM2,5)La situazione di partenza per il particolato è già in sé problematica, considerata la morfologia del territorio, e le condizioni meteorologiche locali.Il Rapporto Ispra sulla Qualità dell'Ambiente Urbano ne è fedele riscontro. Superamento della soglia sia per i PM10 che per i PM2,5. La direttiva europea sulla qualità dell'aria 2008/50/CE fissa a 25 µg/m3 il limite per i PM2,5 come media annuale. Il livello attuale nei territori interessati dal progetto potrebbe non essere lontano da questo limite. Bisogna però considerare che il rispetto della soglia non evita gli effetti nocivi: "La WHO, nella revisione delle Air Quality Guidelines del 2005, non ha ritenuto possibile proporre un valore limite di soglia per il PM a causa della presenza di effetti dannosi già a partire da livelli molto bassi (10 µg/m3 di PM10)".Nel documento è poi ipotizzato un rilevante impatto sulla salute pubblica derivante dall'incremento del particolato ("un incremento, in termini di curve di massima iso-concentrazione, pari a 10 µg/m3 per il PM2,5 e pari a 20µg/m3 di PM10"), soprattutto per la popolazione sensibile a patologie cardiache e respiratorie. L'altro elemento riportato delle concentrazioni è da intendersi come valore medio annuo o come picco di concentrazione. Nella stima dell'impatto spesso ci si riferisce agli effetti acuti, motivandola con la durata temporanea dei cantieri. Posizione che appare errata perché la cantierizzazione soprattutto con la tecnica dei lotti costruttivi che è la soluzione scelta dal legislatore per il progetto av Vr/Pd avrà durata almeno decennale.Altri inquinanti pericolosi per i territori delle province interessate dal progetto sono le sostanze perfluoroalchiliche (PFAS). Una Ricerca di tre anni fa elaborata dall'istituto di Ricerca sulle Acque (IRSA) del CNR, ha riscontrato in tre campagne di monitoraggio nei corpi idrici superficiali alte concentrazioni di acido perfluorottanico (PFOA) e acido perfluorottansolfonico (PFOS). Si richiede alla Commissione di prescrivere nel parere di Via una valutazione d'impatto sanitario (VIS) secondo le recenti Linee Guida elaborate da Ispra. Nel 2014, la Regione Lombardia ha approvato con D.G.R. n. 1266 del 24/01/2014 le Linee Guida per la componente salute pubblica degli Studi di Impatto Ambientale (SIA), con il fine di assicurare un adeguato supporto tecnico- amministrativo alle Autorità competenti in</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>materia di VIA. Sempre nel 2014, è stata approvata da un ramo del Parlamento Italiano, nell'ambito della Legge Sbocca Italia, una modifica al Dlgs 152/2006. Specificatamente, fermo restando quanto disposto dall'articolo 26, comma 4, e successive modificazioni, al medesimo DLgs 152/2006, è stato inserito il comma 5bis) in cui si richiede lo svolgimento nell'ambito della VIA - di una VIS, in conformità a linee guida definite dall'Istituto Superiore di Sanità (ISS). Vis limitata ad alcune tipologie di opere.</p> <p>14.Procedura di VIA In data 30 novembre 2015 la società Italferr Spa ha pubblicato sull'Arena di Verona inizio di procedimento per ottenere la pubblica utilità sul progetto definitivo relativo al primo lotto Verona Porta Vescovo / Bivio Vicenza quale parte del progetto preliminare Verona Porta Nuova /Padova del Corridoio Mediterraneo approvato con delibera Cipe 94/2006. Delibera che conteneva il giudizio di valutazione d'impatto ambientale per i tratti Verona Porta /Nuova, Montebello e Grisignano di Zocco Padova. La soluzione progettuale per la parte centrale Montebello/Vicenza /Grisignano congiuntamente alla Via era posposta all'atto della presentazione del progetto definitivo riguardante l'intera tratta. Italferr Spa per conto di Rfi concessionaria del progetto ometteva di rendere pubblica la procedura di Via sulle parti variate rispetto al progetto preliminare e sul tratto Montebello/Vicenza/Grisignano. Lesi in tale procedura i Principi di Partecipazione, Prevenzione, Precauzione e Integrazione del TUE e TUEF che come da costante giurisprudenza costituzionale sono equipollenti a Principi della Costituzione Italiana. L'assenza di procedura di Via nell'ambito della richiesta di pubblica utilità connesso alla approvazione del progetto definitivo del lotto Verona PV/Bivio Vicenza è grave anche in relazione a quanto richiesto dall'Allegato XXI di cui all'art 164 del dlgs 163/2006 e segnatamente : a) sezione I punto 4 SIA su parti modificate costituite dall'attraversamento di San Bonifacio, varianti alla linea storica FS e tratto Montebello /Grisignano di Zocco; b) progetto di monitoraggio ambientale di cui al punto 8 lettera g) . Procedura di Italferr Spa difforme da quanto prescritto nell'art 166 del dlgs 163/2006 al comma 5 ter e relativa a lotti funzionali " ferma la validità della valutazione di impatto ambientale effettuata con riguardo al progetto preliminare relativo alla intera opera ". Ne discende che la Via doveva riferirsi al tratto mancante Montebello/Vicenza/Grisignano di Zocco. Ulteriori gravi inadempimenti riguardano la mancata pubblicizzazione della verifica di ottemperanza alle prescrizioni al progetto preliminare approvato con delibera 94/2006, la presentazione del Piano Terre e Rocce da Scavo di cui al DM 61/2012, la mancata via all'elettrodotto da 132 Kv di alimentazione della linea av e infine la valutazione d'incidenza ambientale sui siti interferiti o contigui alla linea av.</p> <p>15. La normativa vigente all'art 11 comma 5 del Titolo II dlgs 152 / 2006 prescrive che "i provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge". Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica approvato con DPR 14 marzo 2001 istituiva la procedura di valutazione ambientale strategica di cui alla direttiva 2001/42/CE " "Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle</p>	<p>• La procedura di avvio del procedimento volto alla dichiarazione di pubblica utilità e la procedura di VIA sono procedure distinte e differenziate quanto ad oggetto e finalità. Pertanto non è richiesto alcun riferimento alla valutazione di impatto ambientale nell'ambito della pubblicazione concernente la pubblica utilità.</p> <p>• La procedura di VIA sulla variante di San Bonifacio e sulle altre opere connesse è stata avviata in data 30.01.2016 con appositi avvisi sui quotidiani e dunque non vi è alcuna omissione in tal senso.</p> <p>• La lamentata mancata partecipazione è di fatto superata dal dato stesso della presentazione delle osservazioni in parola nel corso della presente procedura. Infatti la partecipazione deve valutarsi con riferimento al dato sostanziale che, nella fattispecie, comprova la perfetta conoscenza, da parte di codesta associazione WWF, di tutti gli atti della procedura.</p> <p>Vedi CONTRODEDUZIONI OSSERVAZIONE 14</p> <p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5.2, 30.1, 38.2, 133.3</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica". Ai sensi della legge obiettivo l'elenco delle opere strategiche definite dal Cipe in prima applicazione e dagli allegati infrastrutture successivamente costituiscono " automatica integrazione dello stesso". Il lotto costruttivo Verona PV /Bivio Vicenza è parte del progetto av Verona/Padova incluso nella delibera Cipe 121/2001 e tra gli interventi presenti nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica che doveva essere sottoposto alla VAS da parte del Ministero dell'Ambiente . Le norme che disciplinano il PGTL e le opere connesse e pertanto il progetto Vr/Pd deve superare positivamente la Vas condotta sul piano o su programma sovraordinato che consente di selezionare i progetti sulla base della coerenza della sostenibilità ambientale valutata sull'intera area Padana.	
140	Comune di Zevio 23/03/2016 DVA-2016-0008014	VEDI OSSERVAZIONE N° 52 DVA-2016-0005744	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°52
141	Sig. Daniele Nottegar per conto del Comitato "Cittadini contro il disastro TAV" di Verona 29/03/2016 DVA-2016-0008330	Il Sig. Nottegar per conto del Comitato "Cittadini contro il disastro TAV" chiede che il progetto sia rimandato al proponente che lo deve ripresentare per l'intera tratta Verona-Padova come d'altronde richiesto nella delibera del CIPE 94/2006 al punto 1.5."	La delibera CIPE n. 94/2006 ha approvato " con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare del "collegamento ferroviario AV/AC Verona – Padova", limitatamente alle tratte di 1^ fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova". La medesima delibera ha poi precisato che "Per la rimanente tratta, per la quale, come esposto nella "presa d'atto", è solo individuato il corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato della nuova linea AV/AC, si rinvia – per la valutazione della formale localizzazione urbanistica e la compatibilità ambientale – al relativo progetto definitivo che dovrà essere presentato, ai sensi dell'art. 4 bis, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002, come integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, contestualmente alla presentazione del progetto definitivo delle tratte oggetto dell'odierna approvazione". La procedura seguita per la valutazione di impatto ambientale dell'intera Opera è quindi perfettamente il linea con quanto previsto nella menzionata delibera CIPE. Vale, peraltro, quanto previsto dall'art. 2, comma 1-bis, del d.lgs. n. 163/2006.
142	Sig. Marco Zuppini 29/03/2016 DVA-2016-0008304	Il Sig. Zuppini ha presentato le seguenti osservazioni: 1. •1.1 che alla luce delle carenze dello studio delle caratteristiche dell'acquifero interferito dalla galleria di San Martino Buon Albergo, e delle limitazioni del modello simulativo dell'elaborato IN0D00D12RHGE0002001B, non è possibile affermare che le interferenze con i deflussi sotterranei siano state determinate in maniera specifica; •1.2 che alla luce delle carenze dello studio delle caratteristiche dell'acquifero interferito dalla galleria di San Martino Buon Albergo, e delle limitazioni del modello simulativo dell'elaborato IN0D00D12RHGE0002001B, non sia possibile affermare che le soluzioni progettuali A e B siano atte e adeguate minimizzare gli impatti indotti, contrariamente a quanto faccia l'elaborato di progetto;	1.1., 1.2., vedi controdeduzioni ai punti 23.2; 132.2 1.3 ; 1.4) Le due soluzioni descritte nella relazione sono superate a fronte delle risultanze dello studio, mediante modello idrogeologico sull'interferenza della Galleria Artificiale e delle trincee di approccio con la falda. Lo studio ha dimostrato che il possibile innalzamento del livello freatico indotto dalle diaframme sul lato sopragradiante dell'opera e dal contestuale abbassamento in quello sottogradiante e alla modifica nella direzione del flusso idrico sotterraneo è dell'ordine dei 25 cm per un breve tratto della galleria artificiale e di 5 cm presso gli imbocchi NW e SE. Pertanto essendo gli effetti di deformazione della superficie piezometrica sostanzialmente insignificanti, si è ritenuto e non in grado di provocare impatti di alcun tipo a pozzi pubblici e privati operanti nel settore o

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>•1.3 che le soluzioni A e B avanzate dall'elaborato IN0D00DI2RHAC0000002C non risultano negli elaborati grafici di disegno relativi alle sezioni della galleria post-opera IN0D00DI2P8GA01A0001C, IN0D00DI2P8GA01B0001C, IN0D00DI2PAGA01E0008. Le già menzionate soluzioni A e B non sono indicate anche negli elaborati grafici di disegno relativi alle opere di fondazione della galleria IN0D00DI2PAGA01A0001C, IN0D00DI2PAGA01A0002C, IN0D00DI2PAGA01A0003C, IN0D00DI2PAGA01A0004C, IN0D00DI2PAGA01A0005C, IN0D00DI2PAGA01B0001C, IN0D00DI2PAGA01B0002C, IN0D00DI2PAGA01B0003C, IN0D00DI2PAGA01B0004C, IN0D00DI2PAGA01B0005C, IN0D00DI2PAGA01B0006C . Tale assenza non permette di conoscere nel dettaglio le soluzioni A e B, né di valutarle;</p> <p>•1.4 che a causa della carente conoscenza delle caratteristiche sito-specifiche dell'acquifero, non sia possibile né determinare la precisa entità delle interferenze sulle acque sotterranee; né il dimensionamento degli elementi costitutivi delle soluzioni A e B; conseguentemente né di poter determinare precisamente l'entità della diminuzione degli impatti garantiti dalle due soluzioni avanzate.</p> <p>2.2.1 se gli impatti della galleria sul flusso delle acque di falda superficiale sono insignificanti e modesti, come affermato dall'elaborato di progetto IN0D00DI2RHGE0002001B, le soluzioni A e B previste dall'elaborato di progetto IN0D00DI2RHAC0000002C (Piano Monitoraggio Ambientale - Relazione Specialistica Componente Idrico : Acque Sotterranee) al fine di permettere la continuità della falda non trovano giustificazione, e risultano eccessive;•2.2 gli elaborati di progetto IN0D00DI2RHGE0002001B e IN0D00DI2RHAC0000002C risultano incongruenti e contraddittori, prevedendo il primo effetti su pozzi, che il secondo elaborato giudica insignificanti, o modesti, comunque di entità tale da non richiedere l'adozione di sistemi di mitigazione;•2.3 mancando un censimento dei pozzi presenti nell'area di tracciato della galleria, non è possibile determinare sia il numero dei pozzi soggetti agli impatti della galleria, né determinare gli effetti degli impatti su ognuno di essi, e quindi l'entità delle eventuali mitigazioni necessarie per ognuno.</p>	<p>a strutture interrato o in sotterraneo.</p> <p>2.1 Vedi controdeduzioni al punto 1.4;2.2 Quanto riportato nell'elaborato IN0D00DI2RHAC0000002C "Relazione specialistica componente acque sotterranee" è una descrizione di alcune eventuali misure cautelative previste nel caso ci fossero, durante le fasi di cantiere, problemi d'interferenza tra opere in costruzione e pozzi evidenziati durante il previsto monitoraggio ambientale. Nell'elaborato IN0D00DI2RHGE0002001B "Studi idrogeologici integrativi" invece vengono analizzati tutti gli aspetti idrogeologici, sulla base delle numerose indagini di campo, che hanno condotto ad un giudizio di modesta o insignificante interferenza;2.3 Nella relazione idrogeologica del Progetto Definitivo (IN0D00DI2RHGE0002001B) sono stati censiti tutti i pozzi privati e pubblici ricadenti nelle aree contermini all'asse ferroviario indicando la zona di rispetto di raggio 200 m ; le ubicazioni sono riportate nelle carte idrogeologiche (elaborati IN0D00DI2G5GE0002001 – 11) dal censimento emerge che tutti i pozzi pubblici sono ad una distanza dalla ferrovia sempre maggiore della zona di rispetto tranne in 2 casi:Il primo con il pozzo1 ID 6004064 nel Comune di Verona che pur essendo a distanze minori di 200 m dalla ferrovia non interferisce con la falda profonda produttiva. Infatti, come visibile da Tabella 15 della citata Relazione Idrogeologica, la profondità del pozzo è di 148 m e quella dei filtri si attesta tra 65-82 m e 97-112 m da p.c.; poiché a -10/-15 m da p.c. è presente uno strato di argilla (vedi sondaggio SP1, elaborato IN0D00DI2ZZGE0000101A) che separa la falda profonda produttiva da quella superficiale e considerando che in quel tratto la ferrovia corre in modesto rilevato ovvero in modesta trincea con altezza massima di 1 m, non si avranno variazioni del regime idraulico del pozzo;Il secondo con il pozzo 4 ID 6013004 in Comune di S. Bonifacio anch'esso ubicato a distanze minori di 200 m dalla ferrovia non interferisce con la falda profonda produttiva. Infatti, come visibile dalla tabella 19 della citata</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>Relazione Idrogeologica, la profondità del pozzo è di 126.5 m e quella dei filtri si attesta tra 101 e 126 m da p.c.; poiché tra -31 e -41 m da p.c. è presente uno strato di argilla limosa (vedi sondaggio BH24V, elaborato IN0D00DI2ZZGE0000102A) che separa la falda profonda produttiva da quella superficiale, non si avranno variazioni del regime idraulica del pozzo. Per quanto attiene ai pozzi privati, quelli interferiti dalle opere ferroviarie sono 14, di cui 4 oggetto di esproprio e quindi demoliti; dei restanti 10 pozzi 9 sono in corrispondenza di tratti in cui la ferrovia corre a raso o in modesto rilevato, quindi senza variazione del regime idraulico sotterraneo; l'ultimo pozzo è in corrispondenza della Galleria Artificiale di San Martino Buon Albergo, a Nord di questa e a monte del flusso idraulico di falda. Il modello idrogeologico eseguito evidenzia che il sopragradiante idraulico generato dalla presenza dei diaframmi della galleria artificiale sarà di alcune decine di centimetri, senza quindi influenzare le prestazioni idrauliche del pozzo. Si sottolinea inoltre che tutti i pozzi, tranne il n° 5, si trovano a Nord della ferrovia e a monte del flusso idraulico sotterraneo e pertanto non verranno variate le loro caratteristiche idrauliche. Comunque anche il pozzo 5, essendo ubicato al di fuori del raggio d'influenza, non presenta criticità idrauliche. Le ubicazioni dei pozzi privati sono riportate nelle carte idrogeologiche (elaborati IN0D00DI2G5GE0002001 – 11) di cui si riportano gli stralci planimetrici d'interesse con indicazione della zona di rispetto di raggio 200 m.</p>
		<p>3</p> <ul style="list-style-type: none"> •3.1 sia il piano di monitoraggio, elaborato IN0D00DI2RHAC0000002C, sia l'elaborato IN0D00DI2RHGE0002001B (Relazione Idrogeologica) non quantificano, né l'entità stimata delle acque emunte durante l'attività di cantiere, né la conseguente stima degli effetti sul regime idrico dei pozzi e sorgenti; •3.2 non è indicata l'esatta estensione e localizzazione dell' ampia area circostante la zona dei lavori, paventata dall'elaborato IN0D00DI2RHAC0000002C (Piano di Monitoraggio acque sotterranee); •3.3 lo studio delle caratteristiche dell'acquifero interferito della galleria dell'elaborato IN0D00DI2RHGE0002001B (Relazione Idrogeologica), non è stato implementato da un modello simulativo che contempli anche gli impatti in corso d'opera, fase operativa totalmente trascurata; 	<p>3.1 La conoscenza dei volumi d'acqua emunti avrebbe una sua rilevanza se la risorsa idrica fosse sottratta dal sistema idrico sotterraneo. Poiché l'emungimento previsto restituisce in falda quanto sottratto, non si è ritenuto così importante stimare i volumi d'acqua emunti.</p> <p>3.2 La definizione riportata secondo, un corrente linguaggio tecnico, è da intendersi che, in considerazione delle alte permeabilità dei terreni presenti (sabbie e ghiaie) il cono di depressione dovuto all'emungimento sarà basso ma ampio.</p> <p>3.3 Poiché gli impatti in corso d'opera saranno inferiori a quelli in esercizio ed in base a quanto già espresso ai punti 1.1 e 1.4, si è ritenuto poco significativo implementare il modello matematico con le fasi costruttive.</p>
		<p>4) il metodo di analisi dei risultati del monitoraggio per la valutazione delle variazioni della qualità ambientale tra le diverse fasi, ante ed in corso d' opera, non è definito dal piano di monitoraggio, ma demandato ad una fase successiva, rendendo impossibile valutare se tale metodo di analisi sia idoneo ed efficace, e rispondente alle finalità per le quali è adottato; non è specificata da quale letteratura scientifica verranno desunte le soglie di attenzione e d'intervento per il raffronto contemplato dal metodo di analisi.</p>	<p>4. principali riferimenti sono quelli delle normative europee, nazionali e regionali esistenti elencate al capitolo 3 della Relazione Specialistica Componente Idrico : Acque Sotterranee .</p>
		<p>5 Nell'elaborato di progetto IN0D00DI2RHAC0000002C - Piano Monitoraggio Ambientale - Relazione Specialistica Componente Idrico : Acque Sotterranee</p> <ul style="list-style-type: none"> •5.1 il lasso di intervallo tra i campionamenti appare eccessivamente ampio nella in corso d'opera, rapportato al periodo di stimato di durata previsto dei lavori (5 anni); 	<p>5.1 Le frequenze indicate sono quelle usualmente utilizzate dettate dalle linee guida del PMA.</p> <p>5.2 Le frequenze indicate sono quelle usualmente utilizzate dettate dalle linee guida del PMA. Eventuali anomalie registrate porteranno ad una intensificazio-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>•5.2 in assenza di dati sito-specifici delle acque sotterranee, come palesato dall'elaborato di progetto IN0D00D12RHGE0002001B, relativamente al gradiente idraulico e alla conducibilità idraulica, le frequenze di campionamento previste dal piano di monitoraggio potrebbero essere inadeguate per un tempestivo accertamento di alterazione chimica dovuta all'attività dei cantieri.</p>	<p>ne delle frequenze,</p>
		<p>6 6.1 Il codice di identificazione dell'elaborato di progetto IN0D00D12RGCA0000001B - Relazione Rumore : Impatto Acustico Corso d'Opera, non è univoco, generando ambiguità nell'identificazione degli elaborati di progetto</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione</p>
		<p>7 7.1 Gli elaborati di progetto IN0D00D12P5IM0000013B e IN0D00D12P5IM0000014B, richiamati nell'elaborato di progetto IN0D00D12RGCA0000001B - Relazione Rumore : Impatto Acustico Corso d'Opera a pag.108, non sono presenti nel materiale depositato per l'istanza e consultabili. O che detti identificativi delle tavole sono erronei.</p>	<p>Tutti i documenti citati sono presenti nel materiale depositato</p>
		<p>8 8.1 il cantiere non escludendo l'attività notturna, oltre le ore 22 sino alle 6 del mattino, comporta, nonostante la mitigazione, un'emissione sonora superiore al limite della fascia notturna di Classe III(50 dB) della zonizzazione del comune di San Martino Buon Albergo ; 8.2 per i fabbricati residenziali recettori R2005 e R2006 le emissioni sonore sono, nonostante la mitigazione delle barriere mobili, superiori ai limiti di 60 dB, nelle fasce orarie diurne escluse dalla deroga per cantieri, ovvero tra le 6:00 - 8:00, nella fascia tra le 12:00 - 13:30/14:00 e nella fascia tra le 18:30/19:00 -22:00.</p>	<p>8.1 e 8.2) Lo studio acustico del corso d'opera ha adottato un approccio omogeneo per l'intera tratta sia in relazione ai limiti di riferimento sia in relazione ai periodi di attività dei cantieri. Nella relazione del Rumore corso d'opera (par. 15) si precisa che l'attività dei cantieri fissi e mobili si svolgerà su due turni (6-22) con possibilità di lavorazioni anche nel periodo notturno, richiedendo di conseguenza, deroga agli orari di lavoro previsti dai singoli regolamenti comunali, in ragione dell'interesse pubblico della realizzanda opera. Ad ogni modo, sempre nel documento citato, nel par. 14 che contiene le prescrizioni generali di gestione del cantiere per la prevenzione dell'inquinamento acustico, si riporta "l'organizzazione dei cantieri dovrebbe essere studiata prevedendo alternanza delle lavorazioni più rumorose con quelle meno impattanti e, per quanto possibile, evitando l'uso di macchinari particolarmente rumorosi nelle ore destinate al riposo (ad esempio prima delle ore 7, dalle ore 13 alle ore 15, dopo le 20".</p>
		<p>9 9.1 il complesso scolastico, sebbene recettore sensibile non è stato individuato e censito; 9.2 mancando il censimento della scuola primaria nei ricettori sensibili, la relazione sugli impatti acustici in corso d'opera non ha provveduto ad alcuna mitigazione della componente rumore per l'edificio scolastico.</p>	<p>9. Nello studio acustico la Scuola Primaria Salvatore Todaro localizzata in località Case Nuove (Via Serena, 5/a) è stata inserita nei ricettori sensibili. Tenuto conto che nel tratto la linea AV/AC si trova in galleria artificiale, per quanto concerne gli aspetti acustici, l'istituto sarà coinvolto nella sola fase di realizzazione dell'opera. Il monitoraggio acustico dello stato attuale effettuato in località Case Nuove (PM20) ha evidenziato un Leq nel periodo diurno pari a 60,6 dB(A). Nello studio del corso d'opera aggiornato per effetto delle richieste di Integrazioni in fase di istruttoria VIA, a protezione del plesso scolastico è stata prevista una barriera antirumore di altezza pari a 5 m e lunghezza pari a 243 m a protezione del fronte avanzamento lavori.</p>
		<p>10 10.1 gli edifici residenziali, sebbene recettori sensibili all'impatto della componente</p>	<p>10.Come si evince dall'approfondimento richiesto dal MATTM durante la procedura VIA (cfr doc. IN0D01D12P5CA0000007A), l'edificio in questione è sta-</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>rumore non sono stati censiti tra i recettori;</p> <p>10.2 mancando il censimento di tali immobili residenziali nei ricettori sensibili, la relazione sugli impatti acustici in corso d'opera non ha provveduto ad alcuna mitigazione della componente rumore per essi;</p> <p>10.3 all'esterno della fascia oraria della deroga dai limiti di classe III per i cantieri, i limiti soglia diurni di tale classe non sono rispettati;</p> <p>10.4 i lavori in periodo notturno non sono esclusi dall'elaborato di progetto IN0D00D12RGCA0000001B -Relazione Rumore : Impatto Acustico Corso d'Opera, comportando il superamento del limite notturno di 50 dB per edifici in zona di classe III</p> <p>1111.1 mancando le schede censimento dei ricettori sensibili R2003, R2006, 2007 non è possibile verificare la valutazione della caratterizzazione degli infissi, né se vi siano note del proponente il progetto, nello spazio riservato ad esse in calce alla scheda;11.2 non è possibile determinare se la barriera mobile sia una mitigazione congrua, o si richieda un ulteriore altra misura di mitigazione, come ad esempio la sostituzione degli infissi;11.3 la mancanza delle schede di censimento dei ricettori con codice progressivo tra 1586 e 2031, non permette una più precisa conoscenza della caratterizzazione di tali ricettori, e una corretta valutazione setali ricettori necessitano di eventuali misure di mitigazione e se siano congrue e sufficienti.</p>	<p>to protetto per la fase di costruzione da una barriera di altezza pari a 5 m (altezza massima) e lunghezza pari a 243. Nella parte più prossima al tracciato di progetto, l'edificio residenziale, contraddistinto con il codice ricettore 023073-R6102, presenta livelli in assenza di barriera superiori a 65 dB(A), mentre con le barriere il livello al piano più elevato è pari a 60,7 dB(A) (cfr doc IN0D01D12RHCA0000001A) e ciò nella situazione più gravosa (attività di costruzione della galleria artificiale all'altezza del fabbricato).</p> <p>Come riportato nelle Relazione di Censimento dei Ricettori (cod. IN0D00D12RGIM0006001A) e nella Relazione acustica (cod. IN0D00D12RGIM0006002B) la codifica dei ricettori è stata attribuita secondo il seguente criterio. Al Fine di essere univocamente determinato e immediatamente ricollegato al territorio, il codice ricettore è costituito da una stringa alfanumerica del tipo XXXXXX-YNZZZ dove XXXXXX Codice ISTAT del comune Y è una lettera che indica:R = ricettore residenziale o sensibile (oggetto di simulazione)P = fabbricato produttivo (artigianale o industriale), magazzino o deposito, centro della grande distribuzione commerciale (Grandi supermercati, IKEA, Leroy Merlin, etc) I = ricettore integrativo non presente nella cartografia di base CTR o non individuato in prima faseJ = produttivo integrativo non presente nella cartografia di base CTR o non individuato in prima faseN è un numero che indica il lato della linea in cui è situato il ricettore calcolato rispetto al verso delle progressive crescenti1 = lato sinistro 2 = lato destro ZZZ è il numero progressivo che individua il ricettore Nel caso in cui il ricettore risulta costituito da un insieme di corpi fabbrica differenziati ed, in fase di simulazione, si renda necessario avere più punti di calcolo, tali corpi potranno essere contraddistinti con una lettera dell'alfabetoDi contro, per consentire una lettura dei succitati codici nelle tavole di rappresentazione, la codifica è stata ottimizzata omettendo la parte relativa al codice ISTAT che comunque è immediatamente individuabile in base ai confini comunali riportati nelle planimetrie con la scritta che indica il comune e il codice ISTAT di riferimento.<u>Da quanto detto è evidente che poiché il testo dell'osservazione riporta solo l'ultima parte della stringa alfanumerica, la medesima non è posta in maniera esauriente.</u>Ciò nondimeno in base alle progressive chilometriche dei tratti di riferimento si è potuto desumere che i ricettori indicati ricadono tutti nel comune di Verona (Cod. ISTAT 023091).Nello specifico: - i ricettori di cui al punto 11.1 sono tutti contenuti nelle Schede di Censimento dei ricettori (Doc. IN0D00D12SHIM0006001A) e precisamente:023091-R2003 è riportato a pag 281023091-R2006 è riportato a pag 284023091-R2007 è riportato a pag 285I ricettori con codice progressivo tra 1586 e 2031 (vedi punto 11.3) non esistono e infatti non sono riportati neppure nelle planimetrie di censimento. Si evidenzia infatti che gli identificativi 1000 e 2000 indicano unicamente il lato della linea in cui ricade l'edificio come descritto nelle relazioni tecniche e che la numerazione progressiva è conseguenziale</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			solo sul lato considerato. Per quanto concerne invece il punto 11.2, si specifica che le barriere mobili sono un dispositivo temporaneo utilizzato solo per la fase di cantiere; in fase di realizzazione dell'opera, eventuali eccedenze sono oggetto di richiesta in deroga, così come previsto dalla normativa. La sostituzione degli infissi è una mitigazione che viene prevista per la fase di esercizio nel caso in cui le barriere antirumore lungo linea non riescono a contenere i livelli entro i limiti del DPR 459/98
143	Sig. Daniele Nottegar per conto del Sig. Vasco Carradore 29/03/2016 DVA-2016-0008457	Il Sig. Nottegar per conto del Sig. Vasco Carradore ha presentato le seguenti richieste: 1. sapere chi ha certificato, a nome del proponente, che il progetto fosse conforme alle disposizioni di legge in materia ed in particolare all'Allegato XXI del D.Lgs. 163/2006 2. chiede alla CTVIA di chiudere il procedimento come previsto dal comma 2 dell'art. 167 del D. Lgs 163/2006 "...Ove il progetto sia incompleto, carentele amministrazioni ... propongono al Ministero.... le prescrizioni per la corretta successiva integrazione. Ove ciò non sia possibile ...concludono l'istruttoria... con la richiesta di rinvio del progetto a nuova istruttoria e l'indicazione delle condizioni per la ripresentazione dello stesso..."	1.L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. 2.La procedura seguita per la V.I.A. dell'Opera è in linea con i disposti normativi vigenti. Le richieste di integrazioni pervenute dalla Commissione Tecnica VIA/VAS sono state tutte ottemperate nei tempi previsti e trasmesse al Ministero dell'Ambiente in data 13.05.2016 con nota prot. n. 204/2016
144	Sig. Daniele Nottegar per conto del Sig. Vasco Carradore 29/03/2016 DVA-2016-0008333	Il Sig. Nottegar per conto del Sig. Vasco Carradore ha presentato le seguenti osservazioni e richieste: Verificato che la SI. TA. VE., nel territorio del comune di San Bonifacio, corre prevalentemente in affiancamento alla autostrada A4 Milano - Venezia. 1. confermare che il tracciato della SI. TA. VE. previsto dal progetto preliminare non è stato modificato e verificare le interferenze con la nuova linea AV/AC nel territorio del Comune di San Bonifacio. 2. inoltre, al fine di minimizzare gli impatti, di creare, nel territorio del Comune di San Bonifacio, un corridoio plurimodale formato dalla A4, dalla SI. TA. VE. e dalla linea AV/AC, come avviene nel comune di Montecchio Maggiore tra la linea esistente, la SI. TA. VE. e la nuova linea AV/AC, (Elaborato di progetto IN0D0IDI2RGMD0000A01 C-Relazione generale del Progetto Definitivo pagg. 26-27). "	1.Il tracciato della SI.TA.VE. nel territorio di S. Bonifacio è stato riportato secondo la stesura del Progetto Preliminare (2007). 2. Le soluzioni alternative studiate nel SIA per il tracciato della variante di San Bonifacio sono descritte nelle controdeduzione dell'Osservazione N° 136;
145	Comune di Belfiore 29/03/2016 DVA-2016-0008335	VEDI OSSERVAZIONE N°142 DOCUMENTO DVA-2016-008304	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°142
146	Comune di Caldiero 30/03/2016DVA-2016-0008463	Il Comune di Caldiero ha trasmesso istruttoria prodotta dall'ing. Massimo Merzari.Comune Di Caldiero Criticità: Rischio Idraulico Indotto Dall'operaComune Di Belfiore Relazione Integrativa Sulle Criticità Idrauliche	L'istruttoria redatta dall'Ing. M. Merzari mirata ad evidenziare la fragilità idraulica del Territorio risulta superata dagli approfondimenti redatti a valle della richiesta delle Autorità idrauliche competenti. Si rimanda a tal proposito a quanto presentato nei documenti del PD (integrazioni per effetto delle richieste in fase di istruttoria VIA) in particolare allo studio idrogeologico ed idraulico 2D-1D contenuto nella: • Nota tecnica integrativa richiesta dall'Autorità di Bacino del Fiume Adige (prot. 160 del 22-01-2016) e dall'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione “; • Nota tecnica inte-

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>grativa “Riscontro alle osservazioni e richieste di integrazioni/spiegazioni pervenute dall’Autorità di Bacino del Fiume Adige e dall’Autorità di Bacino dell’Alto Adriatico a seguito di istruttoria in ambito conferenza dei servizi”;</p> <p>• Nota Tecnica Integrativa “Riscontro alla richiesta pervenuta dall’Autorità di Bacino dell’Alto Adriatico a dall’Autorità del Fiume Adige a seguito di istruttoria in ambito Conferenza dei Servizi”.Il modello bidimensionale ha dimostrato come il progetto della linea AV/AC Verona Padova sia stata eseguita garantendo tutti gli standard qualitativi e di sicurezza per il territorio attraversato senza modificare in maniera gravosa la condizione di pericolosità idraulica.In particolare sono state analizzate tre configurazioni diverse:1. “ante-operam”, novembre 2015, situazione attuale in cui sono stati inseriti tutti gli interventi strutturali di difesa idraulica in corso di realizzazione e/o già realizzati da parte della Regione Veneto, nel sistema Chiampo-Alpone-Aldegà-Tramigna;2. “post-operam”, novembre 2015, configurazione di progetto;3. “post-operam”, anno 2018, configurazione futura con le casse di espansione nel sistema Chiampo-Alpone-Aldegà-Tramigna e con l’inserimento della nuova linea ferroviaria. Si precisa che a seguito delle integrazioni richieste le Autorità idrauliche competenti hanno espresso parere favorevole con prescrizioni.</p>
147	<p>Sig.ra Alessandra Cavazzola 30/03/2016 DVA-2016-0008465</p>	<p>La Sig.ra Cavazzola ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>1. nella delibera CIPE 94/2006 non esistono tre lotti costruttivi, ma due fasi costruttive.</p> <p>2. manca la verifica delle prescrizioni della delibera CIPE 94/2006 sugli approfondimenti sui siti archeologici come previsto dalla stessa.</p> <p>3. manca il formale parere del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo sul progetto Verona-Padova come previsto dalla delibera CIPE 94/2006.</p> <p>4. non è stata attivata l'ottemperanza preliminare sul progetto come da delibera CIPE 94/2006</p> <p>5. la mitigazione dell'impatto delle vibrazioni venga esteso dal Km. 5+425 al Km. 6+150 e la Km. 6+500 al Km 6+841 con armamento senza massciata di tipo massivo, ma costituito da piastre di cemento su materassino elastomerico. Che nel tratto in trincea di accesso alla galleria lato Vicenza dal Km. 7+175 al Km.7+660 sia posato un materassino elastomero sotto ballast al fine di mitigare l'impatto vibrazionale.</p>	<p>1. L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.. Si fa tuttavia presente che i 3 Lotti Funzionali della Linea VR-PD sono stati individuati nell'Addendum al protocollo d'Intesa tra MIT, Regione Veneto, comune di Vicenza, CCIAA di Vicenza e RFI spa del 29/30Marzo 2016.</p> <p>2. Nei documenti presentati dal proponente per la Verifica di Ottemperanza del 1° Sublotto (Verona-Montebello Vicentino opere in variante rispetto al PP approvato con Delibera CIPE 94/2006) è presente la Relazione di Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni della Delibera CIPE 94/2006). All'interno del documento sono richiamati gli elaborati della Verifica Preliminare d'Interesse archeologico e dei sondaggi archeologici che sono stati prodotti con il PD</p> <p>3. L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto. Tuttavia si fa presente che per la procedura di approvazione dell'Opera in oggetto il MIBACT ha espresso il suo parere Prot. 4121/16 del 23/06/2016.</p> <p>4. In data 1 febbraio 2016 è stata trasmessa dal proponente Consorzio IRICAV-DUE la documentazione necessaria ai fini della procedura di Verifica di Ottemperanza del Progetto.</p> <p>5. Lo studio dell'impatto delle vibrazioni è stato prodotto con il PD e aggiornato per effetto delle richieste di integrazioni in fase di istruttoria V.I.A.. Sono stati determinati e valutati tutti i potenziali impatti indotti dalla costruzione e dall'esercizio dell'infrastruttura di progetto e conseguentemente sono stati definiti gli interventi di mitigazione. In riferimento al tratto indicato si fa presente che i risultati dello studio hanno condotto alla previsione di interventi di mitigazione dal Km 5+658 al Km 5+758.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>6. la progettazione presentata non possa considerarsi progetto definitivo, essendo mancante la relazione del progettista attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione del preliminare.</p> <p>7. la variante di San Bonifacio non è stata sottoposta a Valutazione di impatto ambientale che è propedeutica al progetto definitivo. Come del nuovo tratto Montebello-Bivio Vicenza totalmente assente nel progetto preliminare approvato dal CIPE con delibera 94/2006 del 29 marzo 2006. Che di questo nuovo tratto non solo la Valutazione di impatto ambientale, ma anche un progetto preliminare siano assenti, e che di esso vi sia solo uno studio di fattibilità, privo di qualsiasi validità legale per l'ottenimento dell'autorizzazione ambientale.</p> <p>8. non è stato redatto il piano di utilizzo delle rocce e terre di scavo, che viene valutato dalla commissione VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.</p>	<p>In fase di pre-esercizio e di esercizio è previsto il monitoraggio ambientale delle Vibrazioni al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti e l'efficacia delle mitigazioni. In tutti i casi in cui non sono rispettati, verranno adottati le eventuali misure di mitigazione integrative.</p> <p>6. Nei documenti presentati dal proponente Consorzio IRICAVDUE è presente la Relazione del Progettista.</p> <p>7. Il tracciato della Variante di S. Bonifacio è inserito nel "S.I.A. - opere in variante Sub Lotto 01 Verona - Montebello V.". Il tracciato da Montebello V. - Bivio Vicenza è inserito nel S.I.A. del Sub Lotto 02 Montebello V. - Bivio Vicenza. La presentazione dell'istanza per la procedura di V.I.A. ha la data 03/02/2016.</p> <p>8. Nei documenti presentati dal proponente Consorzio IRICAVDUE è presente il P.U.T. redatto ai sensi del DM 161/2012.</p>
148	<p>Comune di Vicenza 31/03/2016 DVA-2016-0008682</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONE N° 24 DOCUMENTO DVA-2016-0005115</p> <p>Il Comune di Vicenza ha presentato osservazioni di carattere ambientale in merito a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attività di Cantierizzazione; - Studio impatto atmosferico; - Studio impatto ambientale; - Opere a verde; - Piano di monitoraggio ambientale; - Piano di monitoraggio atmosfera; <p>1. Monitoraggio campi elettromagnetici</p> <p>Nel documento "Relazione specialistica componente campi elettromagnetici" vengono riportate le modalità di misurazione relative alle linee elettriche.</p> <p>1. Sono mancanti le descrizioni delle stazioni radio base per segnalamento, per le quali si chiede vengano prodotti gli elaborati di progetto, nonché le valutazioni sulle emissioni corredata dalla modalità di misurazione.</p> <p>2. Si ritiene che le stesse modalità di campionamento e misura debbano essere condivise con il Dipartimento ARPAV di Vicenza.</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONI N.24</p> <p>Le presenti osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS. Il tracciato del 1° Lotto Funzionale della linea AV/AC Verona – Padova termina nel comune di Altavilla Vicentina (pk 44+250,03). Nel Progetto Definitivo consegnato in territorio comunale di Vicenza è presente solo il campo base C.B.5.2.(località Carpaneda), che è stato stralciato per effetto delle richieste di integrazioni (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016). Pertanto, le osservazioni possono ritenersi superate.</p> <p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.</p> <p>1. La documentazione relativa alle caratteristiche dimensionali e delle potenze delle stazioni radio base per il segnalamento ferroviario si trova negli elaborati elencati di seguito:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. IN0D02DI2DXTT0000X02BTT - VERONA - PADOVA - 2°Sublotto - DISTRIBUZIONE LUNGO LINEA APPARATI SISTEMA TERRA-TRENO; b. IN0D02DI2RHTT0000X04BTT - VERONA - PADOVA - 2°Sublotto - Relazione impianti GSM-R e di estensione cellulare GSM; c. IN0D00DI2DXTT0000X01BTT - VERONA - PADOVA - DISTRIBUZIONE LUNGO LINEA APPARATI SISTEMA TERRA-TRENO; d. IN0D00DI2PZTT0000X01ATT - VERONA - PADOVA - PIAZZOLA PER SHELTER E FONDAZIONE SOSTEGNO ANTENNE LUNGO LINEA ED ALL'IMBOCCO GALLERIA - SEDE FERROVARIA IN TRINCEA; e. IN0D00DI2PZTT0000X02ATT - VERONA - PADOVA - PIAZZOLA PER SHELTER E FONDAZIONE SOSTEGNO ANTENNE LUNGO LINEA ED ALL'IMBOCCO GALLERIA - SEDE FERROVARIA IN RILEVATO; f. IN0D00DI2PZTT0000X03ATT - VERONA - PADOVA - TIPOLOGICO PER NICCHIA PER REMOTIZZATORE GSM PUBBLICO ED EVENTUA-

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>LE TELEFONO SELETTIVO; g. IN0D00DI2RHTT0000X01ATT - VERONA - PADOVA - STUDIO TIPOLOGICO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE (INQUINAMENTO ELETTRROMAGNETICO); h. IN0D00DI2RHTT0000X02ATT - VERONA - PADOVA - RELAZIONE IMPIANTI GSM-R E DI ESTENSIONE CELLULARE GSM; i. IN0D00DI2RHTT0000X03ATT - VERONA - PADOVA - SHELTER E QUADRI DI ALIMENTAZIONE PER IMPIANTI GSM-R/GSM-P. In particolare, nella relazione STUDIO TIPOLOGICO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE-INQUINAMENTO ELETTRROMAGNETICO sono illustrati i dati tecnici dell'impianto, le misurazioni del fondo elettromagnetico preesistente e la previsione del contributo del nuovo impianto, le modalità di analisi della compatibilità ambientale per quanto riguarda le BTS. Le aree di emissione significativa dal punto di vista energetico di queste antenne, presentano caratteristiche analoghe a quelle usate in ambito civile per il GSM ordinario e ricadono nell'area di rispetto della ferrovia. Si è ritenuto, pertanto, non necessario prevedere punti per il monitoraggio ambientale dei CEM. 2. Il PMA è strettamente connesso a quanto emerso dallo studio della componente ambientale campi elettromagnetici nel S.I.A. Opere in variante. Nella successiva fase di validazione del P.M.A. da parte degli Enti di controllo, a seguito di ulteriori verifiche delle emissioni correlate alle stazioni radio base per il segnalamento, sarà valutata l'eventuale integrazione dei punti di monitoraggio per i CEM.</p>
		<p>2. Osservazioni di carattere ambientale In merito alle Postazioni BTS Radio Base - Si osserva quanto segue: a. Postazione lungo via dei Montecchi: si evidenzia come il sito presenti interferenze con il possibile sviluppo della linea filoviaria nonché con la cantierizzazione del nodo "viadotto Ponte Alto". Inoltre la tipologia della strada (raccordo autostradale) non consente l'apertura di accessi carrai e, comunque, la conformazione dell'accesso - per come percepibile dal progetto - risulta non compatibile con l'assetto della circolazione (strada a doppio senso con invalicabilità di corsia). b. Postazione nell'area dell'attuale stazione di v.le Roma: non vi sono impatti sulla mobilità ma si evidenzia come l'area risulti interessata da vincoli paesaggistici ai sensi della D. Lgs. 42/2004.c. c. Postazione – Strada di Settecà: la rampa per il superamento dislivello prevista alla Prog. 204 km+250 m risulta posizionata in corrispondenza di una tubazione di gas metano DN 250 ACC che attraversa la linea ferroviaria.</p>	<p>La presente osservazione è pervenuta anche in sede di CDS.a. La posizione della BTS, così come presentata nel progetto Definitivo, è stata individuata al fine di ottimizzare la copertura radio e minimizzare i costi di manutenzione. E' possibile prevedere una soluzione alternativa ubicando la BTS in affiancamento alla line AV/AC alla Pk 46+765, piuttosto che alla pk 46+669. La nuova posizione planimetrica risolverebbe le problematiche relative alle interferenze segnalate; b. La posizione della BTS, così come presentata nel progetto Definitivo, è stata individuata per ottimizzare la copertura radio e minimizzare i costi di manutenzione. Tuttavia si terrà conto di quanto osservato nella progettazione esecutiva al fine di individuare una posizione planimetrica che ottimizzi la soluzione proposta in P.D.; c. La presenza della rampa è necessaria per consentire l'accesso per il personale di manutenzione alla BTS alla progressiva km 204+250. Per semplificare la risoluzione della interferenza si realizzerà la rampa con una struttura metallica di facile rimozione in caso di necessità.</p>
		<p>3. Con particolare riferimento al Campo Base denominato CB 5.2 e alla sua viabilità di accesso Assenza negli elaborati della previsione del "corridoio ecologico"; Assenza di uno studio di traffico; Assenza di ogni ipotesi progettuale sulle necessità di sottoservizi e sulle modalità del loro collegamento alle reti esistenti; Inadeguatezza complessiva di strada Carpaneda;</p>	<p>Le presenti osservazioni sono pervenute anche in sede di CDS. Il tracciato del 1° Lotto Funzionale della linea AV/AC Verona – Padova termina nel comune di Altavilla Vicentina (pk 44+250,03), nel Progetto Definitivo consegnato in territorio comunale di Vicenza è presente solo il campo base C.B.5.2.(località Carpaneda), che è stato stralciato per effetto delle richieste di integrazione (Prot. n°0001350 CTVA del 14-04-2016). Pertanto le osservazioni possono ritenersi superate.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Previsione di allargamento di un solo tratto di strada Carpaneda; Mancanza della previsione di una complessiva messa in sicurezza per l'utenza debole di strada Carpaneda, anche in coerenza con gli strumenti di pianificazione settoriale del Comune di Vicenza; Mancato inserimento nel "particellare d'esproprio" delle proprietà private interessate dall'allargamento di strada Carpaneda; Realizzazione di una rotatoria lungo lo sviluppo della bretella di accesso al Campo Base; studio di compatibilità idraulica del Campo Base; Mancanza di indicazioni in merito alla collocazione dei necessari sottoservizi al Campo Base; Assenza di valutazioni in merito allo scarico nello Scolo Piazzon e alle implicazioni con il Piano Regionale di Tutela delle Acque; Mancanza di documentazione adeguata relativamente alla gestione dei rifiuti domestici ; Mancanza di idonea documentazione da sottoporre a valutazione del/i gestore/i delle reti elettriche, gas, acquedotto, fognature; Assenza del progetto illuminotecnico; Mancanza della verifica, nel bilancio della "pressione ambientale", delle seguenti componenti: - utilizzo di fonti di energia rinnovabile; - realizzazione edifici e strutture energeticamente sostenibili; - riduzione del fenomeno delle "isole di calore" mediante la realizzazione di pavimentazioni sostenibili, da valutare anche nell'ambito della verifica dell'invarianza idraulica; - verifica della possibilità di ricorrere, almeno per una quota parte, a mezzi d'opera e/o veicoli elettrici.; Mancanza di valutazione acustica sulle strade di accesso al Campo Base</p>	
149	<p>Comune di Belfiore 01/04/2016 DVA-2016-0008804</p>	<p>Il Comune di Belfiore: "trasmette relazione integrativa sulle criticità idrauliche in data 18/03/2016 prodotta dall'ing. Massimo Merzari, incaricato da questo Comune, approvata con deliberazione della Giunta Comunale n.20 del 31 marzo 2016. La stessa relazione è stata consegnata direttamente dal rappresentante di questo Ente in sede di conferenza di servizi ex artt. 166 e 168 del D.Lgs. n. 163/2006 tenutasi il 23/03/2016 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in Roma. Tanto si comunica anche ad integrazione della precedente nota prot. n. 469 del 22/01/2016. ALLEGATA RELAZIONE INTEGRATIVA SULLE CRITICITA' IDRAULICHE"</p>	<p>L'istruttoria redatta dall'Ing. M. Merzari mirata ad evidenziare la fragilità idraulica del Territorio risulta superata dagli approfondimenti redatti a valle della richiesta delle Autorità idrauliche competenti. Si rimanda a tal proposito a quanto presentato nei documenti trasmessi dal proponente per effetto delle richieste di integrazione (Prot. 0001350 CTVIA del 17/04/2016) in particolare allo studio idrogeologico ed idraulico 2D-1D contenuto nella: • Nota tecnica integrativa richiesta dall'Autorità di Bacino del Fiume Adige (prot. 160 del 22-01-2016) e dall'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione “; • Nota tecnica integrativa “Riscontro alle osservazioni e richieste di integrazioni/spiegazioni pervenute dall'autorità di Bacino del Fiume Adige e dall'Autorità di Bacino dell'Alto Adriatico a seguito di istruttoria in ambito conferenza dei servizi”; • Nota Tecnica Integrativa “Riscontro alla richiesta pervenuta dall'Autorità di Bacino dell'Alto Adriatico a dall'Autorità del Fiume Adige a seguito di istruttoria in ambito Conferenza dei Servizi”.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>Il modello bidimensionale ha dimostrato come il progetto della linea AV/AC Verona Padova sia stata eseguita garantendo tutti gli standard qualitativi e di sicurezza per il territorio attraversato senza modificare in maniera gravosa la condizione di pericolosità idraulica.</p> <p>In particolare sono state analizzate tre configurazioni diverse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. “ante-operam”, novembre 2015, situazione attuale in cui sono stati inseriti tutti gli interventi strutturali di difesa idraulica in corso di realizzazione e/o già realizzati da parte della Regione Veneto, nel sistema Chiampo-Alpone-Aldegà-Tramigna; 2. “post-operam”, novembre 2015, configurazione di progetto; 3. “post-operam”, anno 2018, configurazione futura con le casse di espansione nel sistema Chiampo-Alpone-Aldegà-Tramigna e con l’inserimento della nuova linea ferroviaria. <p>Si precisa che a seguito delle integrazioni richieste le Autorità idrauliche competenti hanno espresso parere favorevole con prescrizioni.</p>
150	<p>Ditta SIG S.p.A. per il tramite della Regione del Veneto 12/04/2016 DVA-2016-0009800</p>	<p>La Ditta SIG S.p.A. si è resa: "disponibile alla fornitura di idoneo materiale di cava per la realizzazione dell'opera in oggetto oltre a ricevere rilevanti quantità di materiale di risulta dagli scavi di sbancamento nel rispetto delle normative in vigore. I nostri siti disponibili sono: Miniera "Costa Benedetta" a Meledo di Sarego (VI); Cava "Ca' Erizzo" ad Albettone (VI); Cava "Quartieri" a Sarcedo (VI) Ex cava "4 Strade" a Thiene (VI). I cantieri indicati sono ubicati nelle vicinanze della rete autostradale e logisticamente idonei per la realizzazione dell'opera."</p>	<p>L'osservazione non è pertinente in quanto esula dalla procedura di V.I.A. dell'Opera in oggetto.</p>
151	<p>Regione del Veneto 26/04/2016 DVA-2016-0011063</p>	<p>La Regione Veneto ha trasmesso un riepilogo delle osservazioni e dei pareri acquisiti, nell'ambito del procedimento regionale di VIA:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Osservazione dell'Avv. Roberto Carlotto per conto di varie aziende produttive soggette ad espropri presso Montecchio Maggiore (VI), acquisita con prot. n. 35398 del 29/01/2016; 2) Osservazione dell'azienda Microfilm S.r.l., acquisita con prot. n. 31434 del 27/01/2016 e prot. n. 35422 del 29/01/2016; 3) Osservazione dell'Avv. Roberto Carlotto per conto di varie aziende produttive soggette ad espropri presso Altavilla Vicentina (VI), acquisita con prot. n. 35375 del 29/01/2016; 4) Osservazione della Rag. Buzzacchera Samantha in data 25/01/2016, acquisita con prot. n. 31137 del 27/01/2016; 5) Osservazione dell'Avv. Roberto Carlotto per conto di varie aziende produttive soggette ad espropri presso Brendola (VI), acquisita con prot. n. 37271 del 01/02/2016; 6) Osservazione del Sig. Lino Tamion e dell'arch. Stefano Tamion in data 26/01/2016, acquisita con prot. n. 31429 del 27/01/2016 e prot. n. 37248 del 01/02/2016 7) Osservazione del Dott. Casarotto per conto della Sig.ra Trevisan Maria in data 25/01/2016, acquisita con prot. n. 28230 del 26/01/2016; 	<p>Si prende atto della nota della Regione Veneto</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		8) Osservazione dell'Arch. Tamion Stefano per conto delle ditte Freato Danila, Tecchio Teodosio e altri in data 26/01/2016, acquisita con prot. n. 32975 del 28/01/2016 e prot. n. 37229 del 01/02/2016 ;	
		9) Osservazione della Sig.ra Corà Francesca e altri firmata in data 25/01/2016, acquisita con prot. n. 32619 del 28/01/2016 e prot. n. 37207 del 01/02/2016;	
		10) Osservazione della Sig.ra Vicentin Lorella in data 27/01/2016, acquisita con prot. n. 33089 del 28/01/2016 e prot. n. 47206 del 08/02/2016;	
		11) Osservazione dell'Avv. Sofia Colasanto, per conto della ditta Microfilm S.r.l., in data 20/01/2016, acquisita con prot. n. 33036 del 28/01/2016;	
		12) Osservazione dell'Arch. Tamion Stefano, per conto della ditta Peotta Armando, in data 26/01/2016, acquisita con prot. n. 32970 del 28/01/2016 e prot. n. 39494 del 02/02/2016;	
		13) Osservazione del Sig. Preto Martini in data 26/01/2016, acquisita con prot. n. 32962 del 28/01/2016;	
		14) Osservazione della Sig.ra Berto Idi Elisabetta in data 26/01/2016, acquisita con prot. n. 32945 del 28/01/2016;	
		15) Osservazione della ditta Villa degli Olmi S.pA in data 05/02/2016, acquisita con prot. n.48130 del 08/02/2016;	
		16) Osservazione della Prefettura di Verona in data 03/02/2016, acquisita con prot. n. 42472 del 03/02/2016;	
		17) Osservazione della Soc. Delta S.r.l. in data 16/02/2016, acquisita con prot. n. 59997 e n. 60115 del 16/02/2016;	
		18) Osservazione del Comune di Montebello Vicentino (VI) in data 17/02/2016, acquisita con prot. n. 62593 del 17/02/2016 e con prot. n. 64346 del 18/02/2016;	
		19) Osservazione di Safas Group SpA in data 08/02/2016, acquisita con prot. n. 55152 del 12/02/2016;	
		20) Osservazione del Sig. Carlotta Bruno in data 25/01/2016, acquisita con prot. n. 28235 del 26/01/2016;	
		21) Osservazione del sig. Daniele Nottegar in data 16/02/2016, acquisita con prot. n. 59862 del 16/02/2016;	
		22) Osservazione del Comune di Lonigo - Settore Pianificazione e gestione del territorio in data 17/02/2016, acquisita con prot. n. 62722 del 17/02/2016;	
		23) Osservazione dello Studio legale Vecchia in data 23/02/2016, acquisita con prot. n. 71641 del 24/02/2016;	
		24) Osservazione del Comune di Zevio in data 25/02/2016, acquisita con prot. n. 76219 del 26/02/2016;	
		25) Osservazione del Comune di Vicenza in data 26/02/2016, acquisita con prot. n. 74529 del 26/02/2016;	
		26) Osservazione del Comune di San Bonifacio (VR) in data 11/03/2016, acquisita con prot. n. 82873 del 11/03/2016;	
		27) Osservazione del Sig. Gianfranco Valle in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82721 del 01/03/2016;	
		28) Osservazione del Cons. Perenzoni Sonia in data 29/02/2016, acquisita con prot.	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		n. 82634 del 01/03/2016;	
		29) Osservazione del Comune di San Bonifacio (VR) in data 29/02/2016, acquisita con prot. n. 82512 del 01/03/2016;	
		30) Osservazione dell'Arch. Tamion Stefano, per conto di varie ditte espropriate, in data 29/02/2016, acquisita con prot. n. 82496 del 01/03/2016 e prot. n. 82388 del 01/03/2016;	
		31) Osservazione del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta in data 26/02/2016, acquisita con prot. n. 75574 del 26/02/2016;	
		32) Osservazione del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82898 del 01/03/2016;	
		33) Osservazione della Zach System S.p.A. in data 25/02/2016, acquisita con prot. n. 75662 del 26/02/2016;	
		34) Osservazione della Sig.ra Viviani Maria in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 83734 del 02/03/2016;	
		35) Osservazione del Sig. Pemigotti Sergio in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 83732 del 01/03/2016;	
		36) Osservazione del Sig. Moro Marco in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 83739 del 02/03/2016;	
		37) Osservazione del Sig. Ferroni Paolo in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 84192 del 03/03/2016;	
		38) Osservazione della Sig.ra Cavazzola Alessandra in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82912 del 01/03/2016 e prot. n. 100916 del 14/03/2016;	
		39) Osservazione della Sig.ra Frigo Stefania in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82908 del 01/03/2016;	
		40) Osservazione del Sig. Stefano Dalla Valentina in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82907 del 01/03/2016;	
		41) Osservazione del Sig. Merzari Ampelio in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82904 del 01/03/2016;	
		42) Osservazione della Sig.ra Dal Molin Laura Palma in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82903 del 01/03/2016;	
		43) Osservazione della Sig.ra Merzari Marta Maria in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82867 del 01/03/2016;	
		44) Osservazione del Comune di Arcole (VR) in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 84434 del 02/03/2016;	
		45) Osservazione della ditta Corà Domenico & Figli Spa in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 83941 del 02/03/2016;	
		46) Osservazione della Sig.ra Borghese Erica in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82876 del 01/03/2016;	
		47) Osservazione della Sig.ra Demori Luigina in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82878 del 01/03/2016;	
		48) Osservazione del Comune di Brendola in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86094 del 03/03/2016;	
		49) Osservazione della Sig.ra Polimeno Giulia Maria in data 01/03/2016, acquisita	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		con prot. n. 82871 del 01/03/2016;	
		50) Osservazione della Sig.ra Zamboni Assunta in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82874 del 01/03/2016;	
		51) Osservazione del Sig. Valle Mauro in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82868 del 01/03/2016;	
		52) Osservazione del Sig. Lino Tamion e dell'arch. Stefano Tamion in data 26/02/2016, acquisita con prot. n. 90715 del 07/03/2016;	
		53) Osservazione della Sig.ra Castelli Loreta in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86413 del 03/03/2016;	
		54) Osservazione dell'Associazione Regionale Albo Cavatori del Veneto in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86380 del 03/03/2016;	
		55) Osservazione dell'Avv. Centofanti Giovanni Maria, per conto del Comitato Strada della Carpaneda, in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 88476 del 04/03/2016;	
		56) Osservazione del Comune di Altavilla Vicentina (VI) in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86409 del 03/03/2016;	
		57) Osservazione della ditta Bottega Veneta Sri in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 83744 del 02/03/2016 e prot. n. 82981 del 02/03/2016;	
		58) Osservazione del Sig. Malesani Andrea in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 83753 del 02/03/2016;	
		59) Osservazione del Comune di Zevio (VR) in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86176 del 03/03/2016;	
		60) Osservazione del Comune di Verona in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86378 del 03/03/2016;	
		61) Osservazione della Sig.ra Merzari Graziana in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86410 del 03/03/2016;	
		62) Osservazione della ditta Inerti San Valentino Sri in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86385 del 03/03/2016;	
		63) Osservazione della ditta Inerti San Valentino Sri in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86421 del 03/03/2016;	
		64) Osservazione della Sig.ra Menini Elena in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 84417 del 03/03/2016;	
		65) Osservazione della Sig.ra Righetti Anna Maria in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86415 del 03/03/2016;	
		66) Osservazione della Sig.ra Pellicari Dina in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86414 del 03/03/2016;	
		67) Osservazione del Sig. Brancaleone Teodorino in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86423 del 03/03/2016;	
		68) Osservazione del Comune di Lonigo (VI) in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87705 del 04/03/2016;	
		69) Osservazione della Provincia di Vicenza in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87631 del 04/03/2016;	
		70) Osservazione di Confindustria Vicenza in data 03/03/2016, acquisita con prot.	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		n. 85551 del 03/03/2016;	
		71) Osservazione del Sig. Falezza Diego in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87774 del 04/03/2016;	
		72) Osservazione della ditta Cava Casetta Sri in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87714 del 04/03/2016;	
		73) Osservazione della ditta Cava Morenica Sri in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87689 del 04/03/2016;	
		74) Osservazione della Sig.ra Gennaro Paoella in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87674 del 04/03/2016;	
		75) Osservazione dell'Azienda Ulss n. 6 "Vicenza" in data 04/03/2016, acquisita con prot. n. 90471 del 07/03/2016;	
		76) Osservazione del Comune di Caldiero (VR) in data 04/03/2016, acquisita con prot. n. 90443 del 07/03/2016;	
		77) Osservazione del Comune di Belfiore (VR) in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 90416 del 07/03/2016;	
		78) Osservazione della Sig.ra Ferroni Cecilia in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 87520 del 04/03/2016;	
		79) Osservazione della ditta S.E.L Escavazione Inerti Sri in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87606 del 04/03/2016;	
		80) Osservazione della Sig.ra Pina Elena in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87646 del 04/03/2016;	
		81) Osservazione del Sig. Luca Pasquale in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87635 del 04/03/2016;	
		82) Osservazione del Sig. Brancaleone Mattia in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87650 del 04/03/2016;	
		83) Osservazione del Sig. Corà Adolfo in data 04/03/2016, acquisita con prot. n. 87715 del 04/03/2016;	
		84) Osservazione del Sig. Mazzon Maurizio, per conto di comitati civici, in data 07/03/2016, acquisita con prot. n. 92673 del 08/03/2016;	
		85) Osservazione del Sig. Simonaggio Ilario in data 07/03/2016, acquisita con prot. n. 92724 del 08/03/2016;	
		86) Osservazione della Sig.ra Vicentin Lorella in data 29/02/2016, acquisita con prot. n. 100054 del 14/03/2016;	
		87) Osservazione del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta in data 15/03/2016, acquisita con prot. n. 103709 del 15/03/2016;	
		88) Osservazione della Sig.ra Vicentin Lorella in data 04/03/2016, acquisita con prot. n. 101282 del 14/03/2016 del 14/03/2016;	
		89) Osservazione del Sig. Gaspari Gianfranco in data 13/03/2016, acquisita con prot. n. 101035 del 14/03/2016;	
		90) Osservazione del Sig. Pemigotti Sergio in data 13/03/2016, acquisita con prot. n. 101039 del 14/03/2016;	
		91) Osservazione del Comune di San Martino Buon Albergo (VR) data 11/03/2016, acquisita con prot. n. 99709 del 11/03/2016;	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>92) Osservazione della Prefettura di Verona data 16/03/2016, acquisita con prot. n. 104359 del 16/03/2016;</p> <p>93) Osservazione della società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa data 16/03/2016, acquisita con prot. n. 105804 e n. 105806 del 17/03/2016;</p> <p>94) Osservazione del Comune di Zevio (VR) in data 23/03/2016, acquisita con prot. n. 115867 del 23/03/2016;</p> <p>95) Osservazione della ditta SIG Spa in data 25/03/2016, acquisita con prot. n. 119918 del 29/03/2016;</p> <p>96) Osservazione del Comune di Vicenza in data 31/03/2016, acquisita con prot. n. 129364 del 04/04/2016;</p> <p>97) Osservazione della Provincia di Verona in data 05/04/2016, acquisita con prot. n. 131381 del 05/04/2016;</p> <p>98) Osservazione della Sig.ra Cavazzola Alessandra in data 29/03/2016, acquisita con prot. n. 122791 del 30/03/2016.</p>	
152	<p>Sig. Vasco Carradore 12/05/2016 DVA-2016-0012919</p>	<p>Il Sig. Carradore ha presentato le seguenti osservazioni e richieste:</p> <p>1. Il MATTM con nota del 30/11/2015 (Uff. Prot. DVA-2015-0029939 "...rilevava che l'istanza presentata non è conforme, né corredata degli atti e della documentazione progettuale per l'avvio del procedimento di Verifica di Ottemperanza e di VIA speciale per le varianti previste, ai sensi del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. Pertanto nel comunicare l'irricevibilità dell'istanza ai fini dell'avvio dei procedimenti di competenza si chiede a questo Consorzio di adeguare quanto inviato.."</p> <p>2. in data 23/03/2016 si è tenuta al MIT la Conferenza dei servizi dei soggetti interessati sulla base dei documenti depositati il 13/11/2015 presso gli stessi soggetti e giudicati non conformi, non corredata dagli atti e dalla documentazione prevista e quindi irricevibili dal MATTM</p> <p>3. in data 18/03/2016 sono state pubblicate sul sito del MATTM le richieste della CT VIA di integrazioni (in nr di 87) al progetto definitivo che il Proponente dovrà produrre entro 30 gg. Premesso che in data 14/04/2016 sono state pubblicate sul sito del MATTM le ulteriori richieste della CT VIA di integrazioni al progetto definitivo che il Proponente dovrà produrre entro 30 gg. Richieste che integrano quelle del 18/03/2016 fino al nr. di 159.</p> <p>4. la richiesta del 14/04/2016 chiarisce che, contemporaneamente, dovranno essere trasmesse al MATTM anche tutte le integrazioni richieste dalla Regione Veneto con nota prot. 1054901 del 16/03/2016. Premesso che la CT VIA si riserva di chiedere ulteriori integrazioni che si rendessero necessarie e che la stessa Commissione si riserva la facoltà "...di richiedere al Proponente di provvedere a dare avviso al pubblico del deposito della documentazione integrativa di cui alla presente richiesta..." per l'apertura di una nuova fase di osservazioni. Premesso che l'art. 112, comma 3 del D. Lgs 163/2006 recita "...Al fine di accertare l'unità progettuale, il responsabile del procedimento, nei modi disciplinati dal regolamento, prima dell'approvazione</p>	<p>1. Con la nota del Proponente prot. 435/95 del 10 novembre 2015 (acquisita al protocollo di codesta Amministrazione in data 25 novembre 2015) si è dato corso alla trasmissione del progetto a tutti i soggetti coinvolti dall'opera in oggetto come previsto dall'art. 166, comma 2, del D.Lgs. 163/2006. Detta nota, pertanto, non costituiva l'istanza per l'avvio del procedimento diretto all'acquisizione del parere sulla compatibilità ambientale, che invece è stata prodotta successivamente. Di conseguenza, trattandosi di una nota con finalità diverse dall'istanza VIA, non si pone il problema della conformità rispetto alla normativa di settore.</p> <p>2. Le osservazioni non sono conferenti, in virtù di quanto precisato in sede di risposta alla precedente osservazione n. 1.</p> <p>3. Le richieste di integrazioni pervenute dalla Commissione Tecnica VIA/VAS sono state tutte ottemperate nei tempi previsti e trasmesse al Ministero dell'Ambiente in data 13.05.2016 con nota prot. n. 204/2016.</p> <p>4. VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE al Punto 3</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>del progetto e in contraddittorio con il progettista, verifica la conformità del progetto esecutivo.....al progetto preliminare..."</p> <p>5. l'art.11 comma 5 del D.Lgs 152/2006 stabilisce che "...La VAS costituisce per i piani e programmi a cui si applicano le disposizioni del presente decreto, parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione. I provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge....."Il periodo per le osservazioni per la VAS sul XII Allegato Infrastrutture, che comprende la linea AV/AC Verona Padova, è scaduto il 29/02/2016 e che il provvedimento è in itinere presso il MATTM.</p> <p>6. Premesso che sono state rilevate altre ed ulteriori carenze progettuali che la CT VIA esaminerà nell'iter del procedimento. Si chiede alla CT VIA di chiudere il procedimento come previsto dal comma 2 dell'art. 167 del D. Lgs 163/2006 "Ove il progetto sia incompleto, carentele amministrazioni ... propongono al Ministero.... le prescrizioni per la corretta successiva integrazione. Ove ciò non sia possibile ...concludono l'istruttoria... con la richiesta di rinvio del progetto a nuova istruttoria e l'indicazione delle condizioni per la ripresentazione dello stesso..." e di riaprire la procedura, a partire dal deposito presso i soggetti interessati, quando tutta la documentazione sarà completata e la VAS terminata.</p>	<p>5.VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5.2, 30.1, 38.2, 133.3</p> <p>6.Le richieste di integrazioni pervenute dalla Commissione Tecnica VIA/VAS sono state tutte ottemperate nei tempi previsti e trasmesse al Ministero dell'Ambiente in data 13.05.2016 con nota prot. n. 204/2016.</p>
153	<p>Sig. Daniele Nottegar 13/05/2016 DVA-2016-0013077</p>	<p>Il Sig. Nottegar ha presentato le seguenti osservazioni: "da nota prot. 1350/CTVA del 14/04/2016, acquisita al prot. 10118/DVA del 14/04/2016 la commissione ha depositato nuova richiesta di integrazione documentale.</p> <p>1. La nuova istanza e proroga richiede il deposito non solo dei precedenti documenti, ma altresì il deposito di nuova documentazione. (il punto numero 40 del documento del 14-04-2016 non c'era in quello del 17/03-2016). In relazione a tale nuova richiesta chiede quindi se il consorzio Iricav Due ha presentato la documentazione richiesta in data 13.03.2016 e quali documenti ha depositato.</p> <p>2. Nel documento del 14-04-2016 vengono cambiate le "Modalità e tempi di consegna" previsti nel documento del 17-03-2016 inserendo la clausola "Prima della scadenza del termine, la Società potrà inoltre, qualora necessario, presentare richiesta motivata di proroga che potrà essere concessa da questa Amministrazione." Si evidenzia che l'art. 26 co. 3 del TUA dispone come termine massimo 60 giorni per il deposito delle integrazioni, e in ogni caso una sola proroga, pertanto la scadenza del 14 maggio p.v. risulta essere improrogabile.</p> <p>3. Nonostante la delibera CIPE 94/2006 sia stata richiamata più volte nella richiesta di integrazioni, viene ignorato il punto 1.5 della delibera stessa che chiede: "Per la rimanente tratta, per la quale, come esposto nella "presa d'atto", è solo individuato il corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato della nuova linea AV/AC, si rinvia - per la valutazione della formale localizzazione urbanistica e la compatibilità ambientale - al relativo progetto definitivo che dovrà essere presentato, ai sensi dell'art. 4 bis, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002, come inte-</p>	<p>1.Tutte le richieste di chiarimenti, rettifiche ed integrazioni pervenute dalla Commissione Tecnica VIA/VAS sono state tutte ottemperate nei tempi previsti e trasmesse al Ministero dell'Ambiente in data 13.05.2016 con nota prot. n. 204/2016. La documentazione depositata è consultabile sul sito internet del Ministero dell'Ambiente</p> <p>2.La scadenza del 14 maggio è stata rispettata atteso che i chiarimenti, le rettifiche e le integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica VIA/VAS sono state trasmesse al Ministero dell'Ambiente in data 13.05.2016 con nota prot. n. 204/2016.</p> <p>3.In virtù dell'art. 2, comma 1-bis del d.lgs. 163/2006, anche in relazione al principio giuridico per cui "nel più è compreso il meno", l'aver sviluppato il progetto definitivo di un lotto funzionale di un più ampio progetto di cui è stato approvato il progetto preliminare non determina alcun vizio procedurale, pertanto la richiesta di ripresentare il progetto sull'intera tratta non è pertinente. L'esecuzione del lotto funzionale in parola, inoltre, non compromette in alcun modo il disegno complessivo dell'Opera e la successiva realizzazione</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>grato dal decreto legislativo n. 189/2005, contestualmente alla presentazione del progetto definitivo delle tratte oggetto dell'odierna approvazione".</p> <p>Quindi quello che è in esame non è quanto richiesto dalla delibera del CIPE visto che il progetto depositato riguarda una parte parziale della linea TAV Verona-Padova che non corrisponde neanche a quella che nella stessa delibera del CIPE è chiamata 1^ fase (Verona-Montebello e Grisignano di Zocco-Padova) e che la "rimanente tratta" citata al punto 1.5 della delibera CIPE è quella tra Montebello e Grisignano di Zocco.</p> <p>Quindi se la delibera CIPE 94/2006 è ancora valida (e visto che viene da voi richiamata non può che esserlo) il progetto deve essere ripresentato sull'intera tratta Verona-Padova e quindi l'istruttoria in corso dovrebbe essere chiusa al più presto con esito negativo."</p>	<p>dell'ulteriore tratta. Si fa presente che, in data 29-30 ottobre 2015 il MIT, la regione Veneto, RFI, il Comune di Vicenza e la CCIAA di Vicenza hanno sottoscritto un Addendum al protocollo di Intesa, con il quale è stato convenuto che RFI avrebbe provveduto a limitare l'estensione del 1° lotto funzionale della linea AV-AC Verona Padova immediatamente a monte dell'attraversamento di Vicenza.</p> <p>Con il suddetto addendum le parti hanno altresì convenuto di riarticolare i lotti funzionali della Verona – Padova come segue: LOTTO FUNZIONALE 1: da Verona fino a Bivio Vicenza LOTTO FUNZIONALE 2: attraversamento di Vicenza LOTTO FUNZIONALE 3: da Vicenza a Padova</p>
154	<p>Sig. Vasco Carradore 16/05/2016 DVA-2016-0013168</p>	<p>Il Sig. Carradore ha presentato le seguenti richieste:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. conoscere le motivazioni per le quali il documento Analisi Costi e Benefici è stato prodotto da RFI e non dal IRICAV2 2. conoscere il rating di legalità della società che ha redatto il SIA 3. sapere se e quando è stata prodotta la attestazione giurata sull'esattezza dei dati resa dai professionisti/esperti che hanno redatto il SIA 4. in ragione delle lacune, omissioni ed incongruenze riscontrate, di rimandare il documento di "Analisi Costi/Benefici" al General Contractor per una nuova edizione dello stesso (e che venga prodotto e depositato da IRICAV2) ai sensi del comma 2 dell'art. 167 del D. Lgs 163/2006: " Ove il progetto sia incompleto, carentele amministrazioni ... propongono al Ministero.... le prescrizioni per la corretta successiva integrazione. Ove ciò non sia possibile ...concludono l'istruttoria ... con la richiesta di rinvio del progetto a nuova istruttoria e l'indicazione delle condizioni per la ripresentazione dello stesso." 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Il DPCM 27.12.1988 fa riferimento a "Committente" e "Proponente" che, nel caso dell'opera in oggetto, sono figure entrambe riconducibili a RFI. Pertanto, non si ravvisano in merito violazioni di legge. 2. Il rating di legalità - previsto dall'art. 5-ter del decreto-legge 1/2012, come modificato dal Decreto legge 29/2012, convertito con modificazioni dalla Legge 62/2012 - non costituisce requisito obbligatorio per le imprese che partecipano alla realizzazione di un'opera pubblica. Pertanto, non si ravvisano in merito violazioni di legge. 3. Le dichiarazioni di veridicità dei dati da parte dei progettisti sono compresi, in quanto richiesti, nei documenti presentati al MATTM per l'istanza di compatibilità ambientale. 4. Attesa l'infondatezza delle osservazioni n. 1 e n. 2 per le ragioni di cui sopra, anche la conseguente richiesta di cui alla presente osservazione non può ritenersi pertinente.
155	<p>Sig. Daniele Nottegar 16/05/2016 DVA-2016-0013209</p>	<p>Il Sig. Nottegar ha presentato le seguenti osservazioni in merito all'Analisi Costi Benefici</p> <p>Il ministero dell'ambiente ha richiesto l'analisi costi benefici con determinazione del VAN, il SIR, l'analisi di sensitività e infine il periodo di recupero dell'investimento al general contractor Iricav 2 che ha attivato la procedura di verifica della compatibilità ambientale in data 30 gennaio 2016.</p> <p>Le determinazioni di VAN e SIR sono richieste dal DPCM 27/12/1988 all'art 4 comma 3. L'art 2 punto 3 PRESCRIVE che "L'esattezza delle allegazioni è attestata da apposita dichiarazione giurata resa dai professionisti iscritti agli albi professionali, ove esistenti, ovvero dagli esperti che firmano lo studio di impatto ambientale".</p> <p>A produrre l'integrazione afferente l'analisi costi benefici richiesta è stato RFI e non</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>il general contractor non rispettando gli art 2 e 4 del DPCM 27/12/1988 . L'Analisi costi benefici (ACB) si riferisce all'intera tratta Verona/Padova al "netto" del nodo di Verona compreso nell'analisi costi benefici presentata nel 2003 e oggetto di parere commissione Via e successivamente di approvazione da parte del Cipe con delibera 94/2006. Risulta inoltre non compresa nell'analisi l'attraversamento del territorio di San Bonifacio che costituisce variante rispetto al progetto preliminare approvato nel 2006. Progetto preliminare approvato nel 2006 e confermato con delibera n 45/2014 pubblicata in GU n.57 del 10 marzo 2015 relativamente al tratto Verona/Montebello. Ignoti i riferimenti normativi di soggetti incompetenti ai sensi dell'art 165 a modificare progetti come l'attraversamento di San Bonifacio attualmente modificato e non considerato nell'analisi costi benefici. L'attraversamento del territorio del comune di Vicenza è compreso nell'analisi costi/benefici considerando non un progetto preliminare o definitivo, ma uno studio di fattibilità. Ignorando per un attimo che le opere strategiche devono essere oggetto di progettazione e considerando legittimo l'uso dello studio di fattibilità, non è comunque rispettato l'art 161 del Codice Appalti è stato rispettato e che prescrive" i soggetti aggiudicatori predispongono studi di fattibilità delle infrastrutture strategiche da realizzare secondo modelli definiti con delibera del CIPE, e acquisiscono sugli stessi le valutazioni dell'Unità Tecnica Finanza di Progetto". A queste difformità rispetto a quanto prescritto dalle norme vigenti si evidenzia inoltre che: a) Pag 31. I costi di investimento sono pari a 4531 mln di euro (tutte e tre i lotti) mentre il solo primo lotto costa 4483 mln di euro come risulta da Allegato Infrastrutture al DEF 2015 e Contratto di Programma 2012/2016 tra Mitt e Rfi. Si riporta per il progetto approvato nel 2006 e identificato come "Scenario A" un costo errato di 5861 milioni di euro difforme rispetto a delibera 94/2006. Incredibilmente per il lotto Verona PV/ Bivio Vicenza viene riportano un costo di 2410 mln di euro contro i 4153 mln di euro. b) Pag 33. Dati traffico del 1999. Notoriamente più elevati sia pax che merci come risulta dall'ultimo Conto Nazionale dei Trasporti. I passeggeri di media e lunga distanza ammontavano nel 2001 a 27.280 milioni mentre nell'ultimo dato del MIT siamo a 18.862 (questi dati di media /lunga percorrenza contengono non solo le frecce rosse ma le banche, quelle d'argento e gli intercity). c) Pag 48. L'orizzonte temporale preso a riferimento nell'analisi costi benefici è di estrema importanza. Nella Guida UE sui Fondi Strutturali questo parametro per le ferrovie è pari a 30 anni. RFI invece fa partire l'analisi dal 2016 la operatività dal 2025 e fino al 2060. Anni 35. d) Il load factor dei treni av risulta pari al 51% e per le frecce rosse al 57%. Questo dato non è verificabile in nessuna delle fonti citate. Nel documento del Parlamento accluso il load factor per la media e lunga distanza (frecce rosse, bianche e d'argento più i pochi Intercity circolanti) è pari al 53 % (ultimo dato rilevato). Sulla base di tali osservazioni e considerata la inadempienza del MITT a quanto disposto dal Dlgs 228 del 2011 che obbliga, all'art. 2, alla valutazione ex ante della spesa in conto capitale si richiede una nuova analisi costi benefici rispondente in contenuto e forma a quanto disposto dalla vigente legislazione.</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
156	Sig. Daniele Nottegar per il tramite del Comune di Vicenza 17/05/2016 DVA-2016-0013321	VEDI OSSERVAZIONE N°153 DOCUMENTO DVA-2016-013077	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°153
157	Comune di San Martino Buon Albergo 20/05/2016 DVA-2016-0013603	Il Comune di San Martino Buon Albergo:CHIEDE1. di inserire la scuola elementare "Salvatore Todaro" tra i "recettori sensibili" e prevedere per la stessa tutti gli accorgimenti tecnologici necessari a norma di legge e previsti dalle linee guida di progettazione ItalFerr al fine di eliminare gli effetti negativi temporanei e permanenti derivanti sia dalle fasi di cantiere che dalla successiva messa in esercizio della linea AV/AC Verona-Padova;2. di dare atto che, qualora non fossero inseriti negli elaborati tecnici della Valutazione di Impatto Ambientale tutti gli accorgimenti tecnologici necessari al rispetto della normativa vigente e conformi alle prescrizioni espresse dalla VIA Regionale, l'Amministrazione Comunale di San Martino richiederà la sospensione del procedimento istruttorio del progetto della linea AV/AC e/o in alternativa lo spostamento a sud, al di fuori delle zone abitate, del tracciato ferroviario al fine di preservare le zone urbanizzate del proprio territorio.	1. Nello studio acustico la Scuola Primaria Salvatore Todaro localizzata in località Case Nuove (Via Serena, 5/a) è stata inserita nei ricettori sensibili. Tenuto conto che nel tratto in esame la linea AV/AC si trova in galleria artificiale, per quanto concerne gli aspetti acustici, l'istituto sarà coinvolto nella sola fase di realizzazione dell'opera. Il monitoraggio acustico dello stato attuale effettuato in località Case Nuove (PM20) ha evidenziato un Leq nel periodo diurno pari a 60,6 dB(A). Nello studio del corso d'opera aggiornato per effetto delle richieste di Integrazioni in fase di istruttoria VIA, a protezione del plesso scolastico è stata prevista una barriera antirumore di altezza pari a 5 m e lunghezza pari a 243 m a protezione del fronte avanzamento lavori.2. Le opere in variante del 1° Lotto funzionale, oggetto di procedura di V.I.A. che ricadono nel territorio comunale di S. Martino Buon Albergo sono: l'elettrodotto LP01 e i cantieri CA1.2, CT1, CO1.3, CH.4. Con lo studio di Impatto Ambientale il proponente ha valutato gli impatti determinati dalle suddette azioni di progetto al fine di verificare il rispetto della normativa vigente in materia di tutela ambientale. Il tratto del tracciato che attraversa il comune di San Martino Buon Albergo è stato approvato con il PP del 2003 (Delibera CIPE 94/2006) e pertanto la fase autorizzativa non ha per oggetto la discussione sul tracciato nel tratto di interesse.
158	Sig. Marco Zuppini 23/05/2016 DVA-2016-0013816	Il Sig. Zuppini ha presentato le seguenti richieste: a. che la mitigazione dell'impatto delle vibrazioni venga estesa in via prudenziale dal tratto di progetto di 100 mt. di lunghezza lineare a tutta la galleria San Martino, ovvero dal Km. 4+941,9 al Km. 6+841,9 attraverso l'utilizzo di armamento senza massicciata di tipo massivo, ma costituito da piastre di cemento su materassino elastomerico. b. che l'approvvigionamento del materiale necessario ai lavori dell'opera, stoccato al cantiere di armamento avvenga attraverso la linea ferroviaria storica, contigua al cantiere, e la realizzazione di un punto di movimento temporaneo pari alla durata dei lavori, e non per modalità stradale.	a. Lo studio dell'impatto delle vibrazioni è stato prodotto con il PD e aggiornato per effetto delle richieste di integrazioni in fase di istruttoria V.I.A.. Sono stati determinati e valutati tutti i potenziali impatti indotti dalla costruzione e dall'esercizio dell'infrastruttura di progetto e conseguentemente sono stati definiti gli interventi di mitigazione. In riferimento al tratto indicato si fa presente che i risultati dello studio hanno condotto alla previsione di interventi di mitigazione dal Km 5+658 al Km 5+758. Inoltre si fa presente che in fase di pre-esercizio e di esercizio è previsto il monitoraggio ambientale delle Vibrazioni al fine di verificare sperimentalmente il rispetto dei limiti e l'efficacia delle mitigazioni. In tutti i casi in cui non sono rispettati, verranno adottati le eventuali misure di mitigazione integrative. b) Nello studio della cantierizzazione l'approvvigionamento del materiale stoccato nel cantiere di armamento è previsto sia per modalità stradale sia per modalità ferroviaria. Il maggior utilizzo via ferro sarà determinato in relazione alla localizzazione del sito di fornitura del ballast.
159	Sig. Daniele Nottegar 23/05/2016 DVA-2016-0013875	Il Sig. Nottegar relativamente ai documenti delle integrazioni del Proponente ha presentato le seguenti osservazioni: "1. documento IN0D01DI2RGMD0000004A - RISPOSTA ALLE RICHIESTE DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE. COMMISSIONE TECNICA PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI (PROT. 0001350/CTVA del 14/04/2016) - RELAZIONE GENERALE. A	1. Il documento relazione di Ottemperanza IN0D00DI2RGMD0000002F è stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente in data 13.05.2016 con nota prot. n. 204/2016, con i documenti delle integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica VIA/VAS

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>pag.17 tale documento in riferimento al quesito 5 della nota ministeriale del 14 aprile, e relativa alla valutazione dell'altezza del viadotto Fibbio come prescritto dalla delibera 94/2006, il proponente rimanda alla consultazione dell'elaborato IN0D00D12RGMD0000002F - Relazione di Ottemperanza, ma il documento non si trova. Si trova al contrario una sua versione precedente IN0D00D12RGMD0000002E del 31/10/2015 (ovvero la versione E, la quinta revisione come indica la lettera E; ma la risposta la ministero indica la sesta revisione come indica la lettera F).</p>	
		<p>2. Altri codici risultano sbagliati, come ad esempio il LAYOUT TIPOLOGICO SISTEMA COLLETAMENTO E TRATTAMENTO, dal documento RISPOSTA ALLE RICHIESTE DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE, viene indicato come IN0D00D12D9CA0001001A, mentre in realtà è IN0D01D12D9CA0001001A. Anche la RELAZIONE DELL' INQUADRAMENTO GENERALE DELLA CANTIERIZZAZIONE, dal documento RISPOSTA ALLE RICHIESTE DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE, viene indicato con il codice IN0D00D12RGCA0001001E, ma in realtà è IN0D01D12RGCA0001001E. Al punto n.8 della nota a chiarimento delle integrazioni DVA- 2016-0010118 viene chiesto di " aggiornare la documentazione trasmessa (Progetto Definitivo e 5.1.A) correggendo i codici degli elaborati richiamati nelle varie relazioni in quanti spesso non corrispondenti" .</p>	<p>2. Si prende atto dell'osservazione</p>
		<p>3. Gli elaborati sono tutti in data 13 maggio 2015, tranne "l'elenco degli elaborati Piano Utilizzo Terre" (codice EE-PUT) e "l'elenco elaborati VIA" (codice EE-VIA) che sono in data 15 maggio 2016. Altro aspetto relativo alla datazione, abbiamo esempi come l'allegato 7.6 o IN0D00D12 dove l'emissione, la revisione sono datate con indicazione del giorno, mese, e anno della revisione nello spazio del cartiglio apposito (per intendersi sotto la scritta ATI Bonifica), altri documenti come lo studio di traffico nella fase cantiere IN0D01D12SDCA0000001A in cui è indicato il mese e l'anno.</p>	<p>3. Le richieste di chiarimenti, rettifiche ed integrazioni pervenute dalla Commissione Tecnica VIA/VAS sono state tutte ottemperate nei tempi previsti e trasmesse al Ministero dell'Ambiente in data 13.05.2016 con nota prot. n. 204/2016.</p>
		<p>4. Circa l'allegato 7.6, ovvero gli effetti dell'opera sul territorio allagamenti massimi (rischio idraulico), il fatto che la revisione sia datata 18/02/2016 e non sia seguita da altre revisioni successive, fa supporre che sia ricavata ancora da carte tecniche regionali (CTR) e non da DTM (modello digitale del territorio) del ministero dell'ambiente, come eccepiuto dall'osservazione dei comuni di Belfiore e Caldiero. In pratica fa supporre che sia quella presentata in Conferenza dei Servizi a marzo senza nessun aggiornamento.</p>	<p>4. I dati cartografici ed i rilievi utilizzati per implementare il modello idraulico, finalizzati ad una corretta rappresentazione della geometria del reticolo idrografico, sono dettagliatamente illustrati nel paragrafo 4.11 della “NOTA TECNICA INTEGRATIVA RICHIESTA DALL’AUTORITA’ DI BACINO DEL FIUME ADIGE (PROT. 160 DEL 22-01-2016) E DALL’AUTORITA’ DI BACINO DEI FIUMI ISONZO, TAGLIAMENTO, LIVENZA, PIAVE, BRENTA-BACCHIGLIONE (PROT. 170 DEL 25-01-2016)”. Nella relazione (IN0D 01 D I2 RI ID0001 002 A) citata, nei documenti trasmessi dal proponente per effetto delle richieste di integrazioni prot. 0001350 CTVIA del 16/04/2016, vengono elencati tutti gli elementi di carattere cartografico e topografico forniti dai diversi Enti territoriali competenti quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • elementi” della Carta Tecnica Regionale Numerica della Regione Veneto rappresentati nella scala 1:5000; • “ortofotocarte” del fotopiano IT2006 della Regione Veneto in scala 1:10000; • “ortofotocarte” del fotopiano AGEA2012 in scala 1:10000; • foto satellitare del marzo-aprile 2015 acquisita dai servizi Google (Google

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>Maps zoom 18), opportunamente centrata e georeferenziata sull'area di studio;</p> <ul style="list-style-type: none"> • rilievo eseguito con tecnica laser scanner (LIDAR) acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nell'ambito del Piano Straordinario di Telerilevamento Ambientale (PST-A) e della sua Estensione (PST-A Estensione 2008) sotto forma di quadri con risoluzione 1 x 1 m di tipo DTM (Digital Terrain Model), che consentono di descrivere con notevole dettaglio l'altimetria dell'area di indagine, essendo chiaramente distinguibili i corsi d'acqua, gli scoli e i fossati con i relativi attraversamenti stradali e ferroviari, i rilevati, le strade, ecc.; • modello digitale del terreno DTM con risoluzione 5 x 5 m della Regione Veneto; • planimetria con il piano quotato del rilievo eseguito come supporto alla progettazione su una fascia di circa 600 m a cavallo della nuova infrastruttura ferroviaria, a risoluzione variabile; • “Campagna di rilievi dell'asta del torrente Alpone dal capoluogo del comune di Montecchia di Crosara fino alla confluenza in Adige” eseguiti nel corso del 2004 per conto del Genio Civile di Verona. Si tratta di n. 246 sezioni, numerate dal n. 01 al n. 198, e di n. 18 sezioni dei manufatti che attraversano il corso d'acqua nel tratto compreso tra Montecchia di Crosara (sezione n. 198), a nord, e la confluenza con l'Adige (sezione n. 01), a sud. Il Genio Civile di Verona ha inoltre provveduto nel corso del 2011 alla realizzazione di un aggiornamento plano-altimetrico del rilievo originale, seguito nel corso del 2015, da un secondo aggiornamento a seguito degli interventi di sistemazione idraulica già eseguiti lungo l'asta del torrente; • sezioni topografiche dell'Alpone, rilevate nel corso del 2011 per conto del Genio Civile di Verona nel tratto compreso tra il ponte della Circonvallazione e il ponte della Rezzina (sez.-C1 – sez.-C39), a cavallo della confluenza con il Chiampo (sezione01-sezione08) e nel tratto tra il ponte della Rezzina e il ponte della S.R. n. 11 (SEZ 1-SEZ 95). Il Genio Civile di Verona ha provveduto più recentemente ad un aggiornamento del rilievo topografico originale a seguito degli interventi di sistemazione idraulica già eseguiti lungo l'asta del torrente; • sezioni topografiche trasversali del Chiampo, rilevate nel corso del 2011 per conto del Genio Civile di Verona nel tratto compreso tra località San Vito, circa 1200 m a monte dell'attraversamento dell'autostrada A4, e la confluenza con l'Alpone (sezioni n. 1-269). Le sezioni sono state di recente aggiornate a cura del Genio Civile di Verona, a seguito degli interventi di sistemazione idraulica già eseguiti lungo questo tratto del fiume; • restituzione planimetrica a curve di livello e n. 152 sezioni trasversali del rilievo topografico dell'Aldegà, nel tratto compreso tra la confluenza con il colatore Arzarino in località San Vito e la confluenza con il Chiampo, effettuato per conto del Genio Civile di Verona nel corso del 2011. Le sezioni trasversali sono state di recente aggiornate a seguito degli interventi di sistemazione idraulica già eseguiti a cura del Genio Civile di Verona; • restituzione planimetrica a curve di livello e n. 66 sezioni trasversali del rilievo

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>topografico del Tramigna, nel tratto compreso tra il ponte di via Ca' del Bosco a nord dell'abitato di Soave e la confluenza con l'Alpone, eseguito per conto del Genio Civile di Verona nel corso del 2011;</p> <ul style="list-style-type: none"> • sezioni trasversali del Progno Mezzane (325 sezioni) e del torrente Illasi (60 sezioni) estratte da modello Mike Flood, relativamente alla sola componente monodimensionale, a cura dell'Autorità di Bacino del Fiume Adige nell'ambito delle attività previste dalla Direttiva Alluvioni 2007/60/CE; • rilievo topografico dell'argine sinistro del tratto terminale del torrente Illasi (75 punti) eseguito a cura dell'Autorità di Bacino del Fiume Adige nel corso del 2013, a seguito degli interventi di rialzo arginale eseguiti dal Genio Civile di Verona; • sezioni topografiche trasversali e profilo longitudinale del fiume Fibbio, rilevate per conto del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta nel tratto compreso tra località Ferrazze e lo sbocco nel canale SAVA (sezioni 1-122), nell'ambito dello studio "Lavori di adeguamento dell'alveo e regimazione delle piene del fiume Fibbio – Progetto esecutivo 1° stralcio"; • sezioni topografiche trasversali e profilo longitudinale del torrente Rosella, rilevate per conto del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta nel tratto compreso tra località Ferrazze e lo sbocco nel torrente Antanello (sezioni 1-32), nell'ambito dello studio "Lavori di adeguamento dell'alveo e regimazione delle piene del fiume Fibbio – Progetto esecutivo 1° stralcio"; • schema idraulico generale del sistema Fibbio-Squaranto redatto nell'ambito dello studio geologico del PAT del Comune di San Martino Buon Albergo a cura di Studio Tecnico Zangheri & Basso; • sezioni topografiche trasversali e profilo longitudinale del fiume Fibbio in corrispondenza dello sbocco nel canale SAVA (sezioni 1-14), rilevate nel corso del 2013 nell'ambito della "Domanda di concessione per un nuovo impianto idroelettrico alla confluenza dei torrenti Fibbio, Antanello e Illasi – Progetto definitivo" a cura di Technital S.p.A.; • profilo longitudinale del canale SAVA dalla presa alla restituzione in Adige eseguito a cura di Enel Green Power nel corso del 2013 nell'ambito del progetto di "Adeguamento delle opere di presa della centrale idroelettrica Enel Green Power di Zevio per il rilascio del deflusso minimo vitale con recupero energetico"; <p>Inoltre si precisa che rilievi topografici integrativi sono stati appositamente eseguiti nell'ambito dello studio 1D -2D, al fine di rilevare manufatti e sezioni di particolare interesse idraulico. Sono state portate a termine 4 campagne di misura nelle giornate del 2, 4, 9 e 11 dicembre 2015 durante le quali sono stati eseguiti 45 rilievi classificati in 3 tipologie: rilievo schematico di un manufatto, rilievo schematico di una sezione e rilievo completo di una sezione.</p> <p>Il territorio modellato è stato schematizzato mediante elementi unidimensionali, per quanto riguarda i corsi d'acqua, ed elementi bidimensionali, per tutte le aree adiacenti potenzialmente allagabili.</p> <p>L'altimetria del reticolo di calcolo messo a punto ha utilizzato le quote altimetriche</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>5. La documentazione aggiuntiva non è conforme a quanto richiesto nella nota prot. 1350/CTVA del 14/04/2016, questa non va in ogni caso considerata ai fine della VIA (valutazione di impatto ambientale) in quanto consegnata oltre il termine previsto nel documento citato in precedenza dove era scritto Il termine a disposizione del Proponente per fornire le integrazioni richieste è fissato in 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi con decorrenza dalla data di protocollo della presente richiesta da parte di questa Amministrazione. Si precisa che, qualora il termine indicato per la presentazione delle integrazioni decorra senza esito, questa Commissione concluderà l'istruttoria sulla base della documentazione già acquisita in atti.</p> <p>Come dimostrato dalla voce "Data ricezione delle integrazioni" visualizzata nella finestra "Dettagli procedura" le integrazioni sono state ricevute il 16 maggio ovvero dopo la data di scadenza del 14 maggio che era "30 giorni naturali e consecutivi" dalla data del 14 aprile data di protocollo della nota prot.1350/CTVA. Di seguito la schermata visualizzata dal sito con la "Data ricezione delle integrazioni"</p> <p>Quindi la documentazione visualizzabile alla voce "Ripubblicazione" non può essere utilizzata per la verifica dell' impatto ambientale del progetto presentato e come scritto nella nota prot. 1350/CTVA, la Commissione concluderà l'istruttoria sulla base della documentazione già acquisita in atti.</p>	<p>triche del rilievo LIDAR e, per la parte mancante, del DTM della Regione Veneto.</p> <p>5.Le richieste di chiarimenti, rettifiche ed integrazioni pervenute dalla Commissione Tecnica VIA/VAS sono state tutte ottemperate nei tempi previsti e trasmesse al Ministero dell'Ambiente in data 13.05.2016 con nota prot. n. 204/2016.</p>
160	<p>Sig. Daniele Nottegar per il tramite del Comune di Vicenza 27/05/2016 DVA-2016-0014395</p>	<p>Vedi Osservazione N° 159 Documento DVA-2016-0013875</p>	<p>Vedi Controdeduzione dell'Osservazione N° 159</p>
161	<p>Comune di Caldiero 07/06/2016 DVA-2016-0015101</p>	<p>Il proponente, in riferimento alle richieste dell'Autorità di Bacino del Fiume Adige, in merito alla necessità di approfondimenti progettuali per la valutazione degli effetti che l'opera in progetto può indurre sul territorio, ha predisposto una nota tecnica integrativa mirata a fornire tutti gli elementi conoscitivi tali a verificare che l'opera in progetto sia effettivamente compatibile idraulicamente con i territori attraversati.</p> <p>Tale nota tecnica contiene delle simulazioni idrauliche bidimensionali che fanno riferimento al progetto definitivo presentato nel 2015 e quindi senza aggiunte di ulteriori manufatti di attraversamento idraulico, come proposto dai comuni interessati e come suggerito da altri Enti.</p> <p>In particolare, tra le progressive al km 10+500 m e al km 11+500 m il progetto prevede solo uno scatolare doppia canna 5000x2500 mm, uno scatolare 2500 x 3000 mm e un tombino idraulico del diametro pari a 1500 mm.</p> <p>L'Autorità di Bacino del Fiume Adige vincolava il parere positivo alla realizzazione dei seguenti adeguamenti idraulici per i quali l'Ente aveva richiesto una valutazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in destra idrografica al torrente Illasi, con riferimento allo scenario 3 dello studio idraulico (rotta in destra Illasi) verificare gli effetti idraulici a) dell'arretramento di 100m della spalla ovest del viadotto Illasi e b) dell'inserimento di n. 5 forni nel rilevato di progetto li presente • in sinistra idrografica al torrente Illasi, con riferimento allo scenario 1 e 2 dello studio idraulico (rotte in sinistra Illasi) verificare gli effetti idraulici dell'arretramento di 100m della spalla est del viadotto Illasi. <p>Tuttavia, in base alle conclusioni della nota tecnica il proponente "attesta che il lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza, della linea ferroviaria AV/AC Verona Padova non genera effetti negativi sul territorio attraversato" e quindi non prevede e non ritiene necessari gli interventi</p>	<p>Si precisa che la richiesta pervenuta dalle Autorità idrauliche competenti riguardala necessità di approfondimenti progettuali del Progetto Definitivo. Pertanto le prescrizioni pervenute all'Autorità di Bacino del Fiume Adige e dall'Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione sono stati formulati solo a valle dell'analisi e/o valutazione della documentazione contenente lo studio idrologico-idraulico basato su una modellazione 2D-1D. Si sottolineano due punti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anche lo studio idrologico-idraulico 2D-1D considera tre scenari con rotte arginali individuate in base alle indicazioni riportate nelle Direttive Alluvionali,. Tuttavia l'ubicazione delle rotte non risulta sempre realistica, tant'è che risulta da evidenze che il PAI non tiene conto delle rotte arginali e tracimazioni storiche della rete idrografica principale e maggiore se non quella del 2010 e 2013, eventi che, però, hanno portato ad una serie di interventi atti a superare le criticità presenti; 2. Le prescrizioni pervenute all'Autorità di Bacino competenti sul territorio risultano espressamente a vantaggio di sicurezza dal momento che, risultati della modellazione dimostrano il rispetto dell'invarianza idraulica per un Tr=100 anni.

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>sopra proposti.</p> <p>L'ing. Massimo Merzari ha eseguito per conto dei comuni uno studio idraulico bidimensionale approfondito su una delle aree interessate dal tracciato (tra le progressive al km 10+500 m e al km 11+500 m) simulando le due recenti rotte sul Torrente Illasi (in destra idrografica a valle della confluenza con il Torrente Mezzane), dimostrando un sensibile incremento del rischio idraulico. Vista l'area ristretta e confinata, si concretizzerebbe un grave pericolo per le abitazioni interessate e quindi per le vite umane. Tale studio Vi è stato inoltrato con nota prot. 4165 del 29/03/2016.</p> <p>Tutto ciò premesso si chiede a Codesto Ente di specificare i seguenti aspetti che dal parere emesso non emergono con chiarezza:</p> <p>Se il progetto presentato nel 2015 (quindi privo degli interventi idraulici integrativi proposti dall'Ente) è ritenuto idoneo al fine della compatibilità idraulica con i territori interessati; Se il parere positivo era riferito al progetto definitivo presentato nel 2015 o il progetto definitivo modificato con l'inserimento dei suddetti adeguamenti idraulici.</p> <p>Infine, con l'occasione si chiede allo Spettabile Ente un incontro per essere aggiornati in merito alle considerazioni sopra menzionate atteso che anche la nostra precedente nota del 29/03/2016 prot. n. 4165 non ha trovato riscontro.</p>	
162	<p>Sig.ra Alessandra Cavazzola 14/06/2016 DVA-2016-0015790</p>	<p>La Signora Alessandra Cavazzola ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>RELATIVAMENTE al rispetto dell'art.15 della L.R. 10/1999 della Regione Veneto comma 1 e 2</p> <p>OSSERVAZIONI</p> <p>L'elaborato di progetto INODOIDI2RGMD0000004A - RISPOSTA ALLE RICHIESTE DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE. COMMISSIONE TECNICA PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI (PROT. 0001350/CTVA del 14/04/2016) - RELAZIONE GENERALE, datato 13.05.2016, a pag.390 in risposta al quesito 1 della Regione Veneto, e relativo agli adempimenti di pubblicità ed informazione previsti dalla LR 10/1999 della Regione Veneto, in materia di Valutazione di Impatto Ambientale afferma "(Omissis). gli adempimenti procedurali e che il Consorzio Iricav Due può autonomamente porre in essere sono unicamente quelli previsti dalla procedura di Legge Obiettivo, non avendo alcuna discrezionalità in merito allo svolgimento dell'iter autorizzativo da seguire. (omissis)". Si osserva che a norma dell'art. II? del Titolo V della Carta Costituzionale e delle sentenze 407/2002 e 222/2003 della Corte Costituzionale della Repubblica Italiana, conseguenti alla modifica del Titolo V della Carta Costituzionale della Repubblica Italiana, la tutela ambientale è competenza trasversale tra Stato e Regioni. E come ribadito dalla Corte Costituzionale la potestà statale di dettare norme per tutelare l'ambiente non esclude il concorso di leggi regionali che siano volte allo stesso fine. Si osserva che la legge LR 10/1999 della Regione Veneto, all'art.15 persegue le stesse finalità enunciate all'art.2 del Dlgs 163/2006 e quindi la legislazione regionale non si pone in contrasto con la legislazione nazionale, ma concorre. Si osserva che la disattesa delle prescrizioni all'art.15 della LR 10/1999 della Regione Veneto porta inevitabilmente alla compressione degli spazi di attuazione della legislazione regionale in materie di competenza regionale, che, come ribadito dalla Corte Costituzionale, sono garantiti in Costituzione. Si osserva che il proponente, Iricav2, adempiendo solo alla procedura della Legge Obiettivo, autonomamente, e contrariamente a quanto affermato dallo stesso, in maniera discrezionale esclude di adempiere a disposizioni legislative concorrenti in competenze trasversali, con lesione delle garanzie costituzionali.</p> <p>RICHIESTE</p> <p>Si chiede che il proponente ottemperi a quanto previsto dall'art. 15 della LR 10/1999, provvedendo ad effettuare la presentazione al pubblico dello Studio di Impatto Ambientale, come richiesto dalla Commissione Tecnica VIA della Regione Veneto.</p>	<p>Gli adempimenti procedurali posti in essere sono stati quelli previsti dalla disciplina afferente alla legge Obiettivo, trattandosi di opera di competenza statale.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
163	<p>Sig. Vasco Carradore 15/06/2016 DVA-2016-0015903</p>	<p>Il Signore Vasco Carradore ha presentato le seguenti osservazioni: RELATIVAMENTE al rispetto delle tempistiche previste per le integrazioni progettuali PREMESSO CHE - il MATTM ha richiesto integrazioni progettuali con nota prot. 984 CTVA del 17/03/2016 e successivamente integrata dalla nota prot. 1350 CTVA del 14/04/2016 che, a pag 24/26, specifica "...il termine a disposizione del Proponente per fornire le integrazioni richieste è fissato in trenta (30) giorni naturali e consecutivi con decorrenza dalla data di protocollo della presente richiesta da parte di questa amministrazionePrima della scadenza del termine, la Società potrà inoltre, qualora necessario, presentare richiesta motivata di proroga che potrà essere concessa da questa Amministrazione..." - il MATTM ha richiesto integrazioni progettuali con nota prot. 984 CTVA del 17/03/2016 e successivamente integrata dalla nota prot. 1350 CTVA del 14/04/2016 che, a pag 24/26, specifica "...Si precisa che, qualora il termine indicato per la presentazione delle integrazioni decorra senza esito, questa Amministrazione concluderà l'istruttoria sulla base della documentazione già acquisita agli atti..." - che sono pervenute al MATTM due integrazioni documentali a seguito della nota prot. 1350 CTVA del 14/04/2016 :la prima 16/05/2016 e la seconda 23/05/2016: entrambe oltre il termine fissato di trenta giorni dalla CTVA a partire dal 14/04/2016. RICHIESTE - si chiede di sapere se e quando è stata presentata una richiesta motivata di proroga - si chiede di sapere se e quando è stata concessa una proroga dei termini per la consegna della documentazione - si chiede, in caso ciò non sia avvenuto, di non ammettere la documentazione integrativa consegnata e di concludere l'istruttoria sulla base della documentazione già acquisita agli atti, così come affermato nella nota prot. 1350 CTVA del 14/04/2016.</p>	<p>Le richieste di integrazioni pervenute dalla Commissione Tecnica VIA/VAS sono state tutte ottemperate nei tempi previsti e trasmesse al Ministero dell'Ambiente in data 13.05.2016 con nota prot. n. 204/2016. Il proponente può spontaneamente presentare integrazioni alla documentazione presentata contestualmente all'istanza purché queste.</p>
164	<p>Sig. Marco Zuppini 15/06/2016 DVA-2016-0015904</p>	<p>Il Signore Marco Zuppini ha presentato le seguenti osservazioni: RELATIVAMENTE alla codifica e/o elaborato inerente la verifica di ottemperanza alle prescrizioni CIPE 94/2006 OSSERVAZIONI L'elaborato di progetto IN0D01D2RGMD0000004A - RISPOSTA ALLE RICHIESTE DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE. COMMISSIONE TECNICA PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI (PROT. 0001350/CTVA del 14/04/2016) –RELAZIONE GENERALE, datato 13.05.2016, a pag.17 in riferimento al quesito 5 delle note ministeriali del 17 marzo e del 14 aprile 2016, e relativo alla prescrizione contenuta nella delibera CIPE 94/2006 e attinente alla valutazione dell'altezza del viadotto Fibbio, il proponente rimanda alla consultazione dell'elaborato IN0D00D2RGMD0000002F – VERIFICA DI OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DELIBERA CIPE 94/2006. Si osserva che sul sito ministeriale ad ora, 14 giugno 2016 permane l'assenza di un elaborato all'identificativo IN0D00D2RGMD0000002F, ma bensì è presente l'elaborato relativo alla precedente revisione E, ovvero IN0D00D2RGMD0000002E - VERIFICA DI OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DELIBERA CIPE 94/2006 31.10.2015. Dal che sembra desumersi, a quanto affermato dalla controdeduzione di Iricav2, che l'elaborato IN0D00D2RGMD0000002F non sia stato ancora pubblicato e sia ancora consultabile solamente in una versione antecedente alla revisione finalizzata alla risposta delle note integrative della Commissione Tecnica VIA. Diversamente se ne dedurrebbe che i codici richiamati dall'elaborato di progetto IN0D01D2RGMD0000004A siano errati, e quindi il proponente non abbia adempiuto a quanto richiesto ai quesiti 8 e 9 delle note ministeriali DVA-2016-0007505 del 17.03.2016 e DVA-2016-0010118 del 14.04.2016. Si osserva che mancano non più di nove giorni al termine della scadenza della presentazione delle osservazioni del pubblico. E tutto ciò</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 160 I PRIMA PUBBLICAZIONE</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>costituisce limitazione alla partecipazione del pubblico, come previsto ai sensi dell'art. 183, comma 4 Dlgs 163/2006, come modificato dall'art.34, comma 4 Dlgs 221/2012 e dalla direttiva europea 2003/35/CE.</p> <p>RICHIESTE</p> <p>Si chiede che venga pubblicato l'elaborato di progetto IN0D00DI2RGMD0000002F al fine di non pregiudicare ulteriormente la partecipazione pubblica come previsto dalla legislazione nazionale ed europea</p>	
165	<p>Consorzio di bonifica Alta Pianura Veneta 21/06/2016 DVA-2016-0016327</p>	<p>OSSERVAZIONE N.1.: MANUTENZIONE OPERE IDRAULICHE</p> <p>Durante il dibattito sono emerse problematiche riguardanti l'esercizio e la manutenzione del corpo idrico nei confronti della nuova opera.</p> <p>Il Consorzio IRICAVDUE ha ritenuto di non osservare le indicazioni poste dal Consorzio di Bonifica in fase progettuale come formulato nei precedenti pareri inviati (Prot. cons. n. 592 del 15/01/2016 e Prot. cons. n. 3749 del 15/03/2016), ma di eseguire negli attraversamenti sifoni a doppia canna, muniti di adeguate paratoie.</p> <p>Lo scrivente consorzio, ha fatto notare la difficoltà di manutenzione l'opera e, soprattutto, la responsabilità della stessa sia nella pulizia della griglia "ferma-erba" che verrà posta a monte dei sifoni, sia nell'asporto del materiale solido, il quale, una volta depositandosi, potrebbe ostruire il sifone con gravi ripercussioni, in caso di mancato deflusso delle acque e conseguenti allagamenti nelle aree circostanti e/o sulla massicciata ferroviaria, anche sotto l'aspetto giuridico. Il consorzio IRICAVDUE ha condotto tale responsabilità allo "Stato".</p> <p>Lo scrivente ha precisato (nonché già comunicato al punto 3) delle Prescrizioni Generali del Parere inviato 15/01/2016, Prot. cons. n. 592). e ribadisce anche nella presente Comunicazione. che non può in nessun modo far gravare alla contribuenza (agricola e urbana) l'onere per l'intervento manutentorio e soprattutto si ritiene sollevato da ogni responsabilità civile e penale in caso di allagamento per il mancato deflusso delle acque. visto che la nuova opera va ad interferire i corpi idrici (canali) esistenti.</p> <p>OSSERVAZIONE N. 2.: BACINO DI COMPENSAZIONE AD USO IRRIGUO UBICATO TRA IL FIUME ADIGE E IL CANALE S.A.V.A.</p> <p>Lo scrivente consorzio non ritiene né utile né efficace ai fini irrigui per il comprensorio di competenza. tale opera poiché i terreni irrigabili sono ubicati in goleni di sinistra del Fiume Adige per una modesta superficie di appena 300 ettari. Inoltre, per il Piano di Classifica consorziale, le aree golenali sono esenti sia dal tributo irriguo che di bonifica, pertanto il consorzio non è tenuto a fornire nessun tipo di servizio.</p> <p>OSSERVAZIONE N. 3. :STUDIO IDROGEOLOGICO RELATIVO ALL'ANDAMENTO DELLA FALDA IN COMUNE DI SAN MARTINO BUON ALBERGO (VR).</p> <p>Dallo studio idrogeologico effettuato dal professionista dell'Ente concessionario per la progettazione e realizzazione dell'opera è emerso che la nuova opera attraverserà il reticolo di deflusso della falda in linea trasversale (inclinata rispetto alla normale), riducendo di fatto il rigurgito, con un innalzamento minimo nelle risorgive di monte. Lo scrivente prende atto dello studio effettuato e delle precisazioni apportate. Tuttavia fa presente che l'area è particolarmente delicata dal punto di vista idrogeologico, viste numerose aree di risorgiva presenti nel territorio, e pertanto consiglia un monitoraggio continuo della falda stessa.</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione</p>
166	<p>Sig. Vasco Carradore 21/06/2016 DVA-2016-0016419</p>	<p>Il Signore Vasco Carradore ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>RELATIVAMENTE alla presenza di sostanze perfluoroalchiliche (PFAS)</p> <p>PREMESSO CHE</p> <p>- il MATTM ha richiesto integrazioni progettuali con nota prot. 984 CT VIA del 17/03/2016 e successivamente integrata dalla nota prot. 1350 CT VIA del 14/04/2016 che, al punto 12, specifica "...integrare il SIA con la valutazione degli effetti cumulativi e delle possibili interferenze del progetto con il Nuovo Sistema delle Tangenziali Venete con particolare riferimento agli in-</p>	<p>Nel capitolo 16 del SIA è riportata la valutazione degli impatti cumulativi, causati dalle infrastrutture esistenti sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio e per ciascuna componente ambientale</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>terventi previsti sulla viabilità locale, sottopassi e cavalcata ferroviaria, soprattutto in prossimità dello svincolo di Montecchio Maggiore..."</p> <p>- nel SIA-QRA (cod. IN0D01DI2RGSA000A001F) al cap. 16 si parla di impatti cumulativi.</p> <p>- l'integrazione richiesta richiede una verifica "...con particolare riferimentoin prossimità di Montecchio Maggiore..." ma, evidentemente l'analisi va estesa a tutto il tracciato della SI.TA.VE. con le stesse modalità.</p> <p>RICHIESTE</p> <p>1) si chiede di sapere come è stato risolto il problema delle interferenze lungo il tracciato delle due infrastrutture (linea AV/AC e SI.TA.VE.)</p> <p>2) si chiede di sapere quali sono i risultati degli impatti cumulativi nel territorio del Comune di San Bonifacio, interessato dal tracciato della SI.TA.VE.</p> <p>3) si chiede di sapere se, agli effetti dello studio degli impatti cumulativi, la strada Porcilana SP38 è stata considerata una infrastruttura a parte ed aggiuntiva rispetto alla SI.TA.VE.</p> <p>4) si chiede di confermare quanto scritto al capitolo 16.4.4 alla pag. 444 di 458 "...Nel territorio del comune di San Bonifacio i tracciati divergono, (linea AV/AC e SI.TA.VE.) andando a decorrere a Nord (SI.TA.VE) e a Sud (linea AV/AC) dell'abitato attraverso aree coltivate per poi affiancarsi alla viabilità esistente. L'interazione tra le due infrastrutture è, in tale contesto, nulla, anche in riferimento all'attraversamento del fiume Alpone..."</p>	
167	<p>Sig. Vasco Carradore 21/06/2016 DVA-2016-0016418</p>	<p>VEDI OSSERVAZIONE N° 166 DOCUMENTO DVA-2016-0016419</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°166</p>
168	<p>Sig. Vasco Carradore 21/06/2016 DVA-2016-0016413</p>	<p>Il Signore Vasco Carradore ha presentato le seguenti osservazioni: RELATIVAMENTE alla valutazione delle opere compensative PREMESSO CHE</p> <p>- il MATTM ha richiesto integrazioni progettuali con nota prot. 984 CTVIA del 17/03/2016 e successivamente integrata dalla nota prot. 1350 CTVIA del 14/04/2016 che, al punto 6, specifica "...Con riferimento alla prescrizione n°32 della Delibera CIPE 94/2006 "...Sviluppare gli interventi di mitigazione ed opere di compensazione: secondo quanto indicato nel SIA e sue integrazioni, completandoli con le presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici..."</p> <p>- nella relazione (cod. IN0D01DI2RGMD0000004A) alle pagine 26/691 fino alla 41/691 le risposte riguardano le sole opere di mitigazione mentre non vi è nulla relativamente alle opere compensative.</p> <p>RICHIESTE</p> <p>1) si chiede di sapere se la risposta sopra citato rispetto alla richiesta della CTVIA può essere considerata accettabile.</p> <p>2) si chiede di rendere noto quanto richiesto, sia nella Delibera 94/2006 come nella richiesta della CTVIA relativamente alle opere di compensazione.</p>	<p>Nel capitolo del SIA citato nell'osservazione sono compresi anche gli interventi di compensazione ambientale.</p>
169	<p>Società En. In. Esco s.r.l. (Gruppo AGSM) 24/06/2016 DVA-2016-0016807</p>	<p>La Società En. In. Esco s.r.l. (Gruppo AGSM) ha presentato le seguenti osservazioni: RELATIVAMENTE alla realizzazione di una vasca di laminazione nel comune di Belfiore OSSERVAZIONI</p> <p>La scrivente Società apprende della previsione, tra le misure di compensazione per la realizzazione della tratta AV/AC Verona-Padova della Linea ferroviaria AV/AC Torino Venezia, della realizzazione di una vasca di laminazione che sarebbe ottenuta da uno scavo effettuato per approvvigionarsi di ghiaia per la realizzazione dell'opera e che verrebbe caricata con acqua in transito nel canale cosiddetto "ex Sava" nel Comune di Belfiore (Verona)</p> <p>Su tale canale En. In. Esco s.r.l. ha realizzato una centrale idroelettrica entrata in esercizio il 13 novembre 2015 per la quale con decreto n. 50 del 18 febbraio 2014 è stata rilasciata concessione di derivazione idrica con durata 25 anni.</p>	<p>Si prende atto dell'osservazione</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>La realizzazione della vasca di laminazione potrebbe incidere sulla portata del canale "ex Sa-va", da cui En.In, Esco s.r.l. ottiene la derivazione dell'acqua necessaria per il funzionamento della centrale, potendosi pertanto ipotizzare una interferenza pregiudizievole sulla produzione idroelettrica .</p> <p>RICHIESTE</p> <p>Si chiede di considerare in fase di approvazione del progetto i quanto sopra indicato anche come osservazione nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale con contestuale richiesta di poter, nel proseguo, partecipare alle procedure per le valutazioni ed eventuali espressioni dei pareri di competenza.</p>	
170	<p>Comune di San Martino Buon Albergo 24/06/2016 DVA-2016-0016811</p>	<p>1. Di prendere atto delle osservazioni accolte nella procedura di ripubblicazione della VIA relative al progetto definitivo del 1° lotto funzionale Verona-bivio Vicenza della linea ferroviaria ad Alta velocità / Alta capacità Verona - Padova in premessa riportate;</p> <p>2. Di riproporre le "Osservazioni alla Valutazione di Impatto Ambientale V.I.A." elencate nella tabella seguente e come meglio descritte nell'allegato "A" fascicolo di osservazioni</p> <p>3. Di riproporre quanto richiesto con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 33 del 29.04.2016 relativamente alle misure di mitigazione per la scuola elementare S. Todaro e, in riferimento al Cantiere di Case Nuove, come richiesto con la precedente Deliberazione n. 7 del 26.01.2016, l'adozione di tutti gli accorgimenti tecnologici necessari a norma di legge e previsti dalle linee guida di progettazione ItalFerr al fine di eliminare gli effetti negativi temporanei e permanenti derivanti sia dalle fasi di cantiere che dalla successiva messa in esercizio della linea AV/AC Verona Padova;</p> <p>4. Di proporre l'osservazione riportata in premessa in merito all'utilizzo di percorsi esterni alla rete stradale urbana, da parte di mezzi adibiti all'eventuale trasporto di materiale inerte proveniente da cave;</p> <p>5. Di trasmettere copia della presente deliberazione a RFI SpA, ItalFerr SpA, Consorzio Iricav Due, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare.</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 157. 1 a PUBBLICAZIONE</p>
171	<p>sig. Daniele Nottegar per conto dei "Cittadini contro il disastro TAV" 24/06/2016 DVA-2016-0016764</p>	<p>Il Signor Daniele Nottegar per conto dei "Cittadini contro il disastro TAV" ha presentato le seguenti osservazioni: RELATIVAMENTE alla presenza di sostanze perfluoroalchiliche (PFAS) PREMESSO CHE il Regolamento di disciplina del SIA che obbliga alla considerazione delle componenti e dei fattori ambientali che sono "l' ambiente idrico ovvero le condizioni idrografiche, idrologiche e idrauliche, dello stato di qualità e degli usi dei corpi idrici" ., il suolo e il sottosuolo." si richiama il problema dei PFAS e la mancata valutazione di questo inquinante nella matrice ambientale acqua. Specificando che la Direttiva europea 2013/39/UE, che modifica le direttive 2000/60/CE e 2008/105/CE, classifica i PFAS come " pericolosa prioritaria " ponendola allo stesso livello di diossine e furani. Il Quadro di riferimento ambientale del SIA da cui è tratta la sintesi non tecnica omette di considerare i pfas e i rischi da pfas connessi all'uso delle acque e delle terre e rocce da scavo Le inotemperanze a tali vincoli, a tutela della salute umana e salvaguardia degli ecosistemi, rendono il comportamento della Amministrazione e dei suoi organismi tecnici corresponsabili della mancata osservanza delle leggi. Si allegano alla presente a riscontro dell'emergenza PFAS i seguenti documenti: a) Nota del Ministero dell'ambiente del 29 maggio 2013 protocollo in uscita 0037869/TRI DIR III con oggetto : presenza di sostanze perfluoroalchiliche (PFAS) nelle acque potabili e nelle acque superficiali della provincia di Vicenza e comuni limitrofi. Richiesta di accertamenti; b) Verbale incontro tecnico del 4 aprile 2016 c/o Arpav; c) Relazione Arpa Vicenza su richiesta accertamenti Matt dell'11 luglio 2013 Protocollo</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5.4, 6.10, 9.6,38.6, 83.6., 105.10, 120.3 1 a PUBBLICAZIONE</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>0075059/X.00.00</p> <p>d) Documento di ARPAV su contaminazione diffusa da sostanze perfluoroalchiliche (PFAS) nel Veneto. Presentato alla XII Conferenza del Sistema Nazionale per la Protezione dell'ambiente. Arpav scrive "Allo stato attuale risulta che la propagazione della contaminazione ha raggiunto un'area di estensione di circa 150 km2 ed interessa principalmente le province di Vicenza, Verona e Padova con presenza in falda e nei corsi d'acqua superficiali e nel sistema dei pozzi utilizzati per uso potabile</p> <p>e) Articolo Giornale di Vicenza del 22 aprile 2016 sul problema PFAS;</p> <p>f) Convenzione tra MATT – Direzione Generale per la VIA e CNR –IRSA Istituto di Ricerca sulle Acque per la Realizzazione di uno Studio di Valutazione del Rischio Ambientale e Sanitario associato alla contaminazione da sostanze perfluoroalchiliche (PFAS) nel bacino del Po e nei principali bacini fluviali italiani;</p> <p>g) Studio Enea sull'esposizione a sostanze perfluoroalchiliche (PFAS) ed effetti sulla popolazione;</p> <p>h) collegamento stampa che riporta il numero di decessi addizionali in Veneto dovuti a PFAS</p>	
172	<p>Regione Veneto 27/06/2016 DVA-2016-0016880</p>	<p>Con riferimento all'intervento in oggetto, che prevede per la realizzazione dei rilevati il reperimento di circa 7 milioni di metri cubi di materiale, di cui circa 3 milioni di metri cubi di ghiaia, la scrivente Sezione comunica quanto segue.</p> <p>In esito agli eventi alluvionali del 31 ottobre- 2 novembre 2010, con Ordinanza commissariale n. 11, 30 dicembre 2010, è stato istituito il Comitato tecnico scientifico in materia di rischio idraulico e geologico, incaricato di garantire il necessario supporto tecnico alle attività commissariali, relativamente agli aspetti che riguardano la programmazione degli interventi di mitigazione del rischio idraulico e geologico nonché della redazione del "Piano delle azioni e degli interventi di mitigazione del rischio idraulico e geologico".</p> <p>Il Piano, redatto 30 marzo 2011 ai sensi dell'articolo 1, comma 3, lettera g) dell'O.P.C.M. 4906/2010, prevede interventi strutturali per l'importo complessivo di euro 2.731.971.554,00, di cui euro 2.607.434.000,00 destinati per il dissesto idraulico, euro 112.075.000,00 per il dissesto geologico e euro 12.463.000,00 per il dissesto idraulico forestale. Le soluzioni progettuali individuate per la fase emergenziale sono riportate nel dettaglio e con le relative prescrizioni nella Relazione di Sintesi del Piano.</p> <p>La scrivente struttura sta attualmente sviluppando in particolare, tra gli altri, la progettazione/realizzazione dei seguenti interventi inseriti nel citato piano, che risultano prioritari per la mitigazione del rischio idraulico del territorio del Veneto colpito dai recenti eventi alluvionali, e che presentano un esubero di materiale compatibile con le esigenze del progetto di realizzazione della Linea AV/AC Verona Padova - Subtratta Verona-Vicenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estensione :dell'opera di invaso di Montebello a servizio del torrente Chiampo. Progetto di ampliamento del bacino esistente nei Comuni di Montebello Vicentino {VI} e Zermeghedo"- {ID Piano 454}: nella stesura finale del progetto definitivo, sulla quale è stato ottenuto il giudizio favorevole di compatibilità ambientale, è stata accolta per il bacino l'ipotesi progettuale che prevede una totale compensazione tra sterri e riporti. Un ulteriore beneficio idraulico per la laminazione delle piene del torrente Chiampo deriverà dalla spensilizzazione del medesimo per un tratto di circa 1,5 km, in corrispondenza del sopradescritto bacino di laminazione. Questo intervento, approvato in sede di progettazione preliminare, e inserito nel quadro economico del progetto definitivo, renderà disponibile all'incirca 0,5 milioni di metri cubi di materiale ghiaioso. • Interventi sull'asta fluviale del torrente Negrar e del torrente Illasi per il ripristino dell'assetto morfologico, eliminazione degli stati di criticità dei corpi arginali, comprese le indagini preliminari: allo stato attuale risulta depositato presso la scrivente Amministrazione una proposta di project financing per la realizzazione dell'Intervento di sistemazione idraulica del torrente Illa- 	<p>Si prende atto della nota della Regione Veneto</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>si dalla confluenza con i torrenti Covo/o e Frighi in località S.Andrea fino alla sua immissione nel fiume Adige nei comuni di Badia Calavena, Tregnago, Illasi, Colognola ai Colli e Lavagno (VR); tale progetto, per il quale è già stato acquisito il giudizio favorevole di compatibilità ambientale, prevede un esubero di materiale ghiaioso, di diversa pezzatura, per oltre 3 milioni di metri cubi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opere di laminazione delle piene del fiume Agna-Guà attraverso l'adeguamento dei bacini demaniali di Trissino e Tezze di Arzignano nei Comuni di Trissino ed Arzignano (VI) Bacino di valle- ID Piano 453: tale progetto, per il quale è stato anche ottenuto il giudizio favorevole di compatibilità ambientale ed approvato il progetto definitivo, prevede l'esubero di circa 0,5 milioni di metri cubi di ghiaia. • "Realizzazione di un'opera di invaso sul torrente Astico nei comuni di Sandrigo e Breganze (VI) (ID Piano 625) - 1o stralcio": è stato acquisito il giudizio favorevole di compatibilità ambientale e contestualmente approvato il progetto definitivo, che prevede l'esubero di circa 1 milione di metri cubi di materiale ghiaioso. <p>Posto che tali interventi rivestono carattere di urgenza e risultano di fondamentale importanza per la riduzione del rischio idraulico del territorio della Regione del Veneto gravemente interessato dagli eventi alluvionali del 2010, 2012, 2013, 2014, si ritiene consono suggerire che, nell'ambito dell'espletamento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per l'intervento di realizzazione della Linea AV/AC Verona Padova- Subtratta Verona-Vicenza in oggetto, in via prioritaria venga valutata l'opportunità di utilizzare il materiale in esubero derivante dagli interventi sopra descritti, preferendo tale soluzione rispetto ad altre che ne prevedano il reperimento tramite l'apertura di nuove cave.</p> <p>Si ribadisce inoltre quanto statuito dalla DGR 1753 del 01.12.2015 attinente, tra l'altro, alla collocazione/stoccaggio in disponibilità ed eventuale lavorazione presso cave di ghiaia e sabbia dei citati volumi di materiali di scavo, equiparabili/assimilabili ai prodotti di cava, derivanti da interventi idraulici.</p>	
173	<p>Osservazione delle Sig.re Lorella Vicentin e Sonia Perenzoni 27/06/2016 DVA-2016-0016858</p>	<p>La Signora Lorella Vicentin e la Signora Peranzoni hanno presentato le seguenti osservazioni: PREMESSO CHE</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Il progetto definitivo riguardante la tratta Montebello-Nodo di Vicenza costituisce un sub-sub-sub lotto della tratta Verona-Padova prevista dal progetto preliminare del 2003, successivamente suddivisa in due "fasi funzionali", di cui quella Montebello-Grisignano è stata poi ancora suddivisa in due lotti; 2) La tratta Montebello-Grisignano è stata inserita nell'Allegato Infrastrutture deli DEP pur non avendone i requisiti. 3) Il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale relativi alla tratta in oggetto sono elaborati sulla base di uno studio di fattibilità che non ha i requisiti minimi previsti dalle norme che regolano la materia. 4) Lo studio di impatto ambientale non indica le possibili alternative, compresa l'alternativa zero, né le ragioni della scelta, come prescritto dall'art.184 del D.L.63/2006, nonché dall'art.22 del D.L.vo 152 del 2006. 5) Il rapporto presentato ai fini della procedura di VAS tardivamente avviata, sottostima gli impatti ambientali e non ne dà una valutazione complessivamente negativa. 6) Nel merito degli impatti ambientali del progetto definitivo si evidenzia la mancata considerazione dell'elevato antropizzazione del contesto attraversato, dell'inquinamento da PFAS, dell'interferenza con aree a pericolosità idraulica e con la fascia di ricarica degli acquiferi, delle modifiche indotte alla qualità dell'aria, dell'interferenza con siti vincolati dal punto di vista paesaggistico e monumentale, dell'impatto residuale nonostante le mitigazioni, delle interazioni tra i vari fattori secondo il principio della precauzione della qualità della vita. 	<p>Si prende atto che le osservazioni ripropongono ulteriormente contenuti ampiamente controdedotti nelle OSSERVAZIONI DELLA 1a PUBBLICAZIONE</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>RICHIESTE</p> <ul style="list-style-type: none"> • che vengano incrementati gli elementi di valutazione come descritto sopra; • che venga interrotto l'iter di approvazione del progetto; • che venga adottata la soluzione che può garantire il raggiungimento dell'obiettivo con i costi minori attraverso l'ammodernamento e l'adeguamento della linea storica in modo da assicurare il passaggio dei treni "ad alta capacità" sui binari esistenti. 	
174	<p>Osservazione delle Sig.re Lorella Vicentin e Sonia Perenzoni 27/06/2016 DVA-2016-0016857</p>	<p>La Signora Lorella Vicentin e la Signora Peranzoni hanno presentato le seguenti osservazioni: 1) RELATIVAMENTE alla presenza di sostanze perfluoroalchiliche (PFAS) Il Regolamento di disciplina del SIA che obbliga alla considerazione delle componenti e dei fattori ambientali che sono "l' ambiente idrico ovvero le condizioni idrografiche, idrologiche e idrauliche, dello stato di qualità e degli usi dei corpi idrici" „, il suolo e il sottosuolo." si richiama il problema dei PFAS e la mancata valutazione di questo inquinante nella matrice ambientale acqua. Specificando che la Direttiva europea 2013/39/UE, che modifica le direttive 2000/60/CE e 2008/105/CE, classifica i PFAS come " pericolosa prioritaria " ponendola allo stesso livello di diossine e furani. Il Quadro di riferimento ambientale del SIA da cui è tratta la sintesi non tecnica omette di considerare i pfas e i rischi da pfas connessi all'uso delle acque e delle terre e rocce da scavo Le inotemperanze a tali vincoli, a tutela della salute umana e salvaguardia degli ecosistemi, rendono il comportamento della Amministrazione e dei suoi organismi tecnici corresponsabili della mancata osservanza delle leggi. 2) Non prendere in considerazione la documentazione integrativa è pervenuta oltre i termini consentiti; Concludere l'istruttoria sulla base della documentazione già acquisita agli atti, così come affermato nella nota prot. 1350 CTVIA del 14/04/2016.</p>	<p>VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N° 5.4, 6.10, 9.6,38.6, 83.6., 105.10, 120.3 DELLA 1 a PUBBLICAZIONE VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°171</p>
175	<p>Sig. Michele Fiorio 28/06/2016 DVA-2016-0016860</p>	<p>Il Signor Michele Fiorio ha presentato le seguenti osservazioni: RELATIVAMENTE alla valutazione di uno scenario di non progetto PREMESSO CHE la giurisprudenza è stata ripetutamente chiamata ad esprimersi in tema di Valutazione di Impatto Ambientale (Cons. St. sez. V, 31 maggio 2012, n. 3254; 22 giugno 2009, n. 4206; sez. IV, 22 gennaio 2013, n. 361; 5 luglio 2010, n. 4246; sez. VI, 17 maggio 2006, n. 2851) e che il TAR Veneto, in particolare, con la sentenza n. 333 del 2012 ha precisato che "La normativa vigente (cfr. l'art. 21, comma 2, lett. b, del Dlgs. 3 aprile 2006, n. 152, e l'art. 1, comma 1, lett. c, della legge regionale 26 marzo 1999, n. 10) pretende che siano identificate e valutate le possibili alternative al progetto, compresa la sua non realizzazione, con l'indicazione delle principali ragioni della scelta effettuata, al fine di rendere trasparente la scelta sotto il profilo dell'impatto ambientale e allo scopo di evitare interventi che causino sacrifici ambientali superiori a quelli necessari al soddisfacimento dell'interesse sotteso all'iniziativa". OSSERVAZIONI 1) nello Studio di Impatto Ambientale presentato dal soggetto proponente l'opera non sono state prese in considerazione le possibili alternative, compresa la sua non realizzazione, la c.d. opzione zero; 2) la non realizzazione dell'opera, in particolare, è un'alternativa molto rilevante in un contesto come quello della tratta in oggetto, che collega città relativamente vicine tra loro, per le motivazioni che sono ampiamente illustrate nel documento allegato "Ferrovie a NordEst - Progetto Alta Capacità Vicenza v.1.0", redatto dall'Associazione di Promozione Sociale Ferrovie a NordEst.</p>	<p>Si ribadisce che le scelte del tracciato della linea trae le sue motivazioni di tipo progettuale e di inserimento nel contesto territoriale da una complessa e sedimentata storia che copre l'intero arco temporale che va dal 1992 al 2015. Nei documenti del S.I.A. (Quadro di Riferimento Progettuale) è riassunto lo scenario evolutivo del progetto e la sua storia istituzionale. Per quanto riguarda il confronto con l'opzione zero, le motivazioni dell'esclusione del potenziamento dell'attuale infrastruttura tramite velocizzazione sono riportate nel documento Analisi costi e benefici. L'eventuale ricorso ad una velocizzazione della linea, anche se associato ad un potenziamento tecnologico, implicherebbe valori della capacità commerciale giornaliera (numero massimo di treni giornalieri circolanti) tali che, data l'elevata eterotachicità delle tracce orarie, comunque non compatibili con il numero di treni/giorno previsti allo scenario di regime della tratta. Per recuperare capacità, potrebbe essere necessario effettuare precedenze o ridurre comunque la velocità di impostazione dei treni più veloci. Tali provvedimenti andrebbero a incidere sulla qualità e sulla regolarità del servizio offerto, limitando la capacità di attrazione della domanda della modalità ferroviaria rispetto a quella stradale. Il quadruplicamento del corridoio consente una specializzazione complessiva della linee in coerenza con i principi del Piano Generale dei Trasporti.</p>
176	<p>Comune di Verona 28/06/2016 DVA-2016-0017007</p>	<p>In relazione alla documentazione integrativa prodotta dal proponente, Consorzio IRICAV DUE, relativamente alla procedura di VIA per il progetto definitivo della linea AV/AC Verona-Padova, nel prendere atto dello spostamento del campo base CB 1.1 dalla posizione prevista in un'altra area posta 1 km più a nord di proprietà comunale e sentiti gli altri uffici del Co-</p>	<p>SI PRENDE ATTO DELLA NOTA DEL COMUNE DI VERONA</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		mune di Verona potenzialmente interessati alle integrazioni, non si ritiene di esprimere alcuna osservazione	
177	Sig. Teodorino Brancaleone 30/06/2016 DVA-2016-0017222	<p>Il Sig. Teodorino Brancaleone ha presentato le seguenti osservazioni: RELATIVAMENTE alla mancanza di un'indagine faunistica dedicata</p> <p>1) Si chiede che l'indagine faunistica sia condotta in fase di progettazione definitiva e non sia posposta in fase di progettazione definitiva;</p> <p>2) Si chiede che l'indagine faunistica sia condotta in fase di progettazione definitiva e non sia posposta in fase di progettazione esecutiva, al fine di aggiornare le stime degli impatti in relazione all'opera; 3) Si chiede che l'indagine faunistica sia condotta in fase di progettazione definitiva e non sia posposta in fase di progettazione esecutiva, al fine dell'individuazione dei siti potenzialmente idonei per il rifugio, la nidificazione e l'alimentazione, e degli accorgimenti per mitigare gli impatti dovuti alla fase di realizzazione dell'opera; 4) Si chiede che l'indagine faunistica sia condotta in fase di progettazione definitiva e non sia posposta in fase di progettazione esecutiva, al fine di definire la sensibilità delle singole specie presenti nell'area d'intervento e di valutare la vicinanza delle specie a tutte le fonti di perturbazione in modo da verificarne la vulnerabilità rispetto all'opera in fase di esecuzione e di esercizio; 5) Si chiede che l'indagine faunistica sia condotta in fase di progettazione definitiva e non sia posposta in fase di progettazione esecutiva, al fine di sviluppare un approfondimento della valutazione dell'opera in relazione a consistenza, distribuzione e uso dell'habitat dell'avifauna presente in tutte le fasi fenologiche;</p> <p>6) Si chiede che l'indagine faunistica sia condotta in fase di progettazione definitiva e non sia posposta in fase di progettazione esecutiva, al fine di definire specificare tutte le misure di mitigazione per la componente avifaunistica, in relazione al fattore perturbativo da mitigare rispetto ai differenti impatti individuati, le modalità, la scala spazio temporale di attuazione delle misure il monitoraggio finalizzato per verificarne l'efficacia;</p> <p>7) Si chiede che l'indagine faunistica sia condotta in fase di progettazione definitiva e non sia posposta in fase di progettazione esecutiva valutare la congruità delle misure di mitigazione e delle azioni previste del piano di monitoraggio.</p>	<p>I rilievi in campo richiesti hanno la finalità di approfondimento delle indagini già condotte nel S.I.A., come formulato nella richiesta stessa. Per effettuare i monitoraggi specie-specifici bisogna avere a disposizione un arco temporale ampio e che per ogni specie o gruppo di specie ci sono dei periodi ecologicamente significativi in cui effettuare i rilievi di campo</p>
178	Sig. Daniele Nottegar 30/06/2016 DVA-2016-0017123	<p>Il Signor Daniele Nottegar ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>RELATIVAMENTE alla valutazione di uno scenario di non progetto</p> <p>OSSERVAZIONI</p> <p>Il progetto presentato è mancante dell' opzione zero come precisato dal TAR Veneto nella sentenza n. 333 del 2012 in cui si riporta</p> <p>"La procedura di impatto ambientale mira ad assicurare che siano fornite determinate informazioni essenziali al fine di valutare le ripercussioni sull'ambiente di un progetto.</p> <p>La normativa vigente (cfr. l'art. 21, comma 2, lett. b, del Dlgs. 3 aprile 2006, n. 152, e l'art. 1, comma 1, lett. c, della legge regionale 26 marzo 1999, n. 10) pretende che siano identificate e valutate le possibili alternative al progetto, compresa la sua non realizzazione, con l'indicazione delle principali ragioni della scelta effettuata, al fine di rendere trasparente la scelta sotto il profilo dell'impatto ambientale, e allo scopo di evitare interventi che causino sacrifici ambientali superiori a quelli necessari al soddisfacimento dell'interesse sotteso all'iniziativa (cfr. Consiglio di Stato, Sez. IV, 5 luglio 2010, n. 4246)"</p> <p>RICHIESTE</p> <p>Visto che come scritto nel parere della commissione speciale VIA del 6 dicembre 2005, il SIA del progetto preliminare non ha considerato l' opzione zero "perché le ipotesi alternative di progetto sono state scartate con gli studi di fattibilità redatti dal 1992 in poi" e visto che questa opzione e le possibili alternative al progetto non sono state valutate neanche nel progetto definitivo, quanto all' esame di questa commissione non è conforme a quanto previsto dalle leggi citate nella sentenza del TAR del Veneto 333/2012 e quindi è da bocciare immediatamente on-</p>	<p>Si ribadisce che le scelte del tracciato della linea trae le sue motivazioni di tipo progettuale e di inserimento nel contesto territoriale da una complessa e sedimentata storia che copre l'intero arco temporale che va dal 1992 al 2015. Nei documenti del S.I.A. (Quadro di Riferimento Progettuale) è riassunto lo scenario evolutivo del progetto e la sua storia istituzionale.</p> <p>Per quanto riguarda il confronto con l'opzione zero, le motivazioni dell'esclusione del potenziamento dell'attuale infrastruttura tramite velocizzazione sono riportate nel documento Analisi costi e benefici. L'eventuale ricorso ad una velocizzazione della linea, anche se associato ad un potenziamento tecnologico, implicherebbe valori della capacità commerciale giornaliera (numero massimo di treni giornalieri circolanti) tali che, data l'elevata eterotachicità delle tracce orarie, comunque non compatibili con il numero di treni/giorno previsti allo scenario di regime della tratta. Per recuperare capacità, potrebbe essere necessario effettuare precedenza o ridurre comunque la velocità di impostazione dei treni più veloci. Tali provvedimenti andrebbero a incidere sulla qualità e sulla regolarità del servizio offerto, limitando la capacità di attrazione della domanda della modalità ferroviaria rispetto a quella stradale.</p> <p>Il quadruplicamento del corridoio consente una specializzazione complessiva della linee in coerenza con i principi del Piano Generale dei Trasporti.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
179	Sig. Vasco Carradore 05/07/2016 DVA-2016-0017643	<p>de evitare ulteriori danni erariali nei confronti delle amministrazioni comunali che si sono avvalse di consulenze esterne per le osservazioni al SIA.</p> <p>Il Signor Vasco Carradore ha presentato le seguenti osservazioni: RELATIVAMENTE alla valutazione di impatto ambientale e sanitario e tutte le procedure autorizzative ambientali PREMESSO CHE - l'art. 4 comma b) del D.Lgs. 152/2006 recita "...la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale per la vita..." - l'art. 9 comma 1 della legge 28/12/2015 n° 221 che introduce il comma 5-bis modificando l'art. 26 del D. Lgs 152/2006 recita "...Nei provvedimenti concernenti i progetti di cui al punto 1) dell'allegato II alla presente parte e i progetti riguardanti le centrali termiche e altri impianti di combustione con potenza termica superiore a 300 MW, di cui al punto 2) del medesimo allegato II, è prevista la predisposizione da parte del proponente di una valutazione di impatto sanitario (VIS), in conformità alle linee guida predisposte dall'Istituto superiore di sanità, da svolgere nell'ambito del procedimento di VIA...." - l'ISPRA ha pubblicato nel Febbraio 2016 (in riferimento alla delibera del Consiglio Federale 22/04/2015) " Linee guida per Valutazione Integrata di Impatto Ambientale e Sanitario (VIAS) nelle procedure di Autorizzazione Ambientale (VIA, VAS, AIA) -Manuale e linee guida 133/2016 - l'ISPRA in queste linee guida rileva come in molti SIA è presente il capitolo "Salute pubblica" ed in molti SIA sono presenti dati di rilevanza sanitaria. - nella pubblicazione dell'ARPA Veneto "Stato dell'inquinamento da sostanze Perfluoroalchiliche (PFAS) nelle provincie di Vicenza, Padova e Verona" viene evidenziato il livello raggiunto (pur risalente al 2013). - il Presidente della Regione Veneto (notizie apparse nei media) ha avanzato al Governo la richiesta di 100 M€ all'anno per 10 anni per lo screening delle decine di migliaia persone coinvolte - il tracciato della linea AV/AC attraverso la zona interessata dall'inquinamento delle sostanze PFAS (in particolare modo nei comuni vicentini). Rilevato che la VIS (Valutazione Impatto Sanitario) e la VIAS (Valutazione Integrata di Impatto Ambientale e Sanitario) non è comunque obbligatoria per questo tipo di opera RICHIESTE Si chiede di far predisporre al General Contractor una VIS ed una VIAS relativamente al problema in oggetto data la rilevanza assunta negli ultimi tempi del problema tenendo presente il principio di precauzione dell'articolo 191 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, il cui scopo è garantire un alto livello di protezione dell'ambiente grazie a delle prese di posizione preventive in caso di rischio. ALLEGATO DOCUMENTO "Linee guida per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA)"</p>	Si prende atto dell'osservazione
180	Sig. Vasco Carradore 06/07/2016 DVA-2016-0017806	<p>Il Signor Vasco Carradore ha presentato le seguenti osservazioni: RELATIVAMENTE alla validità del SIA PREMESSO CHE il giorno 24 giugno 2016 un gruppo di deputati ha presentato un'interrogazione ai Ministri Alfano (Interno), Del Rio (Infrastrutture), Galletti (Ambiente) e Franceschini (Beni Culturali), in merito alla società Lande SpA che ha redatto lo Studio di Impatto Ambientale per la linea AV/AC Verona Porta Vescovo - Bivio Vicenza - questa società è destinataria di una "interdittiva antimafia" dai primi giorni di giugno 2016 da parte del Prefetto di Napoli. - nell'interrogazione si legge "... nei primi giorni di giugno è arrivata la notizia che il prefetto di</p>	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°5.5, 10.1, 83.4, 91 DELLA 1a PUBBLICAZIONE

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Napoli abbia emesso l'interdittiva antimafia nei confronti della Lande SpA in quanto sussisterebbe il pericolo di infiltrazione mafiosa..."</p> <p>- nella medesima interrogazione si legge "...nell'interdittiva il Prefetto di Napoli, Rosalba Pantalone, ricostruisce una serie di relazioni che, attraverso la società Lande, passando per Caserta, porterebbero al clan dei Casalesi....." "...nella stessa inchiesta si ipotizza che altre persone, imputate a vario titolo tra cui associazione a delinquere di stampo camorristico, avrebbero agevolato il clan dei Casalesi, in particolare l'organizzazione che fa capo a Michele Zagaria..." "Premesso che alla fine viene chiesto anche "...se il Governo ritenga di valutare l'opportunità dell'invio degli ispettori ministeriali in relazione all'appalto per lo Studio di Impatto Ambientale per la TAV, nel tratto Verona Porta Vescovo Bivio Vicenza..."</p> <p>RICHIESTE</p> <p>1) sapere che valore/validità dare al SIA presentato dalla società Lande SpA</p> <p>2) Redazione di un nuovo SIA da parte di un'altra società viste le notevoli carenze riscontrate nel corso delle Osservazioni per la Valutazione di Impatto Ambientale. D'altronde le carenze non sono state riscontrate solo dai cittadini ma anche dalla stessa Commissione VIA, la quale ha chiesto 159 documenti integrativi, riservandosi la facoltà di chiederne ulteriori.</p>	
181	Sig. Vasco Carradore 06/07/2016 DVA-2016-0017731	VEDI OSSERVAZIONE N° 166 DOCUMENTO DVA-2016-0016419 VEDI OSSERVAZIONE N° 167 DOCUMENTO DVA-2016-0016418	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°166
182	Sig. Vasco Carradore 06/07/2016 DVA-2016-0017804	VEDI OSSERVAZIONE N° 180 DOCUMENTO DVA-2016-0017806	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°180
183	Sig. Marco Zuppini 07/07/2016 DVA-2016-0017796	<p>Il Signor Marco Zuppini ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>RELATIVAMENTE agli interventi in corrispondenza del Fiume Adige e del Canale Ex S.A.V.A. OSSERVAZIONI:</p> <p>1) Si osserva che le finalità degli interventi espressi dai due elaborati IN0D02DI2RGCA0001206B e IN0D00DI2RICA0001101B sono vicendevolmente contraddittori: nell'elaborato presentato a febbraio viene affermato che il rischio idraulico derivante dalle piene del fiume Adige è preponderante, mentre nelle elaborazioni presentate come integrazione volontaria a fine maggio le finalità del bacino sono quelle di evitare il deficit idrico del fiume Adige, con effetti sulla portata minima al fine di evitare la risalita del cuneo salino. Inoltre si osserva che per conclusione dello stesso elaborato IN0D00DI2RICA0001101B la quota di fondo del bacino è superiore ai livelli idrometrici del fiume Adige esaminati e comunque non adeguati al riempimento del bacino progettato. Infine si osserva che il bacino di Zevio, in progetto ha uguali volumi e uguali livelli di fondo in entrambe le soluzioni proposte dagli elaborati IN0D02DI2RGCA0001206B e IN0D00DI2RICA0001101B. Dal che si desume che la cassa d'espansione proposta dall'elaborato IN0D02DI2RGCA0001206B a difesa dal rischio idraulico del fiume Adige, era inadeguata. In conclusione si osserva che le finalità sono dell'intervento, a invarianza dei volumi e delle superfici dello stesso, sono completamente mutate, e l'inidoneità dell'iniziale soluzione proposta per la diminuzione delle criticità idrauliche dovute alle onde di piena del fiume Adige, inducono perplessità sulle finalità proposte, e spingono a pensare che l'unica finalità dell'intervento sia l'escavazione e l'allontanamento di un volume stimato in 3,0 Mmc per la costruzione dell'infrastruttura ferroviaria.</p> <p>2) Si osserva che il Canale Ex S.A.V.A. alimenta un impianto idroelettrico ENEL, e che l'opera di captazione per alimentare il bacino è posta a circa 200m a nord della centrale. Inoltre si osserva che al momento, come affermato non vi è alcun accordo con gli enti preposti al rilascio della concessione di derivazione del Canale Ex S.A.V.A. Si chiede che vengano valutati gli effetti della captazione delle acque del canale sulla produzione elettrica, nonché verificata la capacità delle strutture del Canale Ex S.A.V.A. di poter far fronte all'incremento di portata, di quanto prelevato per l'alimentazione del bacino di</p>	Si fa presente che nel parere della Regione Veneto (DGR 1595) "con riferimento alle cave di prestito, tra gli scenari proposti (scenari 0-1-2-3) risulta ambientalmente e socio-economicamente compatibile il solo scenario indicato come scenario (ipotesi solo mercato)".

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>compensazione. RICHIESTE In riferimento alle osservazioni sopra esposte 1) Si chiede che vengano rese note le valutazioni e gli strumenti di pianificazione del territorio che hanno portato nell'arco di soli 3 mesi ad una variazione delle finalità dell'intervento di realizzazione del bacino di Zevio, rispetto a quelle inizialmente proposte. Si chiede anche di fornire una stima degli effetti e della durata nel contrasto della risalita del cuneo salino di rilascio in Adige delle acque accumulate nel bacino in progetto, finalità dell'intervento secondo l'elaborato IN0D00DI2RICA0001101B. 2) Si chiede altresì, che l'intervento sia approvato, solamente in seguito all'accordo tra gli enti preposti al rilascio della concessione di derivazione del canale Ex. S.A.V.A.</p>	
184	Sig. Marco Zuppini 07/07/2016 DVA-2016-0017784	<p>Il Signor Marco Zuppini ha presentato le seguenti osservazioni: RELATIVAMENTE alla valutazione di uno scenario di non progetto. OSSERVAZIONI 1) Si osserva che l'elaborato di progetto IN0D01DI2RGCA0001001E - RELAZIONE INQUADRAMENTO GENERALE CANTERIZZAZIONE non fornisce alcuna stima né del volume delle acque da trattare, né dell'estensione del fronte di scavo, né della lunghezza delle tubazioni necessarie al loro collegamento all'impianto di trattamento. Si osserva che mancando qualsiasi stima non è possibile determinare se le dimensioni di 30mc della vasca d' accumulo siano congrue ai volumi trattati. 2) Si osserva che l'elaborato di progetto IN0D01DI2D9CA0001001A -LAYOUT TIPOLOGICO SISTEMA COLLETTAMENTO E TRATTAMENTO ACQUE DEI CANTIERI DI SCAVO DELLE GALLERIE è privo delle caratteristiche di dettaglio dell'impianto di trattamento. 3) Si osserva che l'elaborato di progetto IN0D00DI2DXCA0001001A - LAYOUT IMPIANTI DI TRATTAMENTO ACQUE PER SCAVI CON JET GROUTING E BETONITE è privo delle caratteristiche di dettaglio dell'impianto di trattamento. 4) Si osserva che gli elaborati di progetto IN0D01DI2RGCA0001001E - RELAZIONE INQUADRAMENTO GENERALE CANTERIZZAZIONE, IN0D00DI2D9CA0001001A - LAYOUT TIPOLOGICO SISTEMA DI COLLETTAMENTO E TRATTAMENTO ACQUE DEI CANTIERI DI SCAVO DELLE GALLERIE, nonché l'elaborato IN0D00DI2DXCA0001001A - LAYOUT IMPIANTI DI TRATTAMENTO ACQUE PER SCAVI CON JETGROUTING E BETONITE evidenziano l'assenza di un sistema di controllo della qualità chimico fisica delle acque allo scarico. 5) Si osserva che gli elaborati di progetto IN0D01DI2RGCA0001001E - RELAZIONE INQUADRAMENTO GENERALE CANTERIZZAZIONE, IN0D00DI2D9CA0001001A - LAYOUT TIPOLOGICO SISTEMA DI COLLETTAMENTO E TRATTAMENTO ACQUE DEI CANTIERI DI SCAVO DELLE GALLERIE, nonché l'elaborato IN0D00DI2DXCA0001001A - LAYOUT IMPIANTI DI TRATTAMENTO ACQUE PER SCAVI CON JETGROUTING E BETONITE non forniscono alcun dettaglio sulle caratteristiche funzionali e le specifiche tecniche operative degli impianti, quali ad esempio tempi di contatto, dosaggi, volumi orari trattati, sui volumi stoccati di anidride carbonica, al fine di premettere la valutazione della soluzione proposta.</p>	I dettagli richiesti nelle osservazioni saranno definiti nella fase di progettazione esecutiva
185	Sig. Marco Zuppini 07/07/2016 DVA-2016-0017784	<p>La Signora Alessandra Cavazzola ha presentato le seguenti osservazioni: RELATIVAMENTE alla mancanza di un'indagine faunistica dedicata 1) Si chiede che l'indagine faunistica sia condotta in fase di progettazione definitiva e non sia posposta in fase di progettazione definitiva; 2) Si chiede che l'indagine faunistica sia condotta in fase di progettazione definitiva e non sia posposta in fase di progettazione esecutiva, al fine di aggiornare le stime degli impatti in relazione all'opera; 3) Si chiede che l'indagine faunistica sia condotta in fase di progettazione definitiva e non sia posposta in fase di progettazione esecutiva, al fine dell'individuazione dei siti potenzialmente idonei per il rifugio, la nidificazione e l'alimentazione, e degli accorgimenti per mitigare gli impatti dovuti alla fase di realizzazione dell'opera; 4) Si chiede che l'indagine fau-</p>	I rilievi in campo richiesti hanno la finalità di approfondimento delle indagini già condotte nel S.I.A., come formulato nella richiesta stessa. Per effettuare i monitoraggi specie-specifici bisogna avere a disposizione un arco temporale ampio e che per ogni specie o gruppo di specie ci sono dei periodi ecologicamente significativi in cui effettuare i rilievi di campo

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>nistica sia condotta in fase di progettazione definitiva e non sia posposta in fase di progettazione esecutiva, al fine di definire la sensibilità delle singole specie presenti nell'area d'intervento e di valutare la vicinanza delle specie a tutte le fonti di perturbazione in modo da verificarne la vulnerabilità rispetto all'opera in fase di esecuzione e di esercizio; 5) Si chiede che l'indagine faunistica sia condotta in fase di progettazione definitiva e non sia posposta in fase di progettazione esecutiva, al fine di sviluppare un approfondimento della valutazione dell'opera in relazione a consistenza, distribuzione e uso dell'habitat dell'avifauna presente in tutte le fasi fenologiche;</p> <p>6) Si chiede che l'indagine faunistica sia condotta in fase di progettazione definitiva e non sia posposta in fase di progettazione esecutiva, al fine di definire specificare tutte le misure di mitigazione per la componente avifaunistica, in relazione al fattore perturbativo da mitigare rispetto ai differenti impatti individuati, le modalità, la scala spazio temporale di attuazione delle misure il monitoraggio finalizzato per verificarne l'efficacia;</p> <p>7) Si chiede che l'indagine faunistica sia condotta in fase di progettazione definitiva e non sia posposta in fase di progettazione esecutiva valutare la congruità delle misure di mitigazione e delle azioni previste del piano di monitoraggio.</p>	
186	Dott. Gianluca Sidoti e del Dott. Angelo Tonello 08/07/2016 DVA-2016-0018021	<p>Il Signor Gianluca Sidoti e il Signor Angelo Tonello hanno presentato le seguenti osservazioni, a integrazione delle precedenti osservazioni e/o richieste già presentate dai sottoscritti sul medesimo progetto e ricevute dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali il 12 febbraio 2016 (prot. 0003650), RELATIVAMENTE alla valutazione di uno scenario di non progetto.</p> <p>1) Che sia valutato lo scenario alternativo di non progetto della linea AV/AC Verona – Padova, prevedendo invece il raddoppio e potenziamento tecnologico della linea ferroviaria “medio padana” (Alessandria/Vercelli – Pavia - Cremona – Mantova – Monselice). Questo scenario va valutato poiché coerente con la tecnica ferroviaria, la quale tende a instradare il traffico ferroviario discriminandolo in base al tipo di traffico (passeggeri o merci), nonché in base alle destinazioni; lo si valutati basandosi sulla stessa ipotesi di traffico prevista nello scenario di lungo periodo, preso in esame nell’analisi costi benefici;</p> <p>2) Che si espliciti l’offerta commerciale prevista dalla Regione Veneto nell’ambito del SFMR tra Verona e Venezia, e si valuti se essa è compatibile o meno con lo scenario di non progetto della linea AV/AC Verona – Padova;</p> <p>3) Che si aggiornino i dati di traffico utilizzati nella valutazione dello scenario di lungo periodo, poiché essi sono datati al 1999, cioè diciassette anni fa, nonostante l’economia e i trasporti stessi siano mutati profondamente;</p> <p>4) Che il documento riguardante l’Analisi costi benefici sia reso disponibile a colori, poiché i grafici presenti al suo interno sono di difficile consultazione nella copia in bianco e nero disponibile nella pagina internet riguardante la procedura VIA in questione;</p> <p>5) Che si allegli al documento riguardante l’analisi costi benefici della linea AV/AC “Verona – Padova”, anche la revisione “A” dell’analisi costi benefici, datata 17/12/2003, come fatto per la revisione “B” datata 24/02/2006;</p>	<p>Si ribadisce che le scelte del tracciato della linea trae le sue motivazioni di tipo progettuale e di inserimento nel contesto territoriale da una complessa e sedimentata storia che copre l’intero arco temporale che va dal 1992 al 2015. Nei documenti del S.I.A. (Quadro di Riferimento Progettuale) è riassunto lo scenario evolutivo del progetto e la sua storia istituzionale.</p> <p>Per quanto riguarda il confronto con l’opzione zero, le motivazioni dell’esclusione del potenziamento dell’attuale infrastruttura tramite velocizzazione sono riportate nel documento Analisi costi e benefici. L’eventuale ricorso ad una velocizzazione della linea, anche se associato ad un potenziamento tecnologico, implicherebbe valori della capacità commerciale giornaliera (numero massimo di treni giornalieri circolanti) tali che, data l’elevata eterotachicità delle tracce orarie, comunque non compatibili con il numero di treni/giorno previsti allo scenario di regime della tratta. Per recuperare capacità, potrebbe essere necessario effettuare precedenzae o ridurre comunque la velocità di impostazione dei treni più veloci. Tali provvedimenti andrebbero a incidere sulla qualità e sulla regolarità del servizio offerto, limitando la capacità di attrazione della domanda della modalità ferroviaria rispetto a quella stradale.</p> <p>Il quadruplicamento del corridoio consente una specializzazione complessiva della linee in coerenza con i principi del Piano Generale dei Trasporti.</p>
187	Sig. Daniele Nottegar per conto del Comitato "Cittadini contro il disastro TAV" di Verona 12/07/2016 DVA-2016-0018227	<p>Il Signor Daniele Nottegar, per conto del Comitato "Cittadini contro il disastro TAV" di Verona, ha presentato le seguenti osservazioni: RELATIVAMENTE all'analisi costi benefici fornita da RFI che risulta non conforme a quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) OSSERVAZIONI: 1) A pagina 21 del documento CTVA-00_2016-0001425.pdf depositato e consultabile sul sito è scritto: "Il progetto definitivo del 1° lotto funzionale è stato inoltrato al MIT 30.10.2015 e, nell'ambito dell'istruttoria per l'approvazione del progetto, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del</p>	<p>Le richieste di integrazioni pervenute dalla Commissione Tecnica VIA/VAS sono state tutte ottemperate nei tempi previsti e trasmesse al Ministero dell’Ambiente in data 13.05.2016 con nota prot. n. 204/2016. Nei documenti pervenuti è compresa l'Analisi Costi e Benefici (richiesta n. 17 Prot. 0001350/CTVA del 14-04-2016)</p> <p>1) L' Analisi Costi e Benefici è stata trasmessa con la documentazione prodotta dal PropONENTE per effetto delle richieste di integrazioni del MATTM (PROT.0001350 del 14-04-20016) e depositata nei termini stabiliti;</p> <p>2),3) Si prende atto delle osservazioni;</p> <p>4) L'osservazione non è pertinente con la procedura di VIA .</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Territorio e del Mare (MATM) ha richiesto di: "aggiornare Costi/Benefici relativa al tracciato del Progetto Preliminare, confrontandola con quella avente a base il tracciato attuale, considerando, in ambedue i casi, la realizzazione di tutte le opere previste; ...".</p> <p>La documentazione fornita è definita volontaria nonostante sia stata espressamente richiesta dalla commissione tecnica VIA. Tali documenti, nel rispetto dagli articoli indicati sopra (166 e 167) risultano elemento fondamentale al procedimento; pertanto tale documentazione deve essere fornita ufficialmente in risposta a quanto richiesto oppure non deve essere presa in considerazione visto che si tratta di un documento richiesto per legge (come indicato nello stesso documento " volontario")</p> <p>2) Se invece questo è il documento richiesto non risulta chiaro come si può ritenere attendibile uno studio costi/benefici che non considera il nodo di Verona, dal momento che, a pagina 5, del documento indicato in precedenza, RFI riporta che " si sottolinea che tale perimetro di investimento non considera gli interventi previsti nel nodo di Verona in conseguenza della realizzazione della nuova linea AV/AC Verona-Vicenza-Padova" riportando la stessa precisazione a pagina 7 nel capitolo "Analisi costi benefici del 2016" ove è scritto che "in coerenza con la valutazione del 2006, il perimetro dell'investimento oggetto di valutazione non prenderà in considerazione gli interventi relativi al Nodo di Verona per l'ingresso della nuova linea AV/AC Verona-Vicenza -Padova. Si osserva che non si possa ritenere attendibile uno studio sui costi/benefici che non considera il nodo di Verona con tutti i problemi di attraversamento che questo comporta; da dove partono i treni che transiteranno sull' ipotetica nuova linea se non (anche) dal nodo di Verona; dove potranno salire e scendere i passeggeri modificando così il load factor;</p> <p>3) A pagina 8 sempre relativamente al capitolo "Analisi costi benefici del 2016" è scritto " per il 3° Lotto Funzionale "Vicenza-Padova" per la tratta da Vicenza e Grisignano: lo studio di Fattibilità redatto nel 2014 in aderenza a quanto previsto dal Protocollo d'Intesa del 29-07-2014 tra RFI,MIT, Regione Veneto, Comune di Vicenza e CCIAA di Vicenza, approvato dal Comune di Vicenza e dalla Regione Veneto nel Gennaio 2015 per la tratta tra Grisignano e Padova: il progetto preliminare oggetto della delibera CIPE 94/2006". Non è esplicitato se la tratta tra Vicenza e Grisignano, sia stata sottoposta a valutazione di impatto ambientale e, in caso affermativo, come mai non sia stata depositata assieme alla documentazione attualmente sottoposta a procedura. Richiedendo delucidazioni sul valore, dal punto di vista della valutazione dei costi/benefici, di uno studio di fattibilità non seguito da un progetto ufficiale.</p> <p>3) A pagina 23 capitolo 3.2 "La linea AV/AC Milano Venezia" si parla della tratta Milano-Brescia. "La linea è inoltre interessata da un intenso traffico regionale tra i vari centri di media dimensione che caratterizzano la pianura padana, con situazioni già prossime alla saturazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria sulla tratta Milano-Brescia (tratte Rovato-Bivio Mella e DD Pioltello -PM Adda)"; il richiamo a situazioni come quella citata sembrerebbero di comodo per dimostrare la necessità della linea visto che più volte nel documento depositato si sottolinea che non viene tenuto conto del nodo di Verona, parte integrante della tratta Verona-Padova. Tra l' altro sulla tratta Brescia-Verona è in discussione se mantenere il collegamento con l'aeroporto di Montichiari in favore di un passaggio nella stazione di Brescia dei binari TAV.</p> <p>4) Come affermato dall' ex AD Michele Mario Elia di RFI alla trasmissione Report del 3 maggio 2015 le merci sulle linee TAV non transitano e quindi lo scenario che le prende in considerazione è arbitrario. RICHIESTE</p> <p>In virtù di quanto sopra lo studio depositato è da ritenersi inattendibile perché basato su presupposti inesistenti e quindi non può essere considerato soddisfacente in base a quanto previsto dagli articoli 166 e 167 del DLG 163/2006 e la stessa richiesta della commissione VIA.</p>	
188	Comune di Lonigo e Comune di San Bonifacio	La Regione Veneto trasmette, a margine della presente, un riepilogo delle osservazioni e dei	Si prende atto della nota della regione Veneto

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
	<p>per il tramite della Regione Veneto 14/07/2016 DVA-2016-0018470</p>	<p>pareri acquisiti, a tutt'oggi, da parte di questa Sezione, nell'ambito del procedimento regionale di VIA. SEGUE ELENCO NOMINATIVO DEI PROPONENTI OSSERVAZIONI N.B: Le controdeduzioni si riferiscono alla Prima Pubblicazione</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Osserv. dell'Avv. Roberto Carlotto per conto di varie aziende produttive soggette ad espropri presso Montecchio Maggiore (VI), acquisita con prot. n. 35398 del 29/01/2016; 2) Osserv. dell'azienda Microfilm S.r.l., acquisita con prot. n. 31434 del 27/01/2016 e prot. n. 35422 del 29/01/2016; 3) Osserv. dell'Avv., Roberto Carlotto per conto di varie aziende produttive soggette ad espropri presso Altavilla Vicentina (VI), acquisita con prot. n. 35375 del 29/01/2016; 4) Osserv. della Rag. Buzzacchera Samantha in data 25/01/2016, acquisita con prot. n. 31137 del 27/01/2016; 5) Osserv. dell'Avv, Roberto Carlotto per conto di varie aziende produttive soggette ad espropri presso Brendola (VI), acquisita con prot. n. 37271 del 01/02/2016; 6) Osserv. del Sig. Lino Tamion e dell'arch. Stefano Tamion in data 26/01/2016, acquisita con prot. n. 31429 del 27/01/2016 e prot. n. 37248 del 01/02/2016 7) Osserv. del Dott. Casarotto per conto della Sig.ra Trevisan Maria in data 25/01/2016, acquisita con prot. n. 28230 del 26/01/2016; 8) Osserv. dell'Arch. Tamion Stefano per conto delle ditte Freato Danila, Tecchio Teodosio e altri in data 26/01/2016, acquisita con prot. n. 32975 del 28/01/2016 e prot. n. 37229 del 01/02/2016 ; 9) Osserv. della Sig.ra Corà Francesca e altri firmata in data 25/01/2016, acquisita con prot. n. 32619 del 28/01/2016 e prot. n. 37207 del 01/02/2016; 10) Osserv. della Sig.ra Vicentin Lorella in data 27/01/2016, acquisita con prot. n. 33089 del 28/01/2016 e prot. n. 47206 del 08/02/2016; 11) Osserv. dell'Avv. Sofia Colasanto, per conto della ditta Microfilm S.r.l., in data 20/01/2016, acquisita con prot. n. 33036 del 28/01/2016; 12) Osserv. dell'Arch. Tamion Stefano, per conto della ditta Peotta Armando, in data 26/01/2016, acquisita con prot. n. 32970 del 28/01/2016 e prot. n. 39494 del 02/02/2016; 13) Osserv. del Sig. Preto Martini in data 26/01/2016, acquisita con prot. n. 32962 del 28/01/2016; 14) Osserv. della Sig.ra Berto Idi Elisabetta in data 26/01/2016, acquisita con prot. n. 32945 del 28/01/2016; 15) Osserv. della ditta Villa degli Olmi S.pA in data 05/02/2016, acquisita con prot. n.48130 del 08/02/2016; 16) Osserv. della Prefettura di Verona in data 03/02/2016, acquisita con prot. n. 42472 del 03/02/2016; 17) Osserv. della Soc. Delta S.r.l. in data 16/02/2016, acquisita con prot. n. 59997 e n. 60115 del 16/02/2016; 18) Osserv. del Comune di Montebello Vicentino (VI) in data 17/02/2016, acquisita con prot. n. 62593 del 17/02/2016 e con prot. n. 64346 del 18/02/2016; 19) Osserv. di Safas Group SpA in data 08/02/2016, acquisita con prot. n. 55152 del 12/02/2016; 20) Osserv. del Sig. Carlotta Bruno in data 25/01/2016, acquisita con prot. n. 28235 del 26/01/2016; 21) Osserv. del sig. Daniele Nottegar in data 16/02/2016, acquisita con prot. n. 59862 del 16/02/2016; 22) Osserv. del Comune di Lonigo - Settore Pianificazione e gestione del territorio in data 	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>17/02/2016, acquisita con prot. n. 62722 del 17/02/2016; 23) Osserv. dello Studio legale Vecchia in data 23/02/2016, acquisita con prot. n. 71641 del 24/02/2016; 24) Osserv. del Comune di Zevio in data 25/02/2016, acquisita con prot. n. 76219 del 26/02/2016; 25) Osserv. del Comune di Vicenza in data 26/02/2016, acquisita con prot. n. 74529 del 26/02/2016; 26) Osserv. del Comune di San Bonifacio (VR) in data 11/03/2016, acquisita con prot. n. 82873 del 11/03/2016; 27) Osserv. del Sig. Gianfranco Valle in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82721 del 01/03/2016; 28) Osserv. del Cons. Perenzoni Sonia in data 29/02/2016, acquisita con prot. n. 82634 del 01/03/2016; 29) Osserv. del Comune di San Bonifacio (VR) in data 29/02/2016, acquisita con prot. n. 82512 del 01/03/2016; 30) Osserv. dell'Arch. Tamion Stefano, per conto di varie ditte espropriate, in data 29/02/2016, acquisita con prot. n. 82496 del 01/03/2016 e prot. n. 82388 del 01/03/2016; 31) Osserv. del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta in data 26/02/2016, acquisita con prot. n. 75574 del 26/02/2016; 32) Osserv. del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82898 del 01/03/2016; 33) Osserv. della Zach System S.p.A. in data 25/02/2016, acquisita con prot. n. 75662 del 26/02/2016; 34) Osserv. della Sig.ra Viviani Maria in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 83734 del 02/03/2016; 35) Osserv. del Sig. Pemigotti Sergio in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 83732 del 01/03/2016; 36) Osserv. del Sig. Moro Marco in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 83739 del 02/03/2016; 37) Osserv. del Sig. Ferroni Paolo in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 84192 del 03/03/2016; 38) Osserv. della Sig.ra Cavazzola Alessandra in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82912 del 01/03/2016 e prot. n. 100916 del 14/03/2016; 39) Osserv. della Sig.ra Frigo Stefania in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82908 del 01/03/2016; 40) Osserv. del Sig. Stefano Dalla Valentina in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82907 del 01/03/2016; 41) Osserv. del Sig. Merzari Ampelio in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82904 del 01/03/2016; 42) Osserv. della Sig.ra Dal Molin Laura Palma in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82903 del 01/03/2016; 43) Osserv. della Sig.ra Merzari Marta Maria in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82867 del 01/03/2016; 44) Osserv. del Comune di Arcole (VR) in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 84434 del 02/03/2016; 45) Osserv. della ditta Corà Domenico & Figli Spa in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 83941 del 02/03/2016; 46) Osserv. della Sig.ra Borghese Erica in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82876 del 01/03/2016;</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>43) Osserv. della Sig.ra Merzari Marta Maria in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82867 del 01/03/2016;</p> <p>44) Osserv. del Comune di Arcole (VR) in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 84434 del 02/03/2016;</p> <p>45) Osserv. della ditta Corà Domenico & Figli Spa in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 83941 del 02/03/2016;</p> <p>46) Osserv. della Sig.ra Borghese Erica in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82876 del 01/03/2016;</p> <p>47) Osserv. della Sig.ra Demori Luigina in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82878 del 01/03/2016;</p> <p>48) Osserv. del Comune di Brendola in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86094 del 03/03/2016;</p> <p>49) Osserv. della Sig.ra Polimeno Giulia Maria in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82871 del 01/03/2016;</p> <p>50) Osserv. della Sig.ra Zamboni Assunta in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82874 del 01/03/2016;</p> <p>51) Osserv. del Sig. Valle Mauro in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 82868 del 01/03/2016;</p> <p>52) Osserv. del Sig. Lino Tamion e dell'arch. Stefano Tamion in data 26/02/2016, acquisita con prot. n. 90715 del 07/03/2016;</p> <p>53) Osserv. della Sig.ra Castelli Loreta in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86413 del 03/03/2016;</p> <p>54) Osserv. dell'Associazione Regionale Albo Cavatori del Veneto in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86380 del 03/03/2016;</p> <p>55) Osserv. dell'Avv. Centofanti Giovanni Maria, per conto del Comitato Strada della Carpaneda, in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 88476 del 04/03/2016;</p> <p>56) Osserv. del Comune di Altavilla Vicentina (VI) in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86409 del 03/03/2016;</p> <p>57) Osserv. della ditta Bottega Veneta Sri in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 83744 del 02/03/2016 e prot. n. 82981 del 02/03/2016;</p> <p>58) Osserv. del Sig. Malesani Andrea in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 83753 del 02/03/2016;</p> <p>59) Osserv. del Comune di Zevio (VR) in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86176 del 03/03/2016;</p> <p>60) Osserv. del Comune di Verona in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86378 del 03/03/2016;</p> <p>61) Osserv. della Sig.ra Merzari Graziana in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86410 del 03/03/2016;</p> <p>62) Osserv. della ditta Inerti San Valentino Sri in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86385 del 03/03/2016;</p> <p>63) Osserv. della ditta Inerti San Valentino Sri in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86421 del 03/03/2016;</p> <p>64) Osserv. della Sig.ra Menini Elena in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 84417 del 03/03/2016;</p> <p>65) Osserv. della Sig.ra Righetti Anna Maria in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86415 del 03/03/2016;</p> <p>66) Osserv. della Sig.ra Pellicari Dina in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86414 del 03/03/2016;</p> <p>67) Osserv. del Sig. Brancaleone Teodorino in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 86423</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>del 03/03/2016; 68) Osserv. del Comune di Lonigo (VI) in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87705 del 04/03/2016; 69) Osserv. della Provincia di Vicenza in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87631 del 04/03/2016; 70) Osserv. di Confindustria Vicenza in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 85551 del 03/03/2016; 71) Osserv. del Sig. Falezza Diego in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87774 del 04/03/2016; 72) Osserv. della ditta Cava Casetta Sri in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87714 del 04/03/2016; 73) Osserv. della ditta Cava Morenica Sri in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87689 del 04/03/2016; 74) Osserv. della Sig.ra Gennaro Paoella in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87674 del 04/03/2016; 75) Osserv. dell'Azienda Ulss n. 6 "Vicenza" in data 04/03/2016, acquisita con prot. n. 90471 del 07/03/2016; 76) Osserv. del Comune di Caldiero (VR) in data 04/03/2016, acquisita con prot. n. 90443 del 07/03/2016; 77) Osserv. del Comune di Belfiore (VR) in data 01/03/2016, acquisita con prot. n. 90416 del 07/03/2016; 78) Osserv. della Sig.ra Ferroni Cecilia in data 02/03/2016, acquisita con prot. n. 87520 del 04/03/2016; 79) Osserv. della ditta S.E.L Escavazione Inerti Sri in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87606 del 04/03/2016; 80) Osserv. della Sig.ra Pina Elena in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87646 del 04/03/2016; 81) Osserv. del Sig. Luca Pasquale in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87635 del 04/03/2016; 82) Osserv. del Sig. Brancaleone Mattia in data 03/03/2016, acquisita con prot. n. 87650 del 04/03/2016; 83) Osserv. del Sig. Corà Adolfo in data 04/03/2016, acquisita con prot. n. 87715 del 04/03/2016; 84) Osserv. del Sig. Mazzon Maurizio, per conto di comitati civici, in data 07/03/2016, acquisita con prot. n. 92673 del 08/03/2016; 85) Osserv. del Sig. Simonaggio Ilario in data 07/03/2016, acquisita con prot. n. 92724 del 08/03/2016; 86) Osserv. della Sig.ra Vicentin Lorella in data 29/02/2016, acquisita con prot. n. 100054 del 14/03/2016; 87) Osserv. del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta in data 15/03/2016, acquisita con prot. n. 103709 del 15/03/2016; 88) Osserv. della Sig.ra Vicentin Lorella in data 04/03/2016, acquisita con prot. n. 101282 del 14/03/2016 del 14/03/2016; 89) Osserv. del Sig. Gaspari Gianfranco in data 13/03/2016, acquisita con prot. n. 101035 del 14/03/2016; 90) Osserv. del Sig. Pemigotti Sergio in data 13/03/2016, acquisita con prot. n. 101039 del 14/03/2016; 91) Osserv. del Comune di San Martino Buon Albergo (VR) data 11/03/2016, acquisita con prot. n. 99709 del 11/03/2016;</p>	

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		92) Osserv. della Prefettura di Verona data 16/03/2016, acquisita con prot. n. 104359 del 16/03/2016; 93) Osserv. della società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa data 16/03/2016, acquisita con prot. n. 105804 e n. 105806 del 17/03/2016; 94) Osserv. del Comune di Zevio (VR) in data 23/03/2016, acquisita con prot. n. 115867 del 23/03/2016; 95) Osserv. della ditta SIG Spa in data 25/03/2016, acquisita con prot. n. 119918 del 29/03/2016; 96) Osserv. del Comune di Vicenza in data 31/03/2016, acquisita con prot. n. 129364 del 04/04/2016; 97) Osserv. della Provincia di Verona in data 05/04/2016, acquisita con prot. n. 131381 del 05/04/2016; 98) Osserv. della Sig.ra Cavazzola Alessandra in data 29/03/2016, acquisita con prot. n. 122791 del 30/03/2016.	
189	Sig. Vasco Carradore 14/07/2016 DVA-2016-0018553	VEDI OSSERVAZIONE N° 180 DOCUMENTO DVA-2016-0017806 VEDI OSSERVAZIONE N° 182 DOCUMENTO DVA-2016-0017804	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°180, 182
190	Sig.ra Alessandra Cavazzola 15/07/2016 DVA-2016-0018674	VEDI OSSERVAZIONE N° 185 DOCUMENTO DVA-2016-0017787	VEDI CONTRODEDUZIONE DELL'OSSERVAZIONE N°185
191	Sig. Daniele Nottegar 19/08/2016 DVA-2016-0021010	Il Signor Daniele Nottegar ha presentato le seguenti osservazioni: RELATIVAMENTE alla possibilità da parte del Ministero di tenere in considerazione 81 nuovi documenti pubblicati nella sezione "Documentazione integrativa volontaria" in data 27/07/2016 OSSERVAZIONI 1) risulta non chiaro l'articolo delle norme interne e comunitarie che disciplinano il procedimento di Via nel quale sia previsto che il proponente del progetto possa fornire documentazione volontaria che dovrebbe, invece, essere già parte integrante della documentazione fornita al momento del deposito del progetto stesso presso il ministero dell' ambiente; 2) risulta non esplicito se questa documentazione sarà effettivamente presa in considerazione dalla commissione che dovrà valutare il progetto depositato; 3) Nel caso questa documentazione venga tenuta in considerazione dalla commissione e quindi vada ad influire sul giudizio finale non si ha evidenza del motivo per cui non sia stata sottoposta all' esame da parte del pubblico con relativa possibilità di osservazioni come previsto la procedura di VIA RICHIESTE Se il proponente può fornire documentazione "volontaria" dopo aver letto le osservazioni del pubblico ciò può tradursi nella possibilità di aggiustare carenze progettuali influendo sul parere della commissione VIA che non potrà che essere positivo, rappresentando, quindi, un vantaggio per il proponente che non è previsto dalle norme interne e comunitarie che disciplinano il procedimento di Via. Pertanto si chiede che la documentazione "volontaria" fornita dal proponente dopo la scadenza dei termini e comunque dopo la pubblicazione delle osservazioni da parte del pubblico sul sito del ministero dell' ambiente non sia tenuta in considerazione dalla commissione e che venga anche tolta dal sito per non generare ulteriore confusione.	Il proponente può spontaneamente presentare integrazioni alla documentazione presentata contestualmente all'istanza purché queste pervengano nell'ambito delle tempistiche previste per la conclusione della procedura.
192	Sig. Daniele Nottegar 25/08/2016 DVA-2016-0021321	Il Signor Daniele Nottegar ha presentato le seguenti osservazioni: RELATIVAMENTE alla documentazione integrativa volontaria depositata oltre il termine ultimo previsto da legge sia relativamente alla integrazione volontaria piuttosto che richiesta del cronoprogramma relativo alle opere di mitigazione ambientale, rinaturalizzazione e di ricomposizione ambientale . OSSERVAZIONI 1) La documentazione integrativa volontaria è stata depositata da Iricav 2 in data 27-07-2016 quando il termine di consegna delle integrazioni obbligatorie era fine mag-	La scadenza del 14 maggio è stata rispettata atteso che i chiarimenti, le rettifiche e le integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica VIA/VAS sono state trasmesse al Ministero dell' Ambiente in data 13.05.2016 con nota prot. n. 204/2016. Il citato documento era già riportato in formato ridotto nel documento RISPOSTA ALLA

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>gio, a meno che la CT VIA non abbia inoltrato formale richiesta di ulteriori integrazioni successivamente alla scadenza prefissata.</p> <p>2) Fra la documentazione presentata risulta essere presente l'elaborato IN0D00DI2PHMD0000002A - " Documento chiarimento dettaglio costruzioni", cronoprogramma relativo alle opere di mitigazione ambientale, rinaturalizzazione e di ricomposizione ambientale. Tale documento risulta in realtà essere una richiesta della CT VIA ministeriale, indicato nell'elaborato IN0D01DI2RGMD0000004A - "documento tecnico risposta alle richieste del ministero", come quesito n.° 159 pag.389, dove a suo tempo Iricav 2 aveva indicato come risposta a tale osservazioni il cronoprogramma IN0D01DI2PHMD0000001C, elaborato presentato a gennaio, nel quale non sono, però, indicate le opere previste dal IN0D00DI2PHMD0000002A del 27 luglio che, a questo punto, non può essere considerato come un documento integrativo volontario a chiarimento, ma bensì deve essere considerata una integrazione obbligatoria. RICHIESTE</p> <p>Dal momento che il termine di consegna delle integrazioni obbligatorie era fine maggio e che dal sito del ministero non risultano ulteriori richieste di integrazioni si ritiene che il documento IN0D00DI2PHMD0000002A non possa essere considerato.</p>	<p>RICHIESTA N.148, alla pag. 371, in risposta alla richiesta n. 136.</p>
193	<p>Sig. Daniele Nottegar 27/10/2016 DVA-2016-0026217</p>	<p>Il Signor Daniele Nottegar ha presentato le seguenti osservazioni:</p> <p>La RFI in data 18 ottobre ha comunicato attraverso la pubblicazione sull'Arena di Verona e su Repubblica l'inizio del procedimento con verifica impatto ambientale sul " Lotto funzionale tratta Brescia /Verona . Nodo alta velocità/capacità di Verona ingresso Ovest ". La scadenza delle osservazioni è stata fissata dal MAT al 23 novembre quindi 30 giorni dalla pubblicazione sul sito della documentazione. Nell'annuncio di procedimento si fa riferimento alla VIA sul progetto preliminare ai sensi del Dlgs 163 /2006 e smi.</p> <p>In data 19 aprile 2016 è entrato in vigore il Dlgs 50 che all'art 217 lettera e) riporta espressamente l'abrogazione del Dlgs 163/2006 e alla lettera d) l'art 1 dai commi da 1 a 5 della legge 443/2001. Ai sensi del comma 7 dell'art 27 del Dlgs 50/2016 sono vigenti le disposizioni che disciplinano la VIA. Il riferimento quindi è all'art 29 del Dlgs 152/2006 che fissa in 45 giorni il termine di presentazione delle osservazioni. Relativamente ai livelli di progettazione il nuovo codice appalti ai sensi dell'art 23 comma 3 fino alla emissione di decreto congiunto MATT e MITT si fa riferimento all'art 216 comma 4 ovvero agli art da 14 a 43 del DPR 207/2010 che all'art 24 lo studio di impatto ambientale è previsto per il progetto definitivo e non per il progetto preliminare per il quale è previsto uno "studio di prefattibilità ambientale " (art 17 comma 1 lettera c)). Studio di impatto ambientale disciplinato dal DPCM 27 dicembre 1988 e riferito alla tipologia di opera sottoposta a VIA di cui alle direttive 337/1985. Infine l'art 216 comma 2 " Fino all'approvazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) si applica il quadro generale della programmazione delle infrastrutture di trasporto approvato dal consiglio dei Ministri il 13 novembre 2015 e sottoposto a valutazione ambientale e strategica". La VAS ha riguardato l'Allegato Infrastrutture del DEF 2015 dove non compariva assolutamente il nodo di Verona . Considerato che L'art 54 della Costituzione impone a tutti l'osservazione della Costituzione e delle leggi chiediamo il rispetto di quanto statuito nel Dlgs 50/2016 relativamente a VIA e progetto definitivo. La mancata VAS sul nodo di Verona non compreso nel documento di programmazione dei trasporti sarà oggetto di denuncia alla Commissione Ue.</p> <p>Il sottoscritto ed altri cittadini hanno verificato il giorno 18 e successivi la presenza della documentazione sul sito che è comparsa solo il giorno 25 ottobre come "Lotto funzionale tratta Brescia/Verona. Nodo alta velocità/capacità di Verona: ingresso ovest", scadenza osservazioni il 23 novembre.</p> <p>Il titolo usato sul sito è difforme da quanto pubblicato su L' Arena rendendone difficile l'individuazione.</p>	<p>L'osservazione non risulta pertinente in quanto esula dalle Opere oggetto della procedura di V.I.A.</p>

ALLEGATO A - ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

IDVIP 3271 - Progetto Definitivo " Linea AV/AC Verona-Padova, Subtratta Verona-Vicenza. 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza (opere in variante) e Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/12.

N°	Mittente – Data - Protocollo	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
		<p>Inoltre la scadenza apposta dal Ministero Ambiente dimostra che la documentazione diversamente da quanto dichiarato da RFI al ministero è arrivata il 24 di novembre. Peraltro il nodo di Verona è stato sottoposto, a giudizio di compatibilità ambientale nel febbraio del 2005, approvato dal Cipe nel 2008 e dichiarato dalla Corte dei Conti “non può ritenersi conforme a legge e ne va dunque ruscato il visto di legittimità” (Delibera n. 18/2008/P del 15 dicembre 2008). Indipendentemente da questo, il Codice Ambiente fissa in anni cinque la validità della valutazione d’impatto ambientale salvo provvedimento di proroga, per particolari motivazioni che nel caso del nodo non ci sono state. Ora Rfi invece pretende di considerare il nodo entro la vecchia procedura della Legge Obiettivo e del Codice Appalti entrambi abrogati nell’aprile di questo anno. In tal modo la valutazione d’impatto ambientale avverrebbe sul progetto preliminare e i cittadini, per fare le osservazioni (che significano “diritto di partecipazione sull’alterazione dell’ambiente in cui vivo”) avrebbero 30 e non 60 giorni.</p> <p>Un progetto con 11 cantieri operativi, uno base e due cantieri per armamento, 126 mila metri cubi di materiale equivalenti a circa 227 mila tonnellate, una problematica legata alla nuova sottostazione elettrica e alla nuova linea di elettrodotto a 132 Kv che si esaurisce in 782 parole nel documento, in una città di 250 mila abitanti. Si può avere il tempo per leggere l’immensa documentazione e partecipare? Come giustifica Rfi tutto questo? Considera “aggiornamento e attualizzazione del progetto presentato nel 2003” e quindi procedura con l’abrogato art 163 del Codice Appalti. Le norme che disciplinano il procedimento sono quelle del nuovo codice appalti e con il grande problema che il nodo di Verona non è stato sottoposto alla VAS come i progetti delle linee Brescia-Sommacampagna e Verona PV-Padova. Ogni atto a “prescindere” dalla Vas è nullo.</p> <p>Quindi chiedo l’ immediato respingimento del progetto onde evitare tra l’ altro un inutile spreco di risorse da parte delle amministrazioni pubbliche coinvolte .</p>	