



O

Wferm

2,5

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

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

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

Parere n. 2802 del 20 luglio 2018

Progetto:	<p><i>Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185 cc. 4 e 5 del Dlgs 163/2006</i></p> <p><i>Autostrada Valdastico A31 nord. Verifica di Ottemperanza del Progetto Definitivo "I lotto Piovene Rocchette - Valle dell'Astico"</i></p> <p><i>Progetto Definitivo</i></p> <p><i>IDVIP 3720</i></p>
Proponente:	<i>Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.</i>

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

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

VISTA la nota DVA/22718 del 4/10/2017, acquisita al prot. CTVA/3174 del 5/10/2017, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito Direzione) ha attivato presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) la procedura di Verifica di Ottemperanza, ex art. 166 e 185, cc. 4 e 5, D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell'art. 216 del D.Lgs. 50/2016, per il progetto "Autostrada Valdastico A31 nord. Verifica di Ottemperanza del Progetto Definitivo "I lotto Piovene Rocchette - Valle dell'Astico" presentato dalla Società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. (di seguito Proponente);

VISTI

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- 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. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che "disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997";
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" e, in particolare, l'art. 216 "Disposizioni transitorie e di coordinamento", comma 27;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114";

VISTI

- 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 Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il 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/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 ed i successivi decreti integrativi;
- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza

statale”;

VISTO il D.M. 10 agosto 2012, n.161 recante “Regolamento recante la disciplina dell’utilizzo delle terre e rocce da scavo”;

CONSIDERATO che l’“Autostrada Valdastico A31 nord”:

- è inserita nell’ambito del Corridoio plurimodale padano «Asse Stradale Pedemontano - Piemontese, Lombardo, Veneto» incluso nella Delibera CIPE n. 81/2010 inerente “Legge 443/2001 Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica (DFP) 2011-2013 di aggiornamento del Programma di cui alla Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 “Legge Obiettivo 1: Programma delle Infrastrutture Strategiche”;
- è inclusa nell’Intesa generale quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta in data 16 giugno 2011;

CONSIDERATO che:

- con parere VIA n. 1112 del 07/12/2012 la Commissione ha espresso giudizio positivo, con prescrizioni, circa la compatibilità ambientale del “Progetto preliminare Autostrada Valdastico A31 Nord”;
- con Delibera CIPE n. 21 del 18/03/2013 è stato approvato il “Progetto preliminare Autostrada Valdastico A31 Nord” ad esclusione dei tratti tra le progressive chilometriche 1+328 e 12+217 e per 300 m a partire dalla progressiva chilometrica 18+617 sulla base di prescrizione resa dal MATTM e dal MIBACT; per tali tratti la suddetta Delibera ha disposto varianti di tracciato ai sensi dell’art. 167 del D.Lgs. 163/2006;

VISTA l’istanza presentata dal Proponente, con nota prot. 13669/17 del 18/09/2017, acquisita al prot. DVA-21464 del 19/09/2017, per l’avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza ai sensi dell’art. 166, c. 3 e dell’art.185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi del D.Lgs. 50/2016, sul progetto “Autostrada Valdastico A31 nord. Verifica di Ottemperanza del Progetto Definitivo "I lotto Piovene Rocchette - Valle dell'Astico"”; con separata nota, il Proponente ha avanzato istanza di VIA Speciale, ex artt. 167, 183 e 185 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., in merito alle “Varianti intervenute nel Progetto definitivo tra km 1+328 e km 11+169 e tra km 13+757 e km 17+841” oggetto di altro procedimento;

VISTA la nota del 17/10/2017 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS, assegnava il procedimento al gruppo di Commissari della Sottocommissione VIA speciale per l’espletamento della suddetta Procedura e le successive note del 21/11/2017 e del 6/12/2017 di modifica del gruppo istruttore;

VISTE E CONSIDERATE le riunioni svolte:

- in data 23/11/2017, convocata con nota CTVA/3746 del 10/11/2017;
- in data 11/12/2017, convocata con nota CTVA/4040 del 30/11/2017;
- in data 1/03/2018, convocata con nota CTVA/708 del 19/02/2018;

VISTO E CONSIDERATO il sopralluogo svolto in data 14/06/2018, convocato con nota CTVA/2083 del 4/06/2018;

VISTA, ESAMINATA e VALUTATA la documentazione trasmessa dal Proponente:

- con nota prot. 13669/17 del 18/09/2017, acquisita al prot. DVA-21464 del 19/09/2017 e al prot. CTVA/3174 del 5/10/2017,
- con nota prot. 15580/17 del 19/10/2017, acquisita al prot. DVA-24184 del 23/10/2017 e al prot. CTVA/3488 del 26/10/2017, relativa alla sostituzione degli elaborati progettuali già trasmessi con nota sopra citata del 18/09/2017 e relativi agli “Studi per la conoscenza del contesto – Traffico – Relazione studio trasportistico”;

VISTA la richiesta di integrazioni trasmessa dalla Commissione con nota prot. CTVA/672 del 15/02/2018 perfezionata con successiva nota prot. CTVA/1207 del 22/03/2018;

A

Ver

3

VISTA la nota del Proponente prot. 6052/18 PMM/SeM del 19/04/2018 acquisita al prot. CTVA/1547 del 20/04/2018 recante la *richiesta di proroga* dei termini per la consegna delle integrazioni alla data del 14/05/2018;

VISTA la nota prot. CTVA/1557 del 20/04/2018 con cui la Commissione comunica il *nulla osta da parte della scrivente alla concessione del differimento dei termini richiesto in ragione della consistenza e della complessità delle integrazioni necessarie*;

VISTA, ESAMINATA e VALUTATA la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con nota prot. 6857/18 del 11/05/2018, acquisita al prot. DVA-11110 del 14/05/2018 e al prot. CTVA/1967 del 24/05/2018 e la successiva documentazione trasmessa con nota prot. 7555/18 del 22/05/2018, acquisita al prot. DVA-12113 del 25/05/2018 e al prot. CTVA/2085 del 4/06/2018, in sostituzione degli elaborati progettuali precedentemente inviati con nota prot. 6857/18 del 11/05/2018;

VISTA la nota del Proponente prot. 8290/18 PMM/SeM del 1/06/2018, acquisita per conoscenza al prot. DVA/12767 del 4/06/2018, recante comunicazione inerente terreni regolieri e di uso civico;

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è la Verifica di Ottemperanza, ex art. 166 e 185, cc. 4 e 5, D.Lgs. 163/2006 del progetto definitivo "Autostrada Valdastico A31 nord - I lotto Piovene Rocchette - Valle dell'Astico" alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 21 del 18/03/2013 di approvazione del Progetto Preliminare ad esclusione delle "Varianti intervenute nel Progetto definitivo tra km 1+328 e km 11+169 e tra km 13+757 e km 17+841" oggetto di procedimento di VIA Speciale, ex artt. 167, 183 e 185 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. attualmente in corso presso questa Commissione;

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

Premesse

Il primo progetto per la realizzazione dell'opera fu predisposto nel 1968 e prevedeva un tracciato che si sviluppava tra le province di Rovigo, Vicenza e Trento. A nord, in particolare, il tracciato s'innestava sulla strada statale 47 della Valsugana, nei pressi di Pergine Valsugana (TN), e tramite essa si connetteva all'autostrada A22 del Brennero. Il blocco delle costruzioni autostradali intervenuto nel 1975 lasciò l'opera incompleta, in esercizio per un tratto di circa 36 km tra Vicenza e Piovene Rocchette (VI) ma mancante dei collegamenti alla maglia autostradale, relegandola ad una funzione di adduzione verso la A4 più che a quella di una vera e propria autostrada.

Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., successivamente subentrata nella titolarità della concessione dell'intera A31 Rovigo - Vicenza - Trento, ha riattivato le iniziative per il completamento verso sud (Vicenza - Rovigo) alla fine degli anni '90, per poi giungere all'apertura dei cantieri nel 2005: il tratto sud è attualmente in avanzata fase realizzativa.

La Commissione VIA-VAS, con nota prot. CTVA-2012-004600 del 13/12/2012, ha formulato "*parere positivo di compatibilità ambientale*" sul progetto preliminare dell'Autostrada Valdastico A31 Nord, condizionato, all'atto della presentazione del progetto definitivo, all'ottemperanza delle prescrizioni indicate nel medesimo atto.

Analogamente in data 19/12/2012 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha espresso "*parere positivo di compatibilità ambientale*" a condizione che siano rispettate, le prescrizioni contenute nel parere tecnico espresso dalla Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee con nota D.G. PaBAAC prot. n. 34901 del 14/12/2012.

Anche la procedura di Conferenza dei Servizi si è conclusa con esito positivo con prescrizioni di cui al verbale conclusivo del 25 luglio 2013.

Infine, l'esito dell'intera procedura approvativa, che ha coinvolto molti enti nazionali e locali compreso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a seguito del parere negativo della Provincia Autonoma di Trento, ha portato all'approvazione con prescrizioni del 1° Lotto Funzionale da Piovene Rocchette allo svincolo di Valle Dell'astico, tracciato che risulta integralmente compreso nell'ambito regionale veneto, e che ha ricevuto pareri positivi con prescrizioni da sviluppare

nell'ambito del progetto definitivo, come riportato nel documento del CIPE del 18 marzo 2013.

A seguito di questa approvazione è stata attivata la Verifica di ottemperanza (VO) della progettazione definitiva del tratto in argomento relativo ai tratti non variati tra le pk 0+000 e 1+328 e tra le pk 13+757 e 17+841.

Descrizione del tracciato tra le pk 0+000 e 1+328 e tra le pk 13+757 e 17+841

Il tracciato del primo tratto invariato inizia in corrispondenza dell'attuale terminale dell'autostrada a Piovene Rocchette in Provincia di Vicenza e termina nel Comune di Pedemonte con lo svincolo di Valle dell'Astico/Pedemonte.

L'autostrada A31 attuale termina con un restringimento di sezione che canalizza il traffico su un'unica corsia di marcia e viene convogliato al casello di Piovene Rocchette, mentre nella direzione opposta una corsia entra dal casello verso sud allargandosi a due una volta raggiunto il sedime autostradale. Lo schema di svincolo è una classica "trombetta" con asse autostradale in trincea, utilizzato per le sole rampe che si rivolgono verso sud.

Il tracciamento del proseguimento verso Nord ripercorre l'ultima curva del tratto esistente che riduce la velocità di percorrenza a 100 km/h; in questo tratto è prevista soltanto la fresatura della pavimentazione esistente, la posa della nuova pavimentazione, il completamento della parte idraulica e l'inserimento/adequamento della segnaletica e delle barriere di sicurezza. La sezione della tratta esistente ha larghezza totale confrontabile con la sezione di progetto ma la distribuzione funzionale varia leggermente, quindi dalla progressiva zero alla progressiva 0+275 si ha una variazione della segnaletica orizzontale, degli elementi marginali e la velocità raggiunge la massima prevista per la categoria assegnata.

La prima parte del nuovo tracciato è in trincea, sottopassa il cavalcavia esistente, via della Pace, per arrivare alla pk 0+820 in prossimità del torrente Astico. La particolarità dell'attraversamento, che si presenta con il torrente all'interno di una forra profonda circa 70 m, ha richiesto lo studio di un'opera particolare il viadotto Piovene. Il viadotto Piovene è l'opera principale e più caratteristica dell'intero tratto autostradale e rappresenta un unicum tra le tipologie di opere realizzate.

L'opera è stata progettata nel PD con una soluzione a cavalletto. Tale soluzione, infatti, ha consentito di ottimizzare, in natura dell'orografia dell'area e del profilo morfologico del territorio, i costi di realizzazione della struttura. La soluzione scelta del cavalletto, è stata poi studiata al fine di limitare le opere in alveo alle sole opere di fondazione, evitando la realizzazione di pile o sistemi di sostegno provvisori. Lo sviluppo della soluzione a cavalletto è stata dettata poi dal recepimento della prescrizione n° 2 della delibera CIPE n° 21 del 18 marzo 2013.

Successivamente, il tracciato, fino alla pk 1+328, si inserisce nell'area industriale di Cogollo del Cengio, interessando il corridoio tra gli edifici industriali già previsto dal progetto definitivo del 2007.

Il secondo tratto invariato rispetto al PP si sviluppa a partire dalla fine dall'imbocco nord della galleria Cogollo in Val D'Assa e comprende il viadotto Assa lungo 107,20 m a due campate con impalcato in struttura mista acciaio-calcestruzzo. Il tracciato prosegue quindi in galleria, denominata Pedescala per 1763,30 m sull'asse nord e 1732.80 m sull'asse sud per poi attraversare in viadotto la S.P. 84 e il fiume Astico. Il viadotto, denominato Settecà, ha 9 campate sia sulla carreggiata nord sia sulla carreggiata sud e misura complessivamente 412.25 m su entrambe. Segue un lungo tratto in galleria naturale, galleria San Pietro che misura 3465 m asse nord e 3589 asse sud. Tale galleria nei primi 100 metri circa in prossimità dell'imbocco sud ha giacitura invariata rispetto al PP, poi prosegue in variante.

Di seguito si riportano le tabelle con l'elenco delle opere d'arte maggiori e minori ricadenti nei tratti invariati.

A
W
M
S
5

Opere d'arte maggiori – Gallerie artificiali e naturali			
Opera		Carreggiata dir. Nord L (m)	Carreggiata dir. Sud L (m)
Galleria	Pedescala	1763.30 m	1732.80 m
Galleria	S. Pietro	3465 m	3589 m

Opere d'arte maggiori - Viadotti			
Opera		Carreggiata dir. Nord L (m)	Carreggiata dir. Sud L (m)
Viadotto	Piovene	285.80 m	285.80 m
Viadotto	Assa	107.20 m	107.20
Viadotto	Setteca	412.25 m	412.25 m

Descrizione tecnica progettuale

Il tracciato del primo lotto funzionale inizia in corrispondenza dell'attuale terminale dell'autostrada a Piovene Rocchette in Provincia di Vicenza e termina nel Comune di Pedemonte con lo svincolo di Valle dell'Astico/Pedemonte.

L'autostrada A31 attuale termina con un restringimento di sezione che canalizza il traffico su un'unica corsia di marcia e viene convogliato al casello di Piovene Rocchette, mentre nella direzione opposta una corsia entra dal casello verso sud allargandosi a due una volta raggiunto il sedime autostradale. Il tracciamento del proseguimento verso nord ripercorre l'ultima curva del tratto esistente che riduce la velocità di percorrenza a 100 km/h; in questo tratto è prevista soltanto la fresatura della pavimentazione esistente, la posa della nuova pavimentazione, il completamento della parte idraulica e l'inserimento/adequamento della segnaletica e delle barriere di sicurezza. La sezione della tratta esistente ha larghezza totale confrontabile con la sezione di progetto ma la distribuzione funzionale varia leggermente, quindi dalla progressiva zero alla progressiva 0+275 si ha una variazione della segnaletica orizzontale, degli elementi marginali e la velocità raggiunge la massima prevista per la categoria assegnata.

La prima parte del nuovo tracciato è in trincea, sottopassa il cavalcavia esistente, via della Pace, per arrivare alla progr. 0+820 in prossimità del torrente Astico.

Successivamente, il tracciato si inserisce nell'area industriale di Cogollo del Cengio, interessando il corridoio tra gli edifici industriali già previsto dal progetto definitivo del 2007.

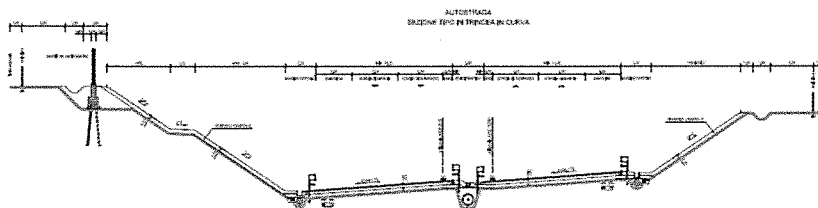
Elementi geometrico funzionali

Sezione tipologica in rilevato e trincea

La normativa stradale di riferimento, per quel che riguarda l'asse principale, è rappresentata dal D.M. 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" che definisce gli elementi compositivi della sezione stradale e le relative dimensioni minime.

La piattaforma risulta quindi così composta:

- due carreggiate ciascuna composta da due corsie per senso di marcia di larghezza pari a 3,75 m;
- margine interno tra le carreggiate, di larghezza minima pari a 4,10 m, composto da uno spartitraffico minimo di 2,60 m e da due banchine in sinistra di larghezza minima di 0,75 m;
- una corsia di emergenza di larghezza pari a 3,00 m;



Sezione tipo in trincea

La sagoma trasversale in rettilineo è a tetto, a doppia falda e con pendenza (2,5%) verso l'esterno. Nelle curve circolari la pendenza di tutta la piattaforma, commisurata al raggio di curvatura, è rivolta verso l'interno, come richiesto nelle norme vigenti ed è stata limitata al valore massimo del 6%, come previsto per le strade che si sviluppano in un territorio soggetto a frequente innevamento. Durante la progettazione tale valore non viene comunque mai raggiunto, essendo il valore massimo di progetto pari a 2,42% sul prolungamento della curva esistente di raggio 1.500 m ad inizio intervento.

La pendenza delle scarpate, nei brevi tratti in rilevato e in trincea, secondo i calcoli di stabilità effettuati ed in relazione alla qualità geotecnica dei terreni interessati, è stata prevista in 2/3 opportunamente inerbita con terreno vegetale per uno spessore minimo di 30 cm. Nelle tratte in rilevato è previsto, oltre lo scotico pari a 20 cm, anche la bonifica per uno spessore pari a 30 cm.

Sezione tipologica in viadotto

Per superare le difficoltà orografiche presenti e in particolare per superare i corsi d'acqua sono stati previsti diversi attraversamenti in viadotto. La composizione della piattaforma stradale è conforme alla sezione all'aperto, ossia:

- due carreggiate ciascuna composta da due corsie per senso di marcia di larghezza pari a 3,75 m;
- una corsia di emergenza di larghezza pari a 3,00 m;
- banchina in sinistra di larghezza 0,75 m;

per un totale della larghezza della superficie pavimentata pari a 11,25 m.

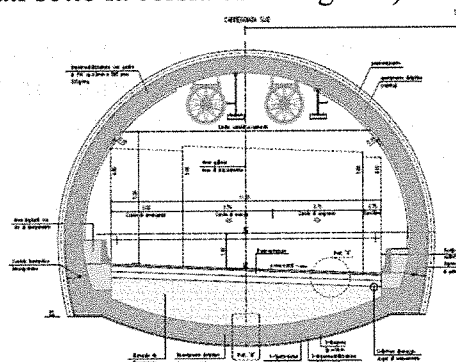
Al margine destro è stato previsto un marciapiede di servizio di larghezza pari a 2,20 m nel quale è contenuta la barriera di sicurezza e a margine la rete di protezione o in alternativa le barriere antirumore se previste. In corrispondenza delle piste di svincolo possono essere posizionati i pali di illuminazione.

Sezione tipologica in galleria

Gran parte del tracciato si svolge in galleria naturale. Sono state previste gallerie a doppio foro, con dimensioni della piattaforma stradale e delle banchine pari a quelle della sede viaria su corpo stradale. La larghezza totale del pavimentato è pari a 11,25 m organizzato in:

- due carreggiate ciascuna composta da due corsie per senso di marcia di larghezza pari a 3,75 m;
- una corsia di emergenza di larghezza pari a 3,00 m;
- banchina in sinistra di larghezza 0,75 m;

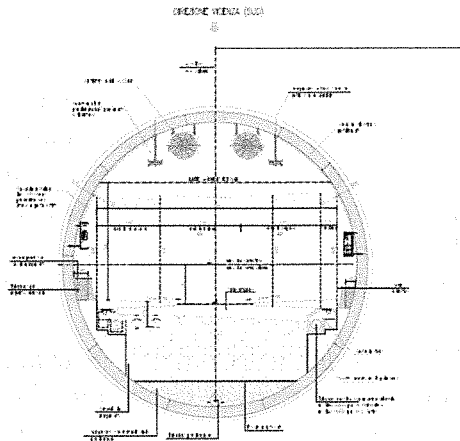
La sezione è completata dal profilo redirettivo dietro al quale sono alloggiati parte degli impianti tecnologici (i restanti sono ubicati sotto la corsia di emergenza).



Sezione tipo in galleria naturale - scavo tradizionale

Per la galleria Cogollo è stato previsto lo scavo interamente meccanizzato tramite fresa a piena sezione.

A series of handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large 'A' on the left and several other stylized signatures on the right.



Sezione tipo in galleria naturale - scavo meccanizzato

L'altezza minima prevista all'interno di ciascun fornice rispetta i minimi di normativa (5,00 m in carreggiata e 4,80 m in corsia di emergenza), sia nella sezione in rettilineo con pendenza trasversale pari al 2,50%, sia nei tratti in curva con pendenza maggiore ruotata sia in un verso sia nell'altro. Tutte le gallerie, come previsto nella norma, sono dotate di piazzole di emergenza, by-pass carrabili e by-pass pedonali.

Tipo di strada		Ambito urbano	Ambito extraurbano
Autostrada	A	6%	5%
Extraurbana principale	B	-	6%
Extraurbana secondaria	C	-	7%
Urbana di scorrimento	D	6%	-
Urbana di quartiere	E	8%	-
Locale	F	10%	10%

Caratteristiche geometriche asse principale - andamento planimetrico

Il tracciato planimetrico è costituito da una successione di elementi geometrici, quali i rettili, le curve circolari ed i raccordi a raggio variabile.

Il tracciamento planimetrico ed altimetrico rispetto al definitivo approvato è stato sdoppiato per la carreggiata nord e la carreggiata sud.

Per quanto riguarda i tratti in rettilineo questi sono stato progettati e verificati come da Decreto 5/11/2001 tenendo presente i valori limite, superiore e inferiore, in funzione della velocità massima di progetto. Il valore minimo è fissato per la strada in esame a 360 m per la velocità di progetto di 140 km/h, mentre il valore massimo è di 3080 m. Per i rettili che si inseriscono all'interno di un flesso, le regole del requisito minimo della lunghezza non valgono più, ma vale la regola sul limite superiore. I rettili dell'intero tracciato rispettano i minimi normati.

Svincoli

Svincolo esistente di Piovene Rocchette

Il tracciato ha inizio in corrispondenza dello svincolo esistente di Piovene Rocchette che allo stato attuale presenta le rampe di uscita da Vicenza verso Piovene Rocchette e le rampe di entrata da Piovene Rocchette verso Vicenza.

Il progetto prevede per la parte esistente la fresatura della pavimentazione e il ripristino, e le opere di completamento: barriere, opere idrauliche e la sostituzione segnaletica verticale e orizzontale. Le nuove rampe di accelerazione verso nord e di decelerazione da nord sono condizionate dalle opere esistenti: cavalcavia di attraversamento.

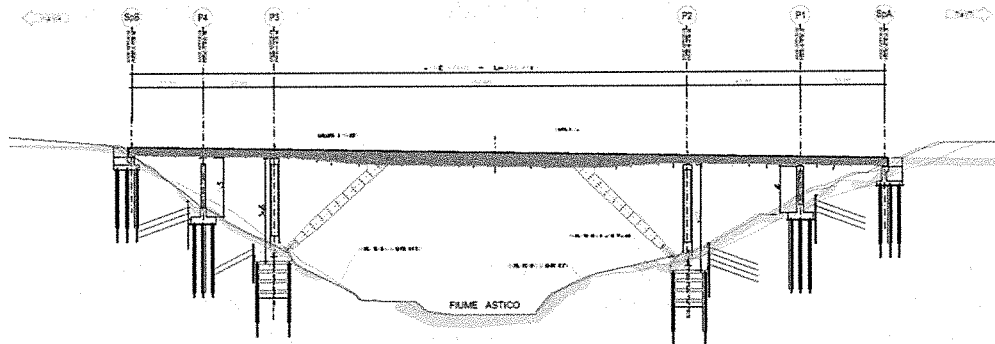
Viabilità interferite

Per l'intero collegamento è stata prevista la rimodulazione della viabilità secondaria per riconnettere il tessuto viabilistico. E' stata quindi rivista l'intera rete delle viabilità secondarie al fine di soddisfare le esigenze del territorio.

Le opere d'arte maggiori

Viadotto Piovene

L'opera è stata progettata con una soluzione a cavalletto. Tale soluzione, infatti, ha consentito di ottimizzare, in natura dell'orografia dell'area e del profilo morfologico del territorio, l'opera di scavalco a campata unica con i costi di realizzazione della struttura. La soluzione scelta del cavalletto, è stata poi studiata al fine di limitare le opere in alveo alle sole opere di fondazione, evitando la realizzazione di pile o sistemi di sostegno provvisori, con l'introduzione di stampelle in corrispondenza del cavalletto.



Sezione Longitudinale Piovene

L'opera ha una luce complessiva pari a 285,40 m, con concio centrale pari a 156,60 m. L'impalcato in acciaio è una trave continua su sette campate con luci variabili dai 27 ai 156,6m (concio centrale) e la tipologia strutturale è a via di corsa superiore. Le due travi principali, saldate a doppio T e distanziate di 9,0 m, hanno un'altezza variabile da 2600 mm a 4800 mm. Le pile più interne sono costituite da due puntoni inclinati di circa 43° sull'orizzontale, incastrati all'impalcato e incernierati alla base. Le restanti quattro pile sono invece realizzate in cemento armato con sezione rettangolare cava. Tutti gli elementi di carpenteria metallica dell'impalcato sono realizzati in acciaio CorTen. Sul viadotto è prevista anche la posa di barriera acustica.

Viadotto Assa

Il Viadotto Assa è costituito da due carreggiate distinte, Sud e Nord; l'impalcato è in travi metalliche in acciaio CorTen. Il viadotto è inserito tra le due gallerie naturali, Cogollo e Pedescala, in scavalco del torrente Astico in corrispondenza del comune di Pedescala.

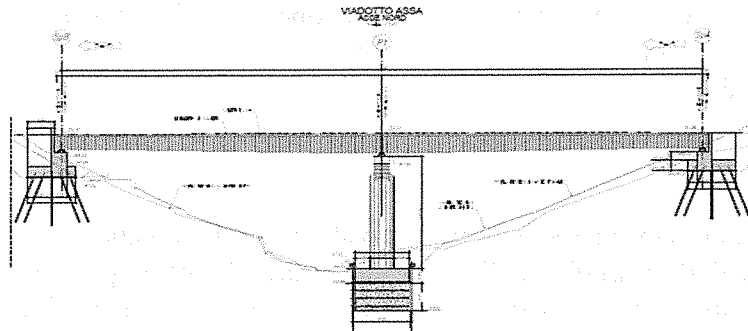
E' realizzato con schema statico di trave continua su più appoggi con sviluppo longitudinale pari a 107 m, su n° 2 campate di lunghezza costante e pari a 53,50m.

La sezione trasversale tipo del viadotto è così composta:

- n. 2 corsie per senso di marcia di larghezza pari a 3.75 m;
- n. 1 corsia di emergenza di larghezza pari a 3.00m;
- n. 1 banchine di larghezza pari a 0.75m;
- marciapiede laterale di larghezza pari a 2,20m.

La larghezza totale di ciascuna carreggiata risulta dunque pari a 14,35 m. Per l'opera in oggetto, la luce della singola campata (pari a 53.50m) ha portato ad utilizzare un tritrave, non essendo possibile dall'orografia dell'area e dalla presenza dell'Astico prevedere un'opera a 3 campate.

Per la natura geotecnica dei terreni, non essendo possibile realizzare pali di grande diametro, le opere di sottofondazione sono state previste in micropali (spalle); la pila centrale è realizzata mediante sistema a pozzo circolare, con coronella di micropali.



Sezione longitudinale

Viadotto Settecà

Il Viadotto Settecà è realizzato a carreggiate separate, Sud e Nord, con impalcato in travi metalliche in acciaio corten, come per il viadotto Assa. Il viadotto è inserito tra la galleria Pedescala e la galleria San Pietro, con sviluppo longitudinale pari a 412,25 m, su n° 9 campate di lunghezza variabili da 34m minimo a 51.00m. E' realizzato con schema statico di trave continua su più appoggi, con sezione bitrave.

Gallerie naturali

Galleria Pedescala

Terminato il viadotto Assa, inizia la galleria naturale Pedescala da realizzarsi con il metodo in tradizionale, che si sviluppa in canna sud dalla progr. 11+392.000 alla progr. 13+082.000, per 1690.00 m di lunghezza, e in canna nord dalla progr 11+376.000 alla progr. 13+098.000, per 1722.00 m di lunghezza.

All'imbocco sud, è prevista una galleria artificiale, in canna sud dalla progr. 11+365.500, per 26.50 m di lunghezza e in canna nord dalla progr. 11+351.000, per 20.00 m di lunghezza. Come opere d'imbocco è prevista da questo lato una paratia berlinese in micropali.

All'imbocco nord, è prevista una galleria artificiale, in canna sud fino alla progr. 13+098.300, per 16.30 m di lunghezza e in canna nord fino alla progr 13+114.300, per 16.30 m di lunghezza. Le opere d'imbocco da questo lato prevedono pareti chiodate per attacco diretto.

Lo scavo attraversa la formazione rocciosa della dolomia, ad esclusione della zona di imbocco sud dove sono presenti detriti di versante in zona di calotta.

Galleria S. Pietro

Terminato il viadotto Settecà, inizia la galleria naturale S. Pietro da realizzarsi con il metodo in tradizionale, che si sviluppa in canna sud dalla progr. 13+664.000 alla progr. 17+165.000, per 3501.00 m di lunghezza, e in canna nord dalla progr 13+725.000 alla progr. 17+100.000, per 3375.00 m di lunghezza.

Lo scavo attraversa la formazione rocciosa della dolomia, ad esclusione delle zone di imbocco dove sono presenti detriti di versante.

Sono previsti 2 sistemi d'impermeabilizzazione, Tipo 1 e Tipo 2. Il Tipo 1, da applicarsi nelle tratte di roccia compatta poco permeabile, prevede il drenaggio e la raccolta delle acque sul tubo in muretta e si applica là dove non sono state riscontrate venute d'acqua significative in avanzamento e non vi è pertanto rischio di impatto idrogeologico. La sezione Tipo 2, da applicarsi nelle tratte fratturate e nelle zone di faglia più permeabili, là dove si sono rinvenute venute d'acqua più

significative, prevede l'impermeabilizzazione full-round con drenaggio impedito, allo scopo di limitare l'impatto idrogeologico. Sono previsti comunque tubi di raccolta acque con scarico impedito da valvole a tenuta, che si aprono solo al superamento di pressioni idrauliche significative ($\geq 6-7$ bar), allo scopo di preservare l'integrità statica dei rivestimenti definitivi.

Opere di Sostegno

Le opere di sostegno previste in Progetto sono di 3 tipologie:

- muri gettati in opera;
- terre armate;
- paratie di pali;
- paratie di micropali.

Opere di continuità idraulica

Il progetto prevede un numero limitato di opere minori di continuità idraulica, conseguentemente sia alla scelta del tracciato adottato (e quindi allo sviluppo consistente dei tratti in galleria) sia alle caratteristiche morfologiche del territorio attraversato, caratterizzato da incisioni piuttosto profonde risolte attraverso l'inserimento di opere d'arte maggiori.

Cantierizzazione

Organizzazione della Cantierizzazione

Parte delle aree di cantiere individuate in sede di progettazione preliminare sono state mantenute, per il tratto invariato; sono state invece integrate/revisionate le aree nel tratto in variante.

L'organizzazione della cantierizzazione prevede quindi l'individuazione di:

- n.1 cantiere BASE;
- n. 8 cantieri esclusivamente OPERATIVI/STOCCAGGIO;
- Aree Tecniche;
- aree di lavorazione lungo il sedime delle opere;
- nuove piste di cantiere.

DENOMINAZIONE	ID cantiere principale	PK asse princ.	Comune	Descrizione (tipologia)	Superficie mq
CANTIERE BASE	CB1	1+600	COGOLLO DEL CENGIO	CANTIERE BASE	50.318
CANTIERE OPERATIVO	CO1	0+160	PIOVENE ROCCHETTE	CANTIERE OPERATIVO - STOCCAGGIO	15.734
CANTIERE OPERATIVO	CO1bis	0+160	PIOVENE ROCCHETTE	CANTIERE OPERATIVO - STOCCAGGIO	3.922
CANTIERE OPERATIVO	CO2	4+900	COGOLLO DEL CENGIO	IMPIANTO FRANTUMAZIONE E PREFABBRICAZIONE CONCI	41.633
CANTIERE OPERATIVO	CO3	4+900	COGOLLO DEL CENGIO	CANTIERE OPERATIVO - STOCCAGGIO	16.690
CANTIERE OPERATIVO	CO4	9+300	ARSIERO	CANTIERE OPERATIVO - STOCCAGGIO	13.404
CANTIERE OPERATIVO	CO5	10+900	VALDASTICO	CANTIERE OPERATIVO - STOCCAGGIO	18.221
CANTIERE OPERATIVO	CO6	10+900	VALDASTICO	CANTIERE OPERATIVO - STOCCAGGIO	17.685
CANTIERE OPERATIVO	CO7	12+000	VALDASTICO	CANTIERE OPERATIVO - STOCCAGGIO	27.943
CANTIERE OPERATIVO	CO8	12+600	VALDASTICO	IMPIANTO DI BETONAGGIO / FRANTUMAZIONE	23.143

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'A', 'C', 'V5', 'Zu', and several illegible signatures.

I cantieri fissi manterranno la loro ubicazione per tutta la durata dei lavori o fintantoché non siano state realizzate le opere di competenza.

Oltre ai cantieri principali saranno allestite delle specifiche aree tecniche che saranno di supporto per lo stoccaggio dei materiali e per l'allestimento dei mezzi necessari alla realizzazione di tali opere.

Viabilità di Cantiere

Particolare attenzione è stata data all'analisi e allo studio delle viabilità di accesso alle aree di cantiere e di lavoro. Il territorio attraversato dall'infrastruttura, infatti, per orografia non presenta una fitta rete di viabilità esistenti, stante anche la natura prevalentemente agricola, nel primo tratto, e montana, nel secondo tratto.

MOVIMENTI MATERIE, CAVE E DISCARICHE

I materiali che saranno prodotti dalle attività connesse alla costruzione del collegamento autostradale sono raggruppabili nelle seguenti principali classi merceologiche:

- terre provenienti da scavi all'aperto e in galleria naturale e artificiale;
- rocce provenienti dallo scavo delle gallerie naturali;
- terreno vegetale proveniente da attività di scotico, bonifica, attività di cantiere;
- materiale da demolizione (cementi armati di opere esistenti, scapitozzature, cordoli, ecc).

Nell'ambito del programma di definizione del piano di gestione delle materie, nonché di identificazione di siti di cava di prestito e discarica si è fatto riferimento al quadro normativo imposto dal DM 161/2012.

In sede di redazione del Piano di Utilizzo delle materie, si è pertanto proceduto all'esecuzione di una serie di indagini geognostiche, geotecniche e ambientali finalizzate alla valutazione della riutilizzabilità delle terre e rocce da scavo nonché alla dimostrazione della sussistenza di tutti quei requisiti utili ad elevare lo status giuridico dei materiali escavati a quello di "sottoprodotto".

In relazione ai caratteri geologici e geotecnici del territorio, si prevede la produzione di terre e rocce da scavo riconducibili per la quasi totalità a:

- Dolomie e calcari dolomitici;
- Piroclastiti riolitiche prevalentemente litoidi
- Depositi fluvio-glaciali prevalentemente ghiaioso-sabbiosi
- Depositi glaciali da ghiaioso-sabbiosi a limo-argilloso-ghiaiosi
- Depositi di paleofrana in prevalenza ghiaioso-sabbiosi
- Alluvioni recenti e attuali ghiaioso-sabbiose
- Terreno vegetale e coltri eluvio-colluviali in prevalenza limo-argilloso-ghiaiose.

In relazione agli esiti delle campagne di analisi geotecnica e ambientale, la quasi totalità delle terre e rocce da scavo saranno riutilizzate nell'ambito del cantiere in quanto di pregio e da considerarsi qualitativamente idonee a ricoprire i fabbisogni di progetto.

Il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo, che riguarda tutto il progetto definitivo Autostrada Valdastico A31 nord "I lotto Piovene Rocchette - Valle dell'Astico" (tratti variati e tratti non variati) sarà oggetto di valutazione specifica nel procedimento VIA Id 3717 relativo alle opere variate in corso di definizione da parte della Commissione CTVA.

Bonifica Ordigni Bellici

La Bonifica Ordigni Bellici è stata prevista per tutte le aree interessate dai lavori di realizzazione delle opere, sia quelle relative all'asse principale e agli svincoli, sia quelle relative alle viabilità

secondarie. Risultano inserite nelle aree soggette a bonifica anche le superfici destinate alle aree di cantiere temporaneo, nelle quali sono ubicati tutti gli apprestamenti (materiali, macchine operatrici, ecc.) e dove trovano ubicazione i baraccamenti per il personale e tutte le zone dove possono essere previsti scavi di lieve entità per il posizionamento di condotte, impianti di cantiere e lavorazioni diverse ed infine le aree utilizzate per le piste di cantiere.

Sono state individuate n. 5 tipologie di intervento di bonifica:

1. bonifica superficiale su tutte le occupazioni fino ad un metro di profondità dal piano campagna;
2. bonifica profonda sulle aree dove si eseguono lavori fino a tre metri di profondità dal piano campagna;
3. bonifica profonda sulle aree dove si eseguono lavori fino a cinque metri di profondità dal piano campagna;
4. bonifica profonda sulle aree dove si eseguono lavori fino a sette metri di profondità dal piano campagna ed in presenza di acqua.

Verifica di Ottemperanza

Il Gruppo Verificatore ha acquisito ed esaminato tutta la necessaria documentazione tecnico-progettuale ed amministrativa trasmessa. Alla luce di quanto descritto in precedenza ed in riferimento alle prescrizioni della Delibera CIPE 21/2013, sussiste una sostanziale coerenza del Progetto Definitivo *Autostrada Valdastico A31 nord "I lotto Piovene Rocchette - Valle dell'Astico" tra le pk 0+000 e 1+328 e tra le pk 13+757 e 17+841* con il precedente Progetto Preliminare oggetto della Deliberazione CIPE n. 21/2013. Inoltre, le opere "non variate" tra le pk 0+000 e 1+328 e tra le pk 13+757 e 17+841, non comportano sostanziali modificazioni del quadro degli aspetti ambientali rispetto al progetto preliminare già approvato.

TABELLA OTTEMPERANZA DELLE PRESCRIZIONI DELLA DELIBERA CIPE 21/2013

Di seguito si riportano le prescrizioni contenute della delibera CIPE 21/2013. In relazione al giudizio sintetico riportato in tabella si precisa che si è utilizzata la seguente scala di valutazione:

- *Ottemperate;*
- *Non Ottemperata*
- *Non attinente il progetto in questione:* riguarda tratti di tracciato variati oggetto di VIA
- *Da verificare in Procedura di VIA (procedimento Id 3717 I Lotto Piovene Rocchette - Valle dell'Astico) - PUT:* riguarda tratti variati e non variati
- *MIBAC :* di competenza del Ministero dei Beni Culturali
- *Non di competenza MATTM*

Delibera CIPE n° 21 del 18 marzo 2013

PRESCRIZIONI – PARTE PRIMA

Prescrizioni - in fase progettuale

			Non attinente il progetto in questione
1	Sviluppare la soluzione progettuale di cui ai tracciati contenuti nella documentazione integrativa e denominati Alternativa 1 "Cogollo del Cengio", Opzione A, Alternativa 2 "Pedemonte".		
2	Dare la preferenza per il viadotto Piovene alla soluzione ad arco o a cavalletto in unica campata in sostituzione del previsto ponte a travi orizzontali e pile verticali, per un migliore inserimento dell'intervento oltre che il rispetto degli obiettivi di qualità paesaggistica previsti nell'Atlante ricognitivo degli ambiti di paesaggio del nuovo PTRC della Regione Veneto.	Tra le due soluzioni costruttive indicate, si è optato per la soluzione a cavalletto. Tale soluzione, infatti, consente di ottimizzare in natura dell'orografia dell'area e del profilo morfologico del territorio, l'opera di scavalco a campata unica con i costi di realizzazione della struttura. Tale soluzione permette un migliore inserimento paesaggistico garantito dall'ampia apertura della campata centrale e dallo studio cromatico dell'impalcato in Cor-Ten ripreso nel colore anche delle pile in calcestruzzo.	Ottemperata
3	Definire in modo puntuale le opere idrauliche, il loro dimensionamento, modalità di rilascio delle acque della piattaforma stradale e le misure di salvaguardia e compensative nella rete idrografica dell'Astico in accordo con la competente Direzione Regionale Difesa del Suolo, in merito alla compatibilità idraulica di cui alla D.G.R.V. n.2948/2009 (con tempi di ritorno non inferiori a 50 anni), e predisporre adeguati sistemi di controllo in corrispondenza degli scarichi nella rete pubblica.	Per ciascun punto di rilascio delle acque di piattaforma stradale ai ricettori naturali sono state previste: - opere di mitigazione della qualità delle acque di prima pioggia; - opere di mitigazione quantitativa delle portate di piena finalizzate a neutralizzare gli effetti sulla concentrazione degli afflussi meteorici imputabili all'incremento delle superfici pavimentate.	Ottemperata
4	Verificare attentamente, lungo le fasce interessate dai tracciati in galleria naturale, la stabilità delle scarpate agli imbocchi principali e quelle soprastanti le vallette laterali, in ordine ad eventuali frane di crollo o altri fenomeni di origine gravitativa, prevedendo e predisponendo opere di disaggio e di stabilizzazione ed eventuali monitoraggi.	Le opere di sostegno in fase di scavo e quelle definitive sono state dimensionate e verificate al fine di assicurare la stabilità dei versanti a breve e lungo termine.	Ottemperata

5	<p>In sede di progettazione definitiva dovrà altresì essere approfondita l'alternativa piano altimetrica di cui alla delibera del Consiglio Comunale di Valdastico n. 43 del 13/11/2012, così come riportato nel verbale in data 15/11/2012, allegato al presente provvedimento, al fine di verificarne la concreta fattibilità sotto il profilo tecnico ed idrogeologico nonché i relativi impatti.</p>	<p>E' stato effettuato Studio di fattibilità consegnato alla Autostrada BS-PD con lettera di trasmissione prot. Consorzio 159/2017 del 13/03/2017.</p>	Ottemperata
6	<p>Nello sviluppo progettuale della Alternativa 1 "Cogollo del Cengio", in sede di progetto definitivo andrà valutata la possibilità di abbassare, per quanto possibile, la quota dell'asse autostradale al fine di ottenere un minor impatto paesaggistico dell'opera anche con un allungamento della galleria naturale posta a monte dell'abitato di Cogollo e dello svincolo autostradale di progetto, al fine di sottopassare la S.P. 350 e la frazione di Casale ad una quota più bassa; conseguentemente, andrà rivisitata la tipologia dello svincolo, privilegiando soluzioni di minor occupazione territoriale complessiva e più limitate opere di allargamento dei tratti in galleria.</p>		Non attinente il progetto in questione
7	<p>Effettuare, in corrispondenza delle fasce interessate dai tracciati in galleria naturale, un accurato e dettagliato studio geomeccanico e geofisico dei differenti ammassi rocciosi per determinarne le principali proprietà meccaniche dei litotipi presenti nelle varie tratte, al fine di predisporre le modalità di avanzamento (sistemi di scavo, ammanno, rivestimento, consolidamento ed impermeabilizzazione) adeguati ai caratteri strutturali della roccia ed al quadro tensionale locale che insiste in corrispondenza della fascia di intervento ed aree limitrofe eventualmente interessate da possibili interferenze; lo studio dovrà utilizzare mezzi di esplorazione sperimentali (sismica, sondaggi, etc.) al fine di consentire previsioni adeguate.</p>	<p>Lo studio geomeccanico e geofisico risultante dalla campagna di indagini geognostiche approntate è stato sviluppato e dettagliatamente descritto negli elaborati di progetto definitivo</p>	Ottemperata
8	<p>Verificare l'interferenza dei rilevati e delle strutture di sostegno delle opere d'arte previste nell'alveo del fiume Astico e dei relativi affluenti, mediante un modello idraulico di calcolo e verifica con un tempo di ritorno di 200 anni.</p>	<p>E' stato condotto uno studio idrologico e idraulico sui tratti di interferenza tra il fiume Astico, il suo affluente torrente Assa ed il tracciato di progetto prescelto. Il tempo di ritorno adottato nelle assunzioni idrologiche è stato pari a 200 anni. Non risulta interferenza della rete idrografica con tratti di progetto con sezione in rilevato.</p>	Ottemperata



9	Realizzare un modello bidimensionale al fine di verificare e valutare attentamente possibili fenomeni di erosione in corrispondenza delle pile delle opere d'arte di attraversamento del fiume Astico e dei relativi affluenti, ed eventualmente individuare e dimensionare le opere di consolidamento.	Il Proponente ha ritenuto cautelativo attestarsi sui risultati dello schema monodimensionale e basarsi sui risultati dello stesso (in termini di tirante e velocità) per la valutazione dello scalzamento potenziate al piede delle pile.	Non ottemperata <i>Da ottemperare in fase di progettazione esecutiva</i>
10	Prevedere, in corrispondenza dei caselli, aree di parcheggio scambiatori idoneamente attrezzate e predisposte per una dotazione minima di almeno 30 posti auto.		Non attinente il progetto in questione
11	Relativamente alle gallerie: il pieno rispetto delle "Linee Guida ANAS per la progettazione della sicurezza nelle Gallerie Stradali", vigenti alla data di redazione delle fasi successive del progetto.	La progettazione della Sicurezza nelle gallerie è stata redatta in conformità ai requisiti del D.lgs. 264/2006 di Recepimento della Direttiva Europea 2004/54/CE. La prescrizione è recepita con la sola esclusione dei by-pass in forza di quanto prescritto dal DL 12/09/2014 tramutato in legge 164/2014 n. 14 comma 1.	Ottemperata
12	Per tutte le gallerie di lunghezza superiore a 1,0 km (per ogni canna in caso di gallerie sdoppiate per direzione):	Per tutte le gallerie in progetto sono previsti ventilatori con le caratteristiche richieste. Per nessuna delle gallerie previste in progetto sono previste centrali di filtrazione fumi. Per ogni galleria in fase di progettazione esecutiva verrà redatto il piano di manutenzione per il sistema di ventilazione e monitoraggio ambientale e un piano di taratura periodica. Per tutte le gallerie in progetto sono previsti sistemi di monitoraggio ambientale (sensori,	Ottemperata

	<p>> la ventilazione forzata tramite ventilatori di estrazione o acceleratori in volta che consentano la regolazione bidirezionale della ventilazione longitudinale, per meglio gestire in sicurezza eventuali situazioni di emergenza. Essi devono essere realizzati in acciaio inox AISI 316L, o equivalente, resistenti ad una temperatura di 400°C per almeno 2 ore. I sistemi connessi, quali la rete elettrica e i sistemi di controllo, dovranno garantire la stessa resistenza;</p> <p>> la redazione di un piano di manutenzione dell'intero sistema di ventilazione e depolverazione, compresi i vari sensori di misura. Per questi ultimi deve essere previsto anche un piano di taratura periodica;</p> <p>> l'installazione, oltre ai rilevatori di fumo, di sistemi di monitoraggio in continuo di CO, NO2, polveri (opacimetri) e sistemi di misura della velocità dell'aria, così intervallati: per le gallerie fino a 2 km di lunghezza, uno a metà lunghezza; per gallerie di lunghezza superiore a 2 km, a circa 1 km; per la galleria di valico, a distanza di circa 2 km, assicurando una congrua distanza dalle stazioni di trattamento dell'aria. Deve essere prevista la registrazione delle misure e la conservazione dei dati per almeno un anno.</p>	CO/NO2, opacimetri, anemometri) con le interdistanze minime prescritte.	Ottemperata
			Ottemperata
			Ottemperata

13	<p>Prescrizioni - in fase di cantierizzazione</p> <p>Prevedere per la fase di realizzazione delle opere, misure atte ad assicurare che le attività di perforazione e di esecuzione delle opere non determinino l'insorgere del rischio di diffusione di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, nelle falde idriche, evitando l'utilizzo di fanghi bentonitici o polimerici per il sostegno degli scavi, prevedendo anche l'utilizzo di bacini di decantazione a tenuta stagna prima dell'allontanamento finale.</p>	<p>Per alcune delle opere d'arte prossime ai corsi d'acqua, ove la falda è più superficiale (viadotto Assa) le fondazioni sono state previste su micropali, scelta dettata dalla natura geotecnica dei terreni. Tale tecnologia quindi non prevede l'utilizzo di fanghi bentonitici.</p> <p>Ove non è stato possibile prevedere micropali, ma si sono dovuti utilizzare pali di grande diametro – ad esempio per le fondazioni del viadotto Piovene, o per le opere di sostegno degli scavi nella fase provvisoria per le lavorazioni prossime all'alveo, sono stati previsti fanghi polimerici biodegradabili per il sostegno degli scavi, in sostituzioni dei tradizionali fanghi bentonitici.</p> <p>Non ottemperata.</p>	
14	<p>La gestione dei materiali di scavo deve avvenire in conformità con il decreto ministeriale 10 agosto 2012, n. 161 "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo".</p>		<p>Da verificare in Procedura di VIA (procedimento Id 3717 I Lotto Piovene Rocchette – Valle dell'Astico) - PUT</p>

15	Qualora, non effettuando alcuna procedura di recupero, si intenda smaltire le terre come rifiuti speciali dovranno essere previste le operazioni di smaltimento in impianto autorizzato/discardica per inerti, il piano di cantierizzazione dovrà indicare l'ubicazione delle stesse e la capacità recettiva per le tipologie di rifiuti ammessi; dovrà essere redatto uno studio sugli impatti generati in fase di trasporto dei rifiuti sui recettori e sulle componenti ambientali interessate.		Da verificare in Procedura di VIA (procedimento Id 3717 I Lotto Piovene Rocchette – Valle dell’Astico) - PUT
16	Dettagliare la cantierizzazione:		Non Ottemperata
16	1> indicando le proposte e linee guida per la sistemazione delle maestranze nella ricettività locale valutandone i possibili costi (alla luce delle somme stanziare) e possibili soluzioni;	Nella relazione di cantierizzazione è stato riportato il censimento delle strutture ricettive ad oggi presenti sul territorio	<i>Da ottemperare in fase di progettazione esecutiva</i>
16	2> garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale in fase di cantiere;	Per garantire il più possibile l'efficienza delle viabilità locali sono state previste opportune deviazioni della viabilità principale S.P.350 , della SP84-Via S.Caterina per la realizzazione di spalla e pile lato sud del viadotto Settecà e sottovia scatolare. Si realizzerà una nuova opera di scavalco per ricucire la viabilità locale tramite Cavalcavia Via Colombara. Non sono previste quindi interruzioni delle viabilità principali durante l'esecuzione dei lavori.	Ottemperata
16	3> specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente, anche adottando la stabilizzazione delle piste di cantiere con leganti;	E' stata analizzata la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti in fase di cantiere	Ottemperata
16	4 > analizzando il rumore e le vibrazioni del cantiere, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;	E' stato analizzato il rispetto dei limiti differenziali nei ricettori più vicini derivati dal rumore e vibrazioni del cantiere.	Ottemperata
16	5> programmando la realizzazione dei lavori in modo da evitare i periodi di massima sensibilità delle specie faunistiche eventualmente presenti, in particolare nella stagione coincidente con la fase riproduttiva del ciclo biologico;	La programmazione dei lavori tiene conto, per quanto possibile, della stagione coincidente con la fase riproduttiva del ciclo biologico delle specie faunistiche presenti lungo il tracciato.	Ottemperata
16	6> descrivendo compiutamente l'eventuale movimentazione e provenienza del materiale e/o inerti afferenti al cantiere, i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione della messa a dimora nel sito, l'invio a discardica dei materiali pericolosi;		Da verificare in Procedura di VIA (procedimento Id 3717 I Lotto Piovene Rocchette – Valle

			dell'Astico) - PUT
16	7 > individuando gli approvvigionamenti idrici e garantendo gli scarichi in fase di cantiere nel rispetto del dm.v. Gli impianti di depurazione dovranno essere dimensionati in modo che le acque immesse nel reticolo idrografico garantiscano il rispetto dei valori limite più restrittivi previsti dal D. Lgs.n. 152/2006 e s.m.i., prevedendo, se necessario, ulteriori misure di sicurezza;	Sono state previste, per ciascuna area di cantiere, vasche per la sedimentazione e disoleazione delle acque di dilavamento onde assicurare l'abbattimento dei solidi sospesi prodotti durante le fasi di accumulo e dilavamento delle superfici di cantiere.	Ottemperata
16	8 > prevedendo per tutti i siti dei cantieri la realizzazione di impianti con riciclo d'acqua completo, sia per la lavorazione del materiale proveniente dallo scavo che per la produzione di calcestruzzo;		Non ottemperata Da ottemperare in sede di progettazione esecutiva
16	9 > valutando il fabbisogno d'acqua ad uso industriale dei cantieri (lavaggio inerti - produzione di calcestruzzo e altro), privilegiando, nei limiti del possibile, l'utilizzo dell'acqua presente in galleria;	Relativamente al riuso delle acque di galleria si è valutata la non economicità della realizzazione di impianti di adduzione e sollevamento, al fine del riutilizzo	Ottemperata
16	10 > specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, delle acque di prima pioggia per ciascuna delle aree di cantiere;	Verranno identificate le portate rilasciate e i quantitativi di solidi sospesi rilasciati a recapito naturale sia a seguito del lavaggio dei piazzali sia a seguito di eventi meteorici di progetto.	Non ottemperata Da verificare in sede di progettazione esecutiva
16	11 > progettando un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dal cantiere ed il loro convogliamento nei siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale al momento della loro restituzione;	Le acque di dilavamento saranno conferite attraverso tubazioni impermeabili ai punti di trattamento	Ottemperata
16	12 > specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;	In ottemperanza alla presente prescrizione durante la fase di cantierizzazione si porrà grande attenzione alla cura del terreno vegetale in modo da poterlo riutilizzare alla conclusione dei lavori negli interventi di ripristino ambientale.	Ottemperata
16	13 > mettendo in atto misure volte ad evitare la riattivazione dei processi erosivi, i potenziali crolli/frane delle pareti, l'alterazione della qualità del suolo a causa di elementi inquinanti, l'interferenza con le falde acquifere.	L'impatto sulla qualità del suoli e l'interferenza con le falde sono stati minimizzati prevedendo il trattamento delle acque di dilavamento delle aree di cantiere. Inoltre, per le medesime acque di dilavamento è previsto il collettamento ed il rilascio diretto a ricettore, evitando sempre lo scarico al suolo e prevenendo l'attivarsi di processi erosivi	Ottemperata

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

17	<p>1> Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:</p> <p>2> verifica, con gli enti proprietari, della sostenibilità dei percorsi prescelti sulle infrastrutture;</p> <p>3> previsione dei necessari interventi di mitigazione oltre che il ripristino complessivo (fondo stradale, opere di corredo, arredo vegetazionale e opere d'arte esistenti) alle condizioni precedenti la cantierizzazione, interventi da effettuare periodicamente e ad opere ultimate;</p> <p>4> percorsi impegnati;</p> <p>5> tipo di mezzi;</p>	<p>In questa fase progettuale sono stati definiti i percorsi e le viabilità da utilizzarsi per la realizzazione delle opere, già condivise con le autorità locali nel corso di incontri specifici tenutisi nella fase di progettazione. Il piano di circolazione dei mezzi d'opera sarà definito in modo compiuto in fase di costruzione, e sarà redatto tenendo conto dei punti evidenziati nella prescrizione, nel seguente modo:</p> <p>A seguito di confronti con i Comuni, nel corso di incontri specifici tenutisi, sono stati definiti i percorsi dei mezzi di cantiere da utilizzarsi per la realizzazione dell'opera d'arte, prevedendo sia l'utilizzo di viabilità esistente che la realizzazione di piste di cantiere provvisorie, definite in modo da minimizzare i disturbi ai centri urbani limitrofi alle aree di lavoro.</p> <p>In fase di esecuzione dei lavori dovranno essere mantenute le viabilità esistenti nello status quo, prevedendo interventi di mitigazione quali bagnatura delle viabilità, pulitura periodica delle stesse, mantenimento di velocità ridotte al fine di limitare le emissioni sonore e di polveri, ecc. A lavori ultimati l'Appaltatore dovrà ripristinare le aree interessate dalle cantierizzazioni e dalla circolazione dei mezzi alle condizioni precedenti l'inizio dei lavori.</p> <p>3. Nella fase di pianificazione del processo di cantierizzazione dell'opera è stata posta particolare attenzione ai tragitti dei veicoli per il carico e lo scarico merci e la movimentazione delle materie in modo da evitare il più possibile il transito dei veicoli pesanti all'interno delle aree urbanizzate. I percorsi individuati, e le nuove piste di cantiere sono rappresentati negli elaborati progettuali.</p> <p>4. La definizione della tipologia di mezzi da impiegarsi sarà definitiva dalle imprese esecutrici nelle fasi successive dell'iter progettuale. I mezzi utilizzati dovranno rispecchiare quanto previsto dalla norma in termini di emissioni.</p>	<p>Non Ottemperata. <i>Da ottemperare in fase di progettazione esecutiva</i></p>
			<p>Non Ottemperata. <i>Da ottemperare in fase di progettazione esecutiva</i></p>
			<p>Non Ottemperata. <i>Da ottemperare in fase di progettazione esecutiva</i></p>
			<p>Non Ottemperata. <i>Da ottemperare in fase di progettazione esecutiva</i></p>
			<p>Non Ottemperata. <i>Da ottemperare in fase di progettazione esecutiva</i></p>

	6> volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;	5. Nella relazione di cantierizzazione è stato definito il numero di mezzi stimati per la realizzazione dell'opera. Sono definite anche indicazioni sui limiti di velocità e il calendario dei transiti, per la cui definizione puntuale si rimanda alle successive fasi progettuali.	Non Ottemperata. Da ottemperare in fase di progettazione esecutiva
	7> percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;	6. Il piano di cantierizzazione individua le viabilità esistenti e di nuova realizzazione da utilizzarsi per le fasi di lavoro. Si evidenzia che il territorio è scarsamente urbanizzato e le viabilità presenti sono limitate alla SP 84 e la SP 350; non è stato quindi possibile definire alternative di percorso per tutte le direttrici necessarie.	Non Ottemperata. Da ottemperare in fase di progettazione esecutiva
	8> percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili.	7. All'interno dei centri abitati sono stati utilizzate prevalentemente le viabilità provinciali esistenti, già oggetto del traffico principale nel territorio.	Non Ottemperata. Da ottemperare in fase di progettazione esecutiva
18	In fase di cantiere le sorgenti di rumore devono essere silenziate secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al decreto ministeriale 1 aprile 2004 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale".	All'interno della relazione di cantierizzazione del progetto definitivo sono stati richiamati i sistemi di silenziamento delle sorgenti rumore per minimizzare le emissioni sonore in conformità al D.M. del 1 aprile 2004 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale". Tale prescrizione dovrà essere recepita nel progetto esecutivo ed attuata nella fase di realizzazione a cura dell'Appaltatore.	Non Ottemperata. Da ottemperare in fase di progettazione esecutiva
19	Utilizzare mezzi d'opera omologati rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie alla data di inizio lavori del cantiere e che tutte le macchine operatrici (off road, gruppi elettrogeni), con motori a ciclo diesel, siano dotate di specifici dispositivi di contenimento del particolato ad alta efficienza.	Saranno utilizzati mezzi d'opera omologati rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie alla data di inizio lavori. Tale prescrizione dovrà essere attuata nella fase di realizzazione a cura dell'Appaltatore.	Non Ottemperata. Da ottemperare in fase di realizzazione dell'opera
20	Attivare programmi di manutenzione dei mezzi finalizzati al mantenimento di livelli ottimali delle prestazioni emissive delle apparecchiature utilizzate e l'attivazione di misure mitigative per limitare la dispersione di materiale particolato.		Non Ottemperata. Da ottemperare in fase di realizzazione dell'opera



21	Per l'illuminazione delle strutture, si ritiene necessario minimizzare i punti di illuminazione e utilizzare lampade al Sodio ad alta pressione, con limitata emissione di UV, schermate affinché il fascio di luce sia orientato verso il basso.	L'illuminazione dell'infrastruttura è stata realizzata con corpi illuminanti con limitata emissione di UV, utilizzando corpi illuminanti con temperatura di colore di 3000 °K, con ottica cut-off e certificazione di rispondenza alla normativa Regionale contro l'inquinamento luminoso con limitazione della dispersione verso l'alto del flusso luminoso.	Ottemperata
22	Redigere un dettagliato Piano di Cantierizzazione che preveda: 1> la collocazione di tutte le aree logistiche, gestionali e temporali per le attività di cantiere, indicando inoltre le aree destinate al deposito temporaneo del materiale di scavo risultante dalle varianti di tracciato introdotte; 2> durante le fasi di cantiere il monitoraggio della qualità delle acque superficiali mediante campionature ed analisi periodiche da concordare con il Servizio Pesca della Provincia di Vicenza; 3> la valutazione delle immissioni di rumore prevedendo la realizzazione, ove necessario, di idonee barriere fonoassorbenti provvisionali; 4> la specificazione della quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione e di drenaggio per l'agottamento della falda, delle acque di lavaggio dei piazzali, delle acque di prima pioggia, per ciascuna delle aree di cantiere, con particolare attenzione ai tratti adiacenti e più prossimi ad aree tutelate o di ambito fluviale; 5> l'adozioni di adeguati sistemi in grado di evitare fenomeni di intorbidamento delle acque dei corsi d'acqua naturali; 6> la predisposizione di uno studio preliminare, da trasformare nella fase esecutiva in Piano operativo, per la ricomposizione, sistemazione e gestione delle aree di cantiere di pertinenza dell'infrastruttura autostradale, concordando con il Servizio Forestale della Provincia di Vicenza l'intervento di riqualificazione vegetale mediante reimpianto arboreo arbustivo delle entità preventivamente sottratte durante le lavorazioni e mediante individui legnosi autoctoni di certa provenienza	Da verificare in Procedura di VIA (procedimento Id 3717 I Lotto Piovene Rocchette - Valle dell'Astico) - PUT	Ottemperata
		Nel PMA sono state previste analisi per il monitoraggio della fauna ittica all'interno del capitolo "Componente Acque superficiali".	Ottemperata
			Ottemperata
		Sono identificate le portate rilasciate e i quantitativi di solidi sospesi rilasciati a recapito naturale sia a seguito del lavaggio dei piazzali sia a seguito di eventi meteorici di progetto. Il recepimento di tale prescrizione è demandato alla fase di progettazione esecutiva e poi di esecuzione dei lavori, noti gli allestimenti e le attrezzature di cantiere delle imprese esecutrici.	Non ottemperata Da verificare in fase di progettazione esecutiva
		Sono state inserite, per ciascuna area di cantiere, vasche per la sedimentazione e disoleazione delle acque di dilavamento onde assicurare l'abbattimento dei solidi sospesi prodotti durante le fasi di accumulo e dilavamento delle superfici di cantiere.	Ottemperata
		E' stato predisposto uno studio preliminare, da implementare nella fase esecutiva in Piano operativo, per la ricomposizione, sistemazione e gestione delle aree di cantiere di pertinenza dell'infrastruttura autostradale.	Ottemperata

	e purezza forniti da vivai specializzati;		
	7> la realizzazione di un sistema di impermeabilizzazione e collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dei cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, con particolare attenzione agli sversamenti accidentali;	Le acque di dilavamento saranno conferite attraverso tubazioni impermeabili ai punti di trattamento.	Ottemperata
	8> l'utilizzo di mezzi di cantiere e di mezzi di trasporto pesanti da e verso il cantiere omologati e rispondenti alla normativa più recente - almeno euro 4 - per quanto riguarda le emissioni di rumore e gas di scarico;	Sarà prescritto negli elaborati progettuali il futuro utilizzo di mezzi di cantiere e mezzi di trasporto pesanti da e verso il cantiere omologati e rispondenti alla normativa vigente al momento della realizzazione delle opere, e comunque non inferiore a euro 4.	Non ottemperata. Da ottemperare in fase di progettazione esecutiva
	9> la realizzazione, per ogni uscita dei mezzi operativi dalle area di cantiere, di un sistema chiuso di lavaggio delle ruote;	Tutte le aree di cantiere da cui i mezzi di lavoro dovranno immettersi alla viabilità pubblica sono dotate di un sistema di lavaggio delle ruote.	Ottemperata
	10> la stabilizzazione delle piste di cantiere, anche con leganti, qualora il transito degli automezzi provochi un eccessivo sollevamento di polveri nell'atmosfera;	Tali procedure andranno definite nel Manuale di Gestione Ambientale dei cantieri, in fase di esecuzione dei lavori.	Non ottemperata. Da ottemperare in fase di progettazione esecutiva
	11> la continuità delle viabilità secondarie interessate ed interferite		Non ottemperata. Da ottemperare in fase di progettazione esecutiva
	12> Il Piano di Cantierizzazione dovrà essere corredato di specifiche procedure e istruzioni operative per gli addetti da concordare con A.R.P.A.V. e da trasmettere anche a Comuni e Province. Tale Piano sarà comprensivo, inoltre, di un programma di informazione e formazione del personale operante per la salvaguardia delle componenti ambientali e naturalistiche durante la realizzazione dell'opera, così da evitare il verificarsi di comportamenti impattanti e gestire correttamente eventuali situazioni di emergenza ambientale.		Non Ottemperato Da ottemperare in fase di progettazione esecutiva e concordare con ARPAV
23	Tutte le aree interessate temporaneamente a vario titolo dall'infrastruttura di progetto, con particolare attenzione a quelle di cantiere e/o di stoccaggio provvisorio del materiale di scavo, dovranno essere ripristinate nello stato originario al termine dei lavori.		Da verificare in Procedura di VIA (procedimento Id 3717 I Lotto Piovene Rocchette - Valle dell'Astico) - PUT
24	Le operazioni di scavo dovranno essere preventivamente concordate con la competente Soprintendenza Archeologica, prevedendo un adeguato Piano di indagine geoarcheologica a mezzo di saggi preliminari (sondaggi, carotaggi, trincee, e così via).	È stata condotta un'indagine archeologica preventiva mediante ispezioni e saggi concordata con la competente Soprintendenza Archeologica e le cui risultanze e piano di indagine integrativo vengono	Ottemperata

		dettagliatamente descritti negli elaborati di progetto definitivo.	
25	Venga previsto durante l'esecuzione dei lavori il posizionamento di strumenti di misura in corrispondenza dei fabbricati presenti entro una fascia di 30 m dall'infrastruttura, o superiore nel caso di opere particolarmente impattanti, per monitorare movimenti e cedimenti e valutare tempestivamente eventuali interventi e misure da adottare.	E' stato previsto uno specifico elaborato relativo al primo tratto da sud della galleria Cogollo ed una relazione tecnica di monitoraggio.	Ottemperata
	Prescrizioni - carattere ambientale		
26	Aggiornare l'analisi della qualità dell'aria dell'intero tracciato comprendente le alternative, tramite valutazione degli inquinanti atmosferici derivanti dall'inserimento del input emissivo a quel momento esistente, approfondendo le simulazioni modellistiche riferite ai parametri temporali presenti nei relativi valori limite, utilizzando i valori limite già previsti dalla normativa che entreranno in vigore durante il periodo di esercizio dell'opera. Qualora si profilassero, nei vari scenari temporali previsti, condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo di riferimento, dovranno essere indicate le azioni correttive o compensative atte a garantire il rispetto dei limiti indicati dalla normativa e che, per quanto riguarda Concessionario e Concedente, prevedono tra gli altri la riduzione del limite di velocità a 110 Km/h sui tratti autostradali interessati dai superamenti.	E' stata elaborata una simulazione della dispersione delle emissioni inquinanti in fasi di esercizio nello scenario al 2030, aggiungendo allo stesso i contributi dello scenario ante-operam derivato dalla campagna di rilevamento effettuata nel mese di febbraio-marzo 2017.	Ottemperata
27	Le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera.	Durante l'elaborazione del Progetto Definitivo è stata condotta un'attività di concertazione con gli Enti Locali interessati che ha portato ad individuare le possibili misure compensative. I fondi destinati a finanziare le misure compensative sono stati allocati all'interno del Quadro Economico nella misura del 2% sull'importo dei lavori dell'Infrastruttura Autostradale al netto delle opere di mitigazione individuate dal VIA, in conformità al D. Lgs 163/06 (Parte II, Capo IV), all'Art. 165 c. 3 (mod. L 106/2011) e dell'importo per il recepimento della prescrizione 65.	Ottemperata

28	<p>Effettuare una verifica degli impatti in condizione di non funzionamento degli impianti di abbattimento dei fumi nella Galleria di Cogollo prevedendo la definizione della probabilità di eventi e la definizione dei sistemi di mitigazione in caso di malfunzionamento o non funzionamento del sistema.</p>	<p>Nel progetto preliminare era previsto un impianto di filtrazione dei fumi per la Galleria di Valico. Nel progetto definitivo in base ai risultati delle analisi di qualità dell'aria non sono previsti impianti di filtrazione per nessuna galleria.</p>	Non attinente il progetto in questione
29	<p>Definire, in merito alle tecniche di trattamento delle acque di prima pioggia provenienti dalla piattaforma stradale, un maggiore dettaglio bio-tecnologico del sistema di fito-depurazione proposto con evidenze in merito all'efficienza, l'efficacia e affidabilità di suddette soluzioni di trattamento e ai necessari interventi di manutenzione e assistenza da esse richieste.</p>	<p>E' stato elaborato un maggiore approfondimento bio-tecnologico del sistema di fitodepurazione proposto con evidenze in merito all'efficienza, l'efficacia e affidabilità di suddette soluzioni di trattamento e ai necessari interventi di manutenzione e assistenza da esse richieste.</p>	Ottemperata
30	<p>Effettuare, nelle fasce interessate dai tracciati in galleria naturale, un accurato censimento delle sorgenti poste tra l'alveo del T. Astico e la quota della livelletta della galleria. I dati raccolti saranno utilizzati per la taratura del modello idrogeologico così da individuare eventuali interferenze con la circolazione idrica collegata alle emergenze sorgentifere individuate.</p>	<p>Il censimento sorgenti è stato effettuato sulla base dei seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentazione allegata al progetto preliminare; • Data base delle sorgenti della Regione Veneto, consegnato come shape file; • Data base dei pozzi e delle sorgenti captate dalla società Avs (Alto Vicentino Servizi) utilizzate a scopo idropotabile, e/o non utilizzate ma comunque collegate alla rete. Contestualmente sono state fornite le misure di portata emunta dai pozzi, o utilizzata dalla sorgente, ed i set di analisi chimiche disponibili; • Rilievo idrogeologico di campagna effettuato nel periodo compreso fra gennaio e febbraio 2017 in sede di progettazione definitiva. 	Ottemperata
31	<p>Predisporre un dettagliato piano di monitoraggio delle sorgenti, della durata di almeno un anno, che preveda misure periodiche delle portate e del chimismo, ante operam, durante la costruzione delle gallerie e post operam. I dati raccolti dovranno essere utilizzati per l'aggiornamento dei modelli idrogeologici.</p>	<p>Nel capitolo "Componente acque sotteranee" del PMA, sono state indicate le sorgenti significative presenti nel corridoio di progetto, da monitorare in ante operam, corso d'opera e post operam.</p>	Ottemperata
32	<p>Predisporre un piano accurato di indagini geognostiche con prove sperimentali in sito (sondaggi e prove penetrometriche, indagini geosismiche ed altro) e di laboratorio, rapportati alla tipologia di opera e di intervento, al fine avere un maggior grado di affidabilità del modello geologico-geotecnico e idrogeologico dell'area carsica attraversata e lungo tutto il tracciato in rilevato, in trincea in galleria ed in viadotto, con particolare dettaglio:</p>	<p>Il piano di indagini geognostiche con prove sperimentali in sito viene dettagliatamente descritto negli elaborati sottostanti appartenenti al Progetto Definitivo.</p>	Ottemperata

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left, initials 'VS' in the center, and several other signatures on the right.


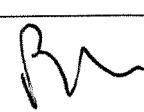

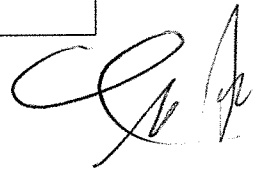
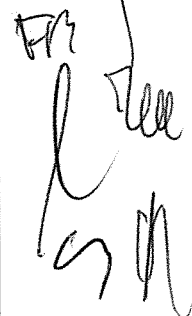



	<p>1 > ai tratti ove sono previste le opere d'arte, tenendo inoltre conto del grado di sismicità dell'area e di possibili fenomeni di amplificazione sismica locale attraverso prove sismiche specifiche e misurazione di velocità di propagazione, con particolare riguardo alle formazioni dolomitiche e della definizione e quantificazione delle interferenze delle cavità eventualmente presenti con le gallerie;</p> <p>2 > ai tracciati in galleria lo studio idrogeologico deve essere esteso per un intorno significativo a prevedere eventuali venute d'acqua.</p>			Ottemperata
33	<p>Prevedere per i tratti ricadenti in zone di faglia e/o di intensa fratturazione, la possibilità di utilizzare sezioni di avanzamento con interventi mirati a conseguire l'impermeabilizzazione delle gallerie attraverso sondaggi sub-orizzontali in avanzamento al fronte di scavo, per la definizione delle caratteristiche geomeccaniche e idrogeologiche, delle fasce di fratturazioni e delle venute d'acqua, con stima delle portate drenate e confronto con quelle stimate in fase di progetto.</p>	<p>Nel progetto definitivo è stata individuata la tipologia delle sezioni di avanzamento con interventi mirati a conseguire l'impermeabilizzazione delle gallerie attraverso sondaggi sub-orizzontali in avanzamento al fronte di scavo, per la definizione delle caratteristiche geomeccaniche e idrogeologiche, delle fasce di fratturazioni e delle venute d'acqua, con stima delle portate drenate e confronto con quelle stimate in fase di progetto.</p>		Ottemperata
34	<p>Negli attraversamenti dei corsi d'acqua, fossi, canali e fiumi dovrà essere conservata la biodiversità evitando soluzioni invasive e l'artificializzazione delle sezioni dell'alveo e delle aree ripariali; è inoltre necessario recuperare e/o potenziare la vegetazione ripariale, a questo fine dovrà essere evidenziata la sezione dell'alveo nel punto di attraversamento, da cui sia chiaramente evidente il profilo della vegetazione, ampiezza ed altezza degli strati arbustivo ed arboreo, distribuzione delle comunità vegetali.</p>	<p>L'individuazione delle caratteristiche della vegetazione ripariale nelle sezioni di attraversamento dell'alveo sono state descritte e rappresentate all'interno dei documenti appartenenti al Progetto Definitivo in termini di interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale</p> <p>L'attraversamento in corrispondenza del Viadotto Piovene è stato trattato alla stregua di una forra, pertanto non si è ritenuta necessaria alcuna mitigazione di natura ripariale.</p>		Ottemperata
35	<p>Siano messe in atto una serie di misure volte a consentire la libera circolazione della fauna ittica e anfibia da monte verso valle e viceversa, attraverso la realizzazione di passaggi o l'adozione di soluzioni tecniche adeguate all'obiettivo della salvaguardia della fauna ittica e anfibia, nel rispetto delle caratteristiche e della funzionalità tecnica delle opere e della sicurezza idraulica del sito.</p>	<p>Nel Quadro di Riferimento Ambientale vengono descritte le misure volte a consentire la libera circolazione della fauna ittica e anfibia da monte verso valle e viceversa, attraverso la realizzazione di passaggi o l'adozione di soluzioni tecniche adeguate all'obiettivo della salvaguardia della fauna ittica e anfibia.</p>		Ottemperata
36	<p>I passaggi faunistici e gli altri accorgimenti progettuali finalizzati a ridurre gli impatti sulla fauna devono essere opportunamente collocati e dimensionati rispetto alla fauna presente, in particolare quella di maggiori dimensioni come gli Ungulati.</p>	<p>I passaggi faunistici sono stati localizzati in corrispondenza della Galleria Sant'Agata 2 che attraversa una zona caratterizzata da una buona eterogeneità ambientale (alternanza di prati pingui, boschetti, siepi, appezzamenti coltivati, frutteti).</p>		Ottemperata

37	<p>Nella realizzazione delle recinzioni andranno previste anche strutture che riducano il passaggio delle specie più rilevanti della fauna presente, dotando le reti di cosiddette "gattare" (prolungamento della rete di recinzione di circa 50 cm, posta alla sommità della recinzione, con inclinazione di circa 45° verso l'esterno).</p>		Ottemperata
38	<p>Verificare che le opere provvisoriale e le attività di cantiere non alterino in maniera significativa e permanente gli ecosistemi fluviali; gli eventuali fenomeni transitori di alterazione delle condizioni idrobiologiche dovranno essere oggetto di monitoraggio e dovranno essere mitigate nel corso della realizzazione dell'opera; Il monitoraggio dovrà essere esteso anche alla fase post operati, al fine di consentire la verifica degli effetti quali-quantitativi sulla componente idrica derivanti dalle opere di mitigazione proposte ed apportare eventuali correttivi.</p>	<p>Nel Piano di Monitoraggio Ambientale si è provveduto ad inserire punti di monitoraggio dei corsi d'acqua in corrispondenza di tutti gli attraversamenti fluviali; tali punti saranno a presidio delle alterazioni della matrice acque superficiali legate principalmente alla presenza delle attività di cantiere in fase di corso d'opera e in fase di esercizio dovuti allo smaltimento delle acque di piattaforma.</p>	Ottemperata
39	<p>Il Progetto definitivo preveda, nel rispetto della legge regionale n. 52/1978 (Legge Forestale), per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e preveda la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc.), da concordare con il Servizio Forestale Regionale.</p>	<p>Il ripristino della vegetazione, soprattutto nelle ex aree di cantiere, tramite l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, è stato descritto e rappresentato all'interno dei documenti appartenenti al Progetto Definitivo in termini di interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale.</p>	Ottemperata
40	<p>Nei tratti di galleria dove è possibile l'interferenza con rocce potenzialmente radioattive oltre ad assicurare un sistema di ventilazione adeguato, prevedere una campagna di rilevamento in corso d'opera per la verifica della concentrazione di radon negli ambienti sotterranei. Qualora si rilevassero concentrazioni significative si adotteranno tutte le misure precauzionali del caso previste dalla normativa vigente.</p>	<p>La campagna di rilevamento del radon in corso d'opera durante le operazioni di scavo delle gallerie viene dettagliatamente descritta nel PMA relativamente agli aspetti di monitoraggio.</p>	Ottemperata
41	<p>Predisporre il "Progetto di monitoraggio ambientale" dell'opera, in accordo alle norme tecniche dell'allegato XXI del decreto legislativo n. 163/2006 e le Linee guida redatte dalla Commissione speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di impatto ambientale e sue successive integrazioni, da concordare con TARPA Regionale e Provinciale; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.</p>	<p>Il PMA è stato redatto conformemente alle norme tecniche dell'allegato XXI del decreto legislativo n. 163/2006 e le Linee guida redatte dalla Commissione speciale VIA. Inoltre si sono tenuti anche degli incontri sul tema presso la sede ARPAV per condividerne l'impostazione. I costi dell'attuazione del monitoraggio sono stati inseriti nel quadro economico del progetto.</p>	Ottemperata

(Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.)

42	<p>Sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal proponente nello Studio di impatto ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione, in particolare introdurre nel progetto elementi di mitigazione e di compensazione in accordo con gli Enti territoriali di competenza, dettagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione e costi analitici.</p>	<p>Gli interventi di mitigazione sono stati sviluppati e dettagliati puntualmente all'interno del Quadro di Riferimento Progettuale del SIA (relativo all'Alternativa IA) e dei documenti sottorichiamati appartenenti al Progetto Definitivo dell'intero tracciato in termini di interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale. Oltre alle opere di mitigazione, durante l'elaborazione del Progetto Definitivo, anche in conformità della Prescrizione n. 27, è stata condotta un'attività di concertazione con gli Enti Locali interessati che ha portato ad individuare la possibili misure compensative. Inoltre tra le opere di compensazione è prevista anche l'opera di stabilizzazione e protezione del versante in sponda destra del torrente Astico in comune di Piovene Rocchette, di cui alla prescrizione CIPE n° 74. I succitati interventi saranno oggetto di un Protocollo di Accordo sottoscritto tra Concessionario dell'Autostrada ed Amministrazioni Locali interessate. Tale Protocollo definirà modi e tempi di progettazione/esecuzione delle opere. I fondi destinati a finanziare le misure compensative sono stati allocati all'interno del Quadro Economico nella misura del 2% sull'importo dei lavori dell'infrastruttura Autostradale al netto delle opere di mitigazione individuate dal VIA, in conformità al D. Lgs 163/06 (Parte II, Capo IV), all'Art. 165 c. 3 (mod. L 106/2011).</p>	<p>Ottemperata</p>
43	<p>Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative sia alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione che alla conduzione delle attività di cantiere che dovranno essere, altresì, evidenziati nel quadro economico del progetto definitivo.</p>	<p>Le prescrizioni relative sia alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione che alla conduzione delle attività di cantiere sono state inserite nei documenti di progetto.</p>	<p>Ottemperata</p>
44	<p>Qualora non previsto, venga inserito nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere.</p>	<p>I requisiti di possesso della Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere sono stati inseriti nello Schema di Contratto e nel Capitolato Norme Generali tra gli oneri in carico all'Appaltatore.</p>	<p>Ottemperata</p>
45	<p>Opere di mitigazione/riqualificazione/progettazione definitiva/esecutiva - Tracciato In generale (Ministero per i beni e le attività culturali)</p>		<p>MIBAC</p>

	<p>a) Dovranno essere oggetto di uno studio più approfondito le strutture pensate per le aree di casello, di servizio e di manutenzione (Velo d'Astico e Valle dell'Astico), al fine di ottenere un affinamento dell'architettura proposta mediante un miglior utilizzo di materiali e cromatismi per un più corretto inserimento nel contesto.</p> <p>b) Nella predisposizione del progetto definitivo, dovrà inoltre essere affrontata con più puntualità e scientificità la ricomposizione del paesaggio e degli elementi che ne costituiscono le peculiarità, tenendo conto della tessitura agraria e dell'orografia esistente. Dovranno essere previsti interventi di ricomposizione del complessivo disegno paesaggistico dei luoghi, integrati con le compensazioni mediante l'impianto vegetazionale a tal fine disposto anche autonomamente rispetto al tracciato dell'arteria autostradale e, comunque, in coerenza con la struttura morfologica e orografica del contesto, in modo da assicurare un quadro percettivo d'insieme in sintonia con l'assetto originario. Nell'approfondimento dovuto alle opere di mitigazione, come per esempio negli attraversamenti dei corpi idrici, il progetto definitivo dovrà meglio affrontare e privilegiare la protezione e il consolidamento delle componenti vegetazionali esistenti che costituiscono i presidi di naturalità di alto valore ecosistemico e di qualità paesaggistica, favorendo azioni di riqualificazione e consolidamento delle componenti vegetali esistenti lungo gli assi stessi dei corpi fluviali piuttosto che interventi diretti al "mascheramento" dei manufatti previsti; le stesse opere di mitigazione dovranno essere pensate per la predisposizione di elementi vegetazionali utili ai fini dell'inserimento paesaggistico e della ri-naturalizzazione degli elementi naturali interferiti.</p>		MIBAC
	<p>c) Nell'ambito del processo di riqualificazione delle aree oggetto dell'intervento infrastrutturale, per consentire una migliore e più scientifica valutazione dell'inserimento delle opere rispetto al contesto paesaggistico di riferimento, nonché per la necessaria verifica di quanto prospettato in sede di progetto definitivo (nel merito del quale dovranno essere chiamati ad esprimere le proprie valutazioni di competenza gli uffici periferici Mibac e gli uffici territoriali competenti della Provincia Autonoma di Trento), si dovrà provvedere ad un approfondimento conoscitivo degli elementi vegetazionali presenti e tipici nel contesto territoriale interessato dal cantiere dell'opera; ciò, attraverso la predisposizione di ulteriori schede (formato A4-A3) e/o abaco con il tipo di intervento di mitigazione proposto, la consociazione vegetale relativa al territorio attraversato e l'ambito (agricolo, urbano/ periurbano o naturalistico) da cui dedurre quali essenze vegetali impiegare. Oltre alle indicazioni generiche ogni scheda dovrà riportare in dettaglio i dati quantitativi e il sesto o "pattern" d'impianto di ogni singola tipologia di impianto vegetazionale circoscritta per ogni specifico areale preso a riferimento (es: filare singolo/doppio arboreo di I/II/III grandezza, fascia arborea arbustiva con alberi di I/II/III grandezza, fascia arbustiva di arbusti</p>		MIBAC



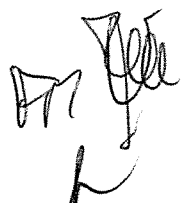

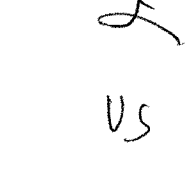




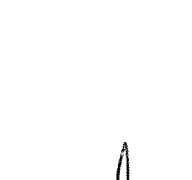

	<p>h < 3m, fascia mista arbustiva/arborea, ecc.).</p>		
	<p>d) Mediante la predisposizione di planimetrie di progetto (Tavole 1:2000), divise per tratte, dovranno essere riportate in modo completo le opere di mitigazione progettate, le opere di ripristino paesaggistico e ambientale e della vegetazione esistente nelle aree di cantiere. A tal riguardo, dovrà essere redatto un elaborato comprensivo di computo metrico estimativo riferito alle opere di che trattasi, nonché comprovante la disponibilità economica per la realizzazione di quanto richiesto.</p>		MIBAC
	<p>e) Dovranno, inoltre, essere implementati gli elaborati concernenti gli schermi e le coperture artificiali sopra già richiamati e quelli riferiti al rapporto tra l'infrastruttura e i contesti culturali presenti e/o vicini, che dovranno essere migliorativi ed indirizzati ad uno studio di qualità per consentire, specie negli ambiti più degradati, di rafforzare le caratteristiche percettive ed ambientali del sistema paesaggistico e culturale, nei quali la ricomposizione e/o la costruzione del contesto di paesaggio, possa consentirne la pubblica fruizione.</p>		MIBAC
	<p>f) Poiché l'opera proposta rientra nel Programma degli interventi riferiti alle "infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale - legge 21 dicembre 2001 n. 443 (Legge obiettivo)", di cui alla Delibera CIPE n. 81 del 18 novembre 2010, si prescrive l'obbligo da parte del proponente, di corrispondere a tutti gli ulteriori adempimenti e verifiche, eventualmente indicati dagli Uffici territoriali competenti e richiesti dalla Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea nel corso delle successive fasi di progetto (definitivo ed esecutivo), volti a soddisfare pienamente l'interesse pubblico rivestito dall'intervento e le finalità proprie di competenza di questo Ministero.</p>		MIBAC

46	<p>Nella fase della progettazione definitiva andrà verificato e definito il rapporto fra il proponente e la Regola di Casotto in relazione all'interessamento da parte dell'opera pubblica di interesse strategico a livello nazionale di terreni di proprietà della Regola ricadenti nel Comune di Pedemonte.</p>		MIBAC
47	<p>Per le fasi di cantiere e di primo esercizio (primi due anni dall'apertura al traffico) un piano di monitoraggio periodico della qualità dell'aria con riferimento agli inquinanti atmosferici CO e NOx, presso i nuclei abitati e singoli edifici adibiti a civile abitazione a distanza non superiore a 250 m dal margine esterno della piattaforma autostradale. Le misure, condivise con ARPAV, dovranno valutare i livelli esistenti con le attività di cantiere/esercizio in atto e per quanto possibile valutarne il loro contributo. In caso di valutato/stimato contributo significativo (eccedente il 5% del limite corrispondente della qualità dell'aria short term), si procederà anche con campagne di misura delle polveri (PM10).</p>	<p>All'interno del capitolo del PMA relativo alla componente atmosfera, si è provveduto a dettagliare il monitoraggio. Saranno oggetto di monitoraggio i ricettori all'eventuale inquinamento incrementale prodotto dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera. Le postazioni di monitoraggio si collocano ad una distanza non superiore ai 250 m dalla piattaforma stradale. Nella fase di corso d'opera è stato previsto il rilevamento dei parametri CO, NOx, PST, PM10 e IPA, considerando gli stessi come i principali indicatori di inquinamento prodotto dal transito dei mezzi pesanti e dalle attività di cantiere.</p>	Ottemperata
48	<p>In ordine ai bacini di accumulo e laminazione, prevedere che le acque riversate non si disperdano in falda; si dovrà quindi provvedere alla loro impermeabilizzazione; inoltre le acque di scarico delle vasche dovranno rispettare i limiti qualitativi imposti dalla specifica normativa.</p>	<p>I bacini di laminazione sono stati resi impermeabili mediamente l'inserimento di un pacchetto di impermeabilizzazione composto da geomembrana impermeabile unita ad un geocomposito bentonitico. Per quanto riguarda lo scarico delle acque di seconda pioggia, i volumi sono stati dimensionati per consentire l'abbattimento dei solidi sospesi durante l'evento meteorico di progetto.</p>	Ottemperata
49	<p>Prevedere un sistema di chiusura delle vasche di laminazione, analogo e contemporaneo alla paratoia di intercettazione "onda nera", in modo da isolare il sistema vasca a lemma - vasca di fitodepurazione dal sistema idrografico superficiale fino al ripristino manuale delle condizioni di funzionamento normale dell'impianto di trattamento.</p>	<p>E' stata prevista l'intercettazione di un potenziale sversamento accidentale in piattaforma stradale lungo tutto il tracciato; il meccanismo di intercettazione è stato differenziato considerando due tipi di intervento a seconda che l'evento avvenga in condizioni di tempo asciutto o di pioggia.</p>	Ottemperata

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left, several smaller initials in the center, and a large signature on the right.

50	Prevedere nei bacini di fitodepurazione una miscelanea di piante acquatiche, radicate e galleggianti, e contornare il bacino con salici e/o pioppo bianco, curando in modo particolare l'impermeabilità del fondo e la possibilità di immissione esterna d'acqua per evitare il prosciugamento del bacino nei periodi siccitosi.	La tipologia di piante acquatiche e di contorno, la tipologia di impermeabilità del fondo, nonché la possibilità di immissione di acqua dall'esterno per evitare il prosciugamento dei bacini di fitodepurazione sono stati elaborati all'interno dei documenti sottorichiamati appartenenti al Progetto Definitivo in termini di interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale.	Ottemperata
51	Verificare le interferenze del tracciato stradale con i perimetri delle proprietà al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità; dovrà, inoltre, essere sempre garantita l'accessibilità ai fondi e la continuità della rete idrica naturale.	L'accessibilità ai fondi interclusi è stata garantita mediante l'individuazione, nelle planimetrie di progetto, della deviazione delle strade poderali esistenti o della realizzazione di nuove strade poderali.	Ottemperata
52	Tener conto della presenza dei sottoservizi e dell'eventualità di possibili ampliamenti degli stessi.	Le interferenze e risoluzioni dei sottoservizi sono state dettagliatamente descritte e rappresentate negli elaborati del progetto definitivo.	Ottemperata
53	In ordine alla componente rumore: > prevedere idonee barriere acustiche su tutti i tratti ove il modello e le misure post operam indicano la probabilità del superamento dei limiti: nel merito nelle zone di particolare impatto e di rilevante valenza ambientale, le barriere dovranno essere realizzate in modo tale da conseguire un appropriato inserimento paesaggistico; > rispettare integralmente, nella predisposizione del Piano di Mitigazione sul rumore, il dettato della normativa vigente indipendentemente dall'altezza degli edifici.	E' stato prodotto uno specifico studio acustico ante operam, in fase di cantiere e post operam che ha determinato l'individuazione delle barriere acustiche al superamento dei limiti di legge.	Ottemperata
54	Prevedere ove possibile, barriere fisiche e filtri naturali, per esempio impiegando vegetazione arbustiva, tra i punti di emissione (acustica ed atmosferica) ed i bersagli sensibili.	Le tipologie degli interventi ambientali paesaggistico-vegetazionali localizzate lungo il tracciato sono state collocate anche con funzione di filtro nei riguardi sia di inquinanti atmosferici, sia dell'ambiente acquifero sia del rumore.	Ottemperata
55	Data l'evidente origine naturale della maggior parte dei terreni interessati da attività di movimentazione lungo il corridoio di progetto, il detentore delle Terre e Rocce da scavo provvederà a concordare con ARPAV la definizione di un set minimo di parametri da determinare per la caratterizzazione dei materiali, così da limitare i costi di indagine e relativi tempi di analisi. Il protocollo dovrà inoltre individuare le procedure operative da applicare nei casi di sospetta contaminazione dei terreni oggetto di scavo e riporto per la costruzione dell'infrastruttura.	Da verificare in Procedura di VIA (procedimento Id 3717 I Lotto Piovene Rocchette – Valle dell'Astico) - PUT	

56	Le analisi chimiche di caratterizzazione dei terreni e delle rocce dovranno essere effettuate da laboratori certificati.		Da verificare in Procedura di VIA (procedimento Id 3717 I Lotto Piovene Rocchette - Valle dell' Astico) - PUT
57	Deve essere previsto un idoneo trattamento di depolverazione dell'aria estratta dalle gallerie durante la fase di scavo, mediante filtrazione meccanica (filtri a maniche/a cartucce) o mediante filtri elettrostatici.	Si prevede di installare agli imbocchi delle gallerie un impianto di ventilazione e depolverizzazione, durante le fasi di scavo delle stesse.	Ottemperata
58	<p>Il Proponente, sempre nella fase di progettazione definitiva, dovrà redigere e rendere operativo un Piano di Monitoraggio Ambientale, predisposto secondo le Linee Guida della Commissione Speciale VIA, in particolare per l'individuazione dei recettori sensibili direttamente o indirettamente interferiti dall'opera (abitazioni, aree di interesse naturalistico, beni culturali o paesaggistici). Il monitoraggio, riferito alle componenti ambientali: acque superficiali e sotterranee, suolo e sottosuolo, aria, agenti fisici (rumore e vibrazioni) vegetazione, fauna e paesaggio, (habitat, habitat di specie e specie del sito interessato e dei corridoi ecologici intersecati) dovrà essere considerato nella situazione ante, in corso e post opera, e dovrà essere esteso anche alla viabilità complementare ed alle aree interessate dagli svincoli, nelle condizioni di traffico più gravose e considerando gli impatti cumulativi. Il monitoraggio ambientale sarà esteso anche al controllo per quanto attiene lo smaltimento dei rifiuti, la raccolta e lo smaltimento delle acque reflue, nonché l'emissione di fumi e rumori in atmosfera, come regolati dalla normativa in vigore. Il suddetto Piano dettaglierà la tipologia, la frequenza e la durata dei controlli ambientali, e sarà funzionale alla verifica dei principali impatti ambientali diretti e indiretti indotti dall'opera, alla verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione previste e alla individuazione di eventuali azioni di risanamento che si potranno rendere necessarie. I risultati del piano di monitoraggio dovranno essere raccolti ed elaborati in una relazione periodica, in cui dovranno essere evidenziati il miglioramento o il peggioramento della qualità ambientale per singola matrice al progredire della realizzazione dell'opera e nella fase di esercizio. Il Piano di monitoraggio e l'articolazione funzionale e temporale della relazione periodica dovranno essere sottoposti ad A.R.P.A.V. Gli esiti del monitoraggio e le relazioni periodiche dovranno essere trasmessi con la frequenza concordata ai Comuni interessati, Province ed A.R.P.A.V. Il Proponente è tenuto inoltre a segnalare alla Autorità competente (Provincia, Comune, A.R.P.A.V. e U.L.S.S.) ogni eventuale superamento dei limiti indicati dalla normativa vigente entro 24 ore dal rilevamento.</p>	<p>Tutte le indicazioni sono state recepite; ognuna delle componenti indicate costituisce l'oggetto dei capitoli che compongono il documento Piano di Monitoraggio Ambientale.</p>	Ottemperata

59	Venga redatto per la fase di esercizio un "Piano di sicurezza generale" ed un "Piano di intervento specifico", concordato con ARPAV, in caso di incidenti che coinvolgono mezzi con prodotti infiammabili/tossici od inquinanti con particolare attenzione per quest'ultimo, all'impatto sulla componente idrica e sul suolo, inoltre, tale Piano, comprensivo di procedure operative e istruzioni, dovrà essere trasmesso ai Comuni e Provincia.		Ottemperata
60	In concomitanza alla nuova progettazione adeguata alle Alternative 1A di Cogollo e Alternativa 2 di Pedemonte, dovrà essere presentata la Valutazione di incidenza ambientale, come previsto dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE, relativa al nuovo tracciato completa delle informazioni su vegetazione, fauna e flora conformemente alle specifiche tecniche di cui alle delibere di Giunta regionale n. 1066/06 e n. 4426/06.	All'interno del Progetto definitivo è stata prevista la Valutazione di incidenza ambientale, come previsto dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE, relativa al nuovo tracciato completa delle informazioni su vegetazione, fauna e flora conformemente alle specifiche tecniche di cui alle delibere di Giunta regionale n. 1066/06 e n. 4426/06.	Non attinente il progetto in questione
Prescrizioni - archeologico e paesaggistico			
61	Beni archeologici (parte intervento ricadente nella Regione Veneto): nella successiva fase di progettazione dovrà essere prodotto un aggiornamento della documentazione cartografica relativa alla valutazione archeologica preventiva, con inserite le soluzioni alternative di tracciato complete delle eventuali aree di cantiere sulla quale dovrà essere acquisito il preventivo parere della stessa competente Soprintendenza (Ministero per i beni e le attività culturali).		MIBAC

62	<p>Profilo culturale e paesaggistico (parte intervento ricadente nella Regione Veneto): Nei contesti oggetto di rilievo da parte della competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Verona, Rovigo e Vicenza, di cui ai punti A, B e C della nota soprintendenza prot. n. 10535 del 18 aprile 2012, per alcuni dei quali (chiesa di S. Agata ed il contesto della Pieve di San Giorgio in comune di Velo d'Astico, svincolo in comune di Cogollo del Cengio) già con successiva nota prot. n. 22515 del 7 agosto 2012 la medesima Soprintendenza ha osservato che le soluzioni alternative fornite risultano "meritevoli di approfondimenti per il miglioramento del tracciato" mentre per altri ha espresso ancora riserve sulle soluzioni adottate, si prescrive che in sede di progettazione definitiva vengano ulteriormente integrate le soluzioni migliorative delle criticità non ancora del tutto risolte su cui "effettuare con maggior dettaglio e sulla base delle tavole dei vincoli in parte già aggiornate una ulteriore disamina degli effetti dell'opera". In particolare, dovranno essere migliorate le soluzioni per la chiesa di S. Agata, il contesto della Pieve di San Giorgio in comune di Velo d'Astico e per lo svincolo in comune di Cogollo del Cengio, inoltre, dovranno essere opportunamente risolti alcuni punti dello svincolo denominato Valle d'Astico ed essere oggetto di studi più specifici e adeguamento progettuale, tale da superare tutte le riserve della competente Soprintendenza, le soluzioni dei viadotti Piovene, Val D'Assa, Settecà soprattutto negli attraversamenti del torrente Astico, nonché sulle tipologie strutturali che dovranno essere misurate con i singoli contesti interessati. A tal riguardo dovranno, inoltre, essere forniti elaborati di raffronto con altri interventi già realizzati in casi analoghi, ivi compresi quelli sullo studio delle mitigazioni (Ministero per i beni e le attività culturali).</p>		MIBAC
Prescrizioni in fase di conferenza dei servizi			
63	<p>Si segnala fin d'ora l'interferenza idraulica estesa con il torrente Astico con ben n. 7 attraversamenti e taluni tratti di affiancamento dell'opera autostradale al corso del torrente stesso; si ritiene necessario uno studio approfondito, esteso agli effetti dell'opera sull'intera tratta del corso d'acqua, per verificare l'impatto in un ambito già interessato da fenomeni erosivi.</p>	<p>Nella relazione idraulica è evidenziata per ciascun viadotto di progetto la presenza di opere di sistemazione longitudinale (briglie).</p>	Ottemperata
64	<p>Per lo svincolo di "Valle dell'Astico" va verificata la compatibilità con l'ambito di cava attiva denominata "La Marogna", in Comune di Valdastico.</p>	<p>L'imbocco nord della galleria S Pietro e la prima parte del viadotto Molino ricadono all'interno del perimetro della cava Marogna. In tale contesto il tracciato è stato posizionato in prossimità dello spigolo NE dell'area di cava in un'area tale da non interferire con i previsti piani di coltivazione e concordata con la società titolare Betonrossi. Il progetto della viabilità di cantiere in quest'area ed il</p>	Non attinente il progetto in questione.

		ripristino/adeguamento della viabilità di cava sono stati concordati con la stessa Betonrossi.			
65	<p>Si ricorda che la legge regionale n. 52/1978 prevede l'obbligo della compensazione a fronte di riduzioni di superfici boscate, pertanto, il proponente dovrà intervenire optando fra le diverse alternative previste dalla normativa regionale, e precisamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> > rimboschimento di pari superficie; > interventi forestali di miglioramenti boschivi su superfici doppie di quelle disboscate; > versamento nell'apposito "Fondo regionale per interventi di miglioramento forestale" di un importo pari a € 17.500 per ettaro disboscato. 	<p>Il proponente ha optato per l'opzione n.3 prevedendo nelle somme a disposizione 1.75 €/mq per le superfici oggetto di riduzione di copertura forestale e di rimandare la redazione della relazione forestale alla fase di progettazione esecutiva.</p>	Ottemperata		
66	<p>Sotto il profilo paesaggistico si richiede uno studio di inserimento maggiormente dettagliato delle zone di imbocco delle numerose gallerie naturali, dei relativi volumi tecnici e delle opere in viadotto.</p>		Ottemperata		
67	<p>Le procedure di gestione dei materiali, dei rifiuti e delle MPS saranno fornite ad ARPAV che ne prenderà atto.</p>	<p>Il materiale idoneo da un punto di vista ambientale verrà smaltito tutto presso i siti di conferimento indicati nel PUT, come specificato nella Prescrizione 14. Eventuali materiali non riutilizzabili secondo quanto previsto dal DM 161/12 verranno conferiti a discarica, in conformità a quanto prevede la corrente normativa.</p>	Da verificare in Procedura di VIA (procedimento Id 3717 I Lotto Piovene Rocchette - Valle dell'Astico) - PUT		
68	<p>Le attività di audit eventualmente svolte da ARPAV per la verifica dei piani di manutenzione e controllo dovranno essere a carico del concessionario.</p>	<p>Saranno a cura del Proponente le attività di audit eventualmente svolte da ARPAV per la verifica dei piani di manutenzione e controllo.</p>	Non di competenza MATTM		
69	<p>Tutela della salute dei lavoratori, primi elementi per la stesura dei piani di sicurezza - La pianificazione delle attività di sicurezza dovrà comprendere, oltre alle fasi esecutive dei lavori:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Organizzazione per la sicurezza; > Affidamento dei lavori ad altre imprese; > Verifica, coordinamento e mantenimento degli standard di sicurezza; > Gestione delle modifiche. 		Non di competenza MATTM	Non di competenza MATTM	
				Non di competenza MATTM	
				Non di competenza MATTM	
				Non di competenza MATTM	
				Non di competenza MATTM	
				Non di competenza MATTM	
				Non di competenza MATTM	

70	<p>Salvaguardia risorse idriche: va prodotto un approfondimento specifico sulla non interferenza dell'opera sui 2 maggiori approvvigionamenti idrici, sorgente Val Civetta e campo pozzi località Scalini.</p>	<p>La variante di tracciato scaturita a seguito della progettazione preliminare allontana il tracciato dalle risorse idriche indicate. La sorgente Val Civetta, codice 2405004, posta alla quota 846 mslm si trova in Comune di Lastebasse (Vi) ben oltre il termine del 1° lotto, oggetto della presente progettazione. Anche la prosecuzione a nord della A31 non si prevede che in futuro vada ad interessare il Comune di Lastebasse. Il campo pozzi Scalini, peraltro recentemente oggetto di un progetto di raddoppio delle condotte di collegamento con il serbatoio di Cogollo, si trova lungo la piana alluvionale del Torrente Astico in Comune di Arsiero. A seguito delle prescrizioni impartite sul progetto preliminare in quest'area il tracciato è stato sensibilmente spostato verso l'interno (est) e sviluppato attraverso la galleria Cogollo. Quest'opera, lunga oltre 6.300 m, sostituisce le gallerie Cogollo - Costa el Pra e Forte Corbin, fra loro collegate da brevi tratti all'aperto, previste in sede di preliminare. In pianta la distanza minima fra il campo pozzi Scalini, ubicato nei depositi alluvionali dell'Astico ad una quota del p.c. di circa 270 m slm, e il tracciato autostradale posto nella formazione della Dolomia Principale ad una quota di circa 302 m slm, è di oltre 1.800 m. Nel Piano di Monitoraggio Ambientale, all'interno del capitolo "Componente ambientale acque sotterranee" sono stati indicati i pozzi e le sorgenti maggiormente significativi e potenzialmente interferiti dall'opera di progetto. Per ciascuno di essi, il PMA dettaglia frequenze e modalità di campionamento per il monitoraggio quali-quantitativo.</p>	Ottemperata
71	<p>Salvaguardia risorse idriche: nel piano di campionamento ambientale si ritiene che il monitoraggio post conclusione per le acque superficiali e soprattutto per le acque sotterranee passi da 12 mesi previsti a 24 mesi.</p>	<p>Il PMA ha recepito la prescrizione prevedendo quindi sia per la componente acque superficiali che acque sotterranee una fase di post operam della durata di 2 anni.</p>	Ottemperata

(Handwritten signatures)

(Handwritten signature)



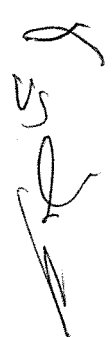


(Handwritten signatures)

(Handwritten signatures and initials)

72	<p>IDRAULICA. Il Comitato Istituzionale della Autorità di Bacino dei fiumi dell'alto Adriatico, con Delibera n. 4 del 19 giugno 2007, ha adottato la prima variante del Progetto di Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione (P.A.I.). In tale documento è prevista "... la realizzazione di uno sbarramento sul torrente Astico mediante un bacino artificiale a scopo multiplo in corrispondenza della gola rocciosa tra Meda e Cogollo (...)" ... In tempi più recenti nel documento predisposto dal Commissario delegato per il superamento dell'emergenza derivante dagli eventi alluvionali che hanno colpito il territorio della Regione Veneto nei giorni dal 31 ottobre al 2 novembre 2010 "Piano delle azioni e degli interventi di mitigazione del rischio idraulico e geologico" (v. D.G.R.V. n. 1643 del 11 ottobre 2011)... è stata ribadita l'importanza strategica di tale opera. In relazione a ciò, si rende necessario segnalare che il tracciato di cui all'oggetto non è compatibile con l'invaso, cosiddetto di Meda, previsto nei documenti di pianificazione sopra richiamati.</p>		Non attinente il progetto in questione
73	<p>IDRAULICA. In merito alle condizioni di pericolosità idraulica delle aree interessate dal tracciato autostradale si richiamano i contenuti del "Piano straordinario diretto a rimuovere le situazioni a rischio idrogeologico molto elevato" ... riportati nel Progetto di P.A.I. ... Sulla questione andranno pertanto effettuati appositi approfondimenti atteso che l'opera proposta interferisce in maniera significativa con l'area fluviale del torrente Astico. ... le opere interferenti con l'area fluviale ... non dovranno essere di impedimento al deflusso delle acque, non dovranno ridurre significativamente la capacità di espansione del corso d'acqua né dovranno incrementare le condizioni di pericolosità in tutta la tratta interessata dall'intervento, nonché a monte e a valle della stessa. In particolare, nella successiva fase di progettazione dovranno essere attentamente valutati, mediante l'applicazione di adeguati strumenti modellistici, ... gli effetti della realizzazione dell'opera. Dovrà essere rivolta una particolare attenzione alla presenza di pile in alveo, allo spostamento d'alveo in corrispondenza del viadotto Posta e ai tratti in rilevato in aree allagabili, anche in relazione a possibili fenomeni di erosione al piede degli stessi.</p>	<p>Si sottoinea che per quanto riguarda la riduzione della capacità di espansione del corso d'acqua, come evidenziato le sezioni di attraversamento si presentano sufficientemente strette e incassate; per quanto riguarda l'incremento di pericolosità idraulica, l'applicazione del modello idraulico mostra la sostanziale invarianza della aree di piena bicentenaria nelle condizioni ante e post operam.</p>	Ottemperata
74	<p>GEOLOGIA 2. interferenza con perimetrazione PAI codice n. P024078002 In prossimità della spalla sud del ponte sul torrente Astico (progr. 0+950) è presente la perimetrazione con codice P020478002 a pericolosità elevata - P3 e media - P2. ... L'interferenza del tracciato stradale ... è solo apparente in quanto l'autostrada in questo tratto supera il torrente Astico in viadotto,... Stante la vicinanza del tracciato autostradale con la sopraccitata perimetrazione PAI e l'interferenza con la strada comunale che conduce alla località Calappi si pone in evidenza la necessità di tenere conto del delicato contesto geomorfologico e di prevedere le opportune opere di stabilizzazione e protezione del versante anche nell'ottica di inserire la</p>	<p>Per ottemperare alla prescrizione impartita si è previsto di intervenire sulla frana, censita dal PAI con grado di pericolosità P3 e P2, mediante una rimodellazione e risagomatura della scarpata con impiego di terre rinforzate aventi paramento in gabbioni. Le terre rinforzate permetteranno di sagomare l'intera scarpata impiegando pendenze elevate. Il paramento in gabbioni oltre a fornire una valida protezione consente di realizzare pendenze anche sub verticali che facilitano la</p>	Ottemperata

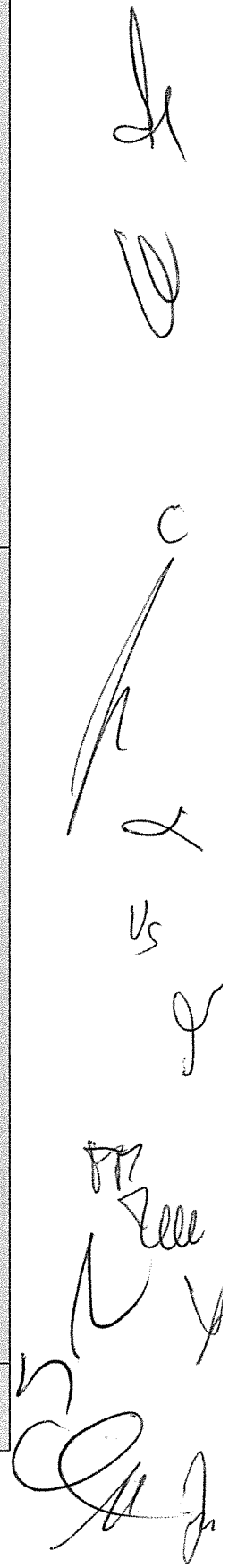
	spalla del ponte in un contesto stabile e che tenga conto dello stato evolutivo del corso d'acqua e delle corrispondenti sponde.	riprofilatura generale fino alla sommità del coronamento. Per realizzare l'intervento saranno impiegati materiali aridi, di buona/ottima qualità, provenienti dai lavori e in esubero, ottenendo un vantaggio anche in termini di riduzione dei trasporti e dei volumi da allocare in altra sede.	
75	GEOLOGIA 3. interazione con l'accumulo di frana denominato "Marogna" ... Considerato che il tracciato autostradale in questo settore è in parte in galleria e in parte in trincea si ritiene utile evidenziare le possibili condizioni di locale instabilità legate alla presenza di macereto di frana, con particolare riguardo alle condizioni di stabilità dei massi volumetricamente più rilevanti.		Non attinente il progetto in questione
76	GEOLOGIA 4. Interazione con perimetrazione PAI n. P0240112400 Il tracciato autostradale nel territorio comunale di Valdastico interferisce solo in apparenza con le perimetrazioni PAI con codice 0240112400 e 024011300, in questi settori infatti l'autostrada passa in galleria. Tuttavia considerata la rilevanza del fenomeno di caduta massi che interessa il Monte Sirocolo (perimetrazione n. 0240112400) e l'adiacenza con la citata paleofrana ... Marogna si ritiene utile evidenziare la necessità di approfondire l'assetto strutturale di quest'area che potrebbe essere sede di un importante "disturbo tettonico".		Non attinente il progetto in questione
77	GEOLOGIA 5. Problematica della caduta massi nella valle dell'Astico ... utile richiamare l'attenzione circa il tema della caduta massi ... In particolare ... sugli sbocchi delle gallerie e sull'area di svincolo in Comune di Valdastico tra le progressive 18+500 e 19+300 dove le pertinenze autostradali si trovano a ridosso di un versante molto acclive con locali condizioni di instabilità.		Non attinente il progetto in questione
78	VALANGHE. ... nei pressi dell'imbocco della galleria di valico nel Comune di Pedemonte è presente un'area di pericolosità. Tale area che attualmente è classificata nel PAI con pericolosità da valanga media - P2, è dovuta ad un fenomeno valanghivo incanalato che ha raggiunto la strada che collega gli abitati di Ciechi e Carotte.		Non attinente il progetto in questione
79	... ENEL ha provveduto a sottoporre alla Società che cura la progettazione del nuovo tratto autostradale le varianti necessarie per risolvere le interferenze.	Le interferenze e risoluzioni dei sottoservizi sono state nuovamente condivise sul nuovo tracciato di progetto definitivo, e descritte e rappresentate negli elaborati del progetto definitivo.	Ottemperata



80	Mancando formale richiesta per le forniture di energia elettrica dei cantieri (10 MW) non sono stati definiti gli interventi sulla rete di distribuzione necessari a tale scopo.	Nelle aree di lavoro dove è prevista una maggior richiesta di energia elettrica (ad esempio per lavori di scavo meccanizzato delle gallerie) saranno preventivamente realizzate le cabine elettriche di progetto agli imbocchi per sopprimere alle maggiori richieste energetiche.	Ottemperata
81	Considerando che l'attuale rete di distribuzione dell'area è idonea solamente per i modesti carichi attuali, si è individuata come probabile soluzione la realizzazione di una nuova cabina primaria di trasformazione A/T/MT ... pertanto è stata inviata a Terna formale richiesta di connessione della cabina primaria.	In prossimità dello svincolo di Pedemonte (ex Valle dell'Astico) è stata individuata un'area destinata alla realizzazione di una nuova cabina primaria di trasformazione, al fine di disporre di una idonea potenza elettrica per soddisfare le necessità energetiche per l'alimentazione delle aree di cantiere della parte più a nord del tracciato autostradale e prevedere l'alimentazione del futuro lotto 2.	Ottemperata
82	... quelle censite risultano essere le uniche interferenze con impianti Terna S.p.A. nel tratto non in galleria ... Resta inteso che la valutazione di fattibilità sopra esposta deve intendersi di massima, essendo riferita ad una analisi preliminare degli elaborati trasmessi, e che l'effettiva fattibilità degli stessi, così come il conseguente quadro economico degli interventi, dovranno essere valutati dalla scrivente Società a valle di un puntuale studio di fattibilità che tenga conto, tra l'altro, di tutti gli eventuali vincoli (incluso quello paesaggistico) alla realizzazione delle varianti...	Il tracciato di Progetto Definitivo è stato trasmesso all'ente gestore, con cui è stato concordata la risoluzione delle interferenze, come si evince dalle proposte di risoluzione previste in progetto. La cabina in questione sarà funzionale al lotto 2.	Ottemperata
83	... l'attuazione da parte della Società Snam Rete Gas S.p.A. dell'adeguamento dei propri impianti interferiti con le costruende opere... risulta essere subordinata alla stipula di apposita e specifica convenzione con il soggetto proponente ...	Il Proponente stipulerà specifica convenzione con la Società Snam Rete Gas S.p.A. per risolvere le interferenze con le opere di progetto.	Ottemperata
84	Per quanto concerne l'interferenza al chilometro 0+120 (scheda interferenze n° 001 SNAM ...) non è stato per Società Snam Rete Gas S.p.A. possibile individuare una soluzione progettuale tale da risolvere l'interferenza tra le nostre condotte e la nostra area di cantiere. Per tale interferenza dovrà essere cura del soggetto proponente provvedere alla modifica dell'area tenendo in debita considerazione le fasce di rispetto delle nostre condotte pari a m 11,00 per parte dall'asse delle stesse.	Al fine di risolvere l'interferenza è stato rivista l'occupazione del cantiere lasciando libera la fascia di rispetto richiesta dall'ente.	Ottemperata
85	Sarà cura e onere del soggetto proponente ottenere, nell'ambito dei procedimenti di approvazione dell'opera: > i provvedimenti amministrativi necessari, ...		Non di competenza MATTM
			Non di competenza MATTM

	> l'approvazione del progetto, l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità degli impianti,			Non di competenza MATTM
	> la disponibilità delle aree necessarie ...			Non di competenza MATTM
	> la presa in possesso delle aree di occupazione necessarie per la realizzazione degli impianti.			Non di competenza MATTM
86	Gli importi e gli elaborati grafici a corredo del progetto inviato a Edison DG S.p.A., non hanno tenuto conto delle soluzioni, gli accorgimenti tecnici condivisi e gli importi trasmessi ... che dovranno essere pertanto rivisti.	Nell'ambito dello sviluppo del progetto definitivo si è studiata una fassetica delle opere che rendesse compatibile la risoluzione richiesta dall'ente con la realizzazione dell'infrastruttura.		Ottemperata
87	Relativamente all'interferenza del tracciato dell'autostrada con le opere di captazione della risorsa idropotabile ... qualora il percorso si sviluppi anche parzialmente all'interno delle zone di rispetto di pozzi e sorgenti... dovranno essere valutati puntualmente gli effetti di tale interferenza e previste le opportune opere di salvaguardia, oltre ai monitoraggi già previsti in sede di progettazione preliminare.	In sede di progettazione definitiva è stato effettuato un censimento dei pozzi e delle sorgenti che, fra le altre cose, ha coinvolto la società Avs (Alto Vicentino Servizi) che fornisce in zona il servizio idropotabile		Ottemperata
88	Relativamente alle interferenze del tracciato di progetto con le condotte di acquedotto e di fognatura ... si segnala che le eventuali nuove opere da realizzare al fine di eliminare le interferenze con le condotte esistenti dovranno essere concordate con il gestore stesso e approvate dall'Autorità d'Ambito Bacchiglione.	Le verifiche e le schede di risoluzione sono state condivise con l'ente Alto Vicentino Servizi, gestore delle interferenze, come da elaborati presentati.		Ottemperata
89	Tutela della sicurezza e salute dei lavoratori. Si rende necessario che la pianificazione delle attività di sicurezza preveda altresì:			Non di competenza MATTM
	> una maggiore definizione dell'organizzazione della sicurezza ...			Non di competenza MATTM
	> una definizione delle figure incaricate e le modalità adottate per la gestione ...			Non di competenza MATTM
	> una definizione delle attività di verifica e coordinamento dei vari attori...			Non di competenza MATTM
90	Si prescrive che prima della conclusione della progettazione definitiva dovranno essere inviati all'ispettorato Logistico dell'Esercito e ai rispettivi comandi Interforze gli elaborati riguardanti il piano particolare d'esproprio per consentire l'espressione del parere di competenza.	Sarà cura del Proponente inviare la documentazione.		Non di competenza MATTM
RACCOMANDAZIONI – PARTE SECONDA				



1	<p>Con riferimento al patrimonio artistico archeologico e culturale, in considerazione delle problematiche relative ai punti dove il patrimonio artistico, architettonico e archeologico risulta più consistente, il progetto definitivo proponga soluzioni progettuali supportate da una attenta analisi visuale, supportata da foto simulazioni specifiche.</p>		MIBAC
2	<p>Deve essere garantita la prevenzione dell'inquinamento luminoso, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, preferendo l'uso della tecnologia a Led nei corpi illuminanti.</p>	<p>L'illuminazione dell'infrastruttura è stata realizzata con corpi illuminanti a diodo led con limitata emissione di UV, temperatura di colore di 3000 °K, ottica cut-off e certificazione di rispondenza alla normativa Regionale contro l'inquinamento luminoso con limitazione della dispersione verso l'alto del flusso luminoso. Pertanto l'utilizzo di corpi illuminanti a diodo led unitamente ad una temperatura di colore di 3000 °K costituisce la soluzione ottimale per far fronte sia al risparmio energetico che alla riduzione di emissione di UV.</p>	Ottemperata
3	<p>Concordare con le Amministrazioni comunali competenti la viabilità in fase di cantiere, mettendo in atto deviazioni, obblighi e tutte le misure idonee ad impegnare al minimo la viabilità locale anche realizzando, quando possibile, piste di cantiere sul futuro tracciato autostradale.</p>	<p>Sono stati svolti una serie di incontri con le amministrazioni comunali interessate, atti a concordare le viabilità da inserire nel piano di cantierizzazione del progetto definitivo. I percorsi indicati quindi, sono stati già condivisi e concordati con i comuni interessati. La viabilità sarà perfezionata in fase di progettazione esecutiva delle opere.</p>	Non di competenza MATTM
	<p>1> le modalità di gestione delle modifiche che si discostino dalle modalità previste in fase di progettazione...</p>		Non di competenza MATTM

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
ai fini della Verifica di Ottemperanza, ex artt. 166 e 185, cc. 4 e 5, del
D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.

ESPRIME PARERE CHE

sussiste una sostanziale coerenza del Progetto Definitivo *Autostrada Valdastico A31 nord "I lotto Piovene Rocchette – Valle dell'Astico" tra le pk 0+000 e 1+328 e tra le pk 13+757 e 17+841* con il precedente Progetto Preliminare oggetto della Deliberazione CIPE n. 21/2013.

Le prescrizioni della delibera CIPE 21/2013, per quanto di competenza del MATTM, risultano:

PRESCRIZIONI – PARTE PRIMA

- **Ottemperate:** 2, 3, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 16.2, 16.3, 16.4, 16.5, 16.7, 16.9, 16.11, 16.12, 16.13, 21, 22.2, 22.3, 22.5, 22.6, 22.7, 22.9, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 57, 58, 59, 63, 65, 66, 70, 71, 73, 74, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 86, 87, 88
- **Non Ottemperata:** 9, 13, 16.1, 16.8, 16.10, 17.1, 17.2, 17.3, 17.4, 17.5, 17.6, 17.7, 17.8, 18, 19, 20, 22.4, 22.8, 22.10, 22.11, 22.12
- **Non attinente il progetto in questione:** 1, 6, 10, 28, 60, 64, 72, 75, 76, 77, 78
- **Da verificare in Procedura di VIA (procedimento Id 3717 per le parti variate del tratto I Lotto Piovene Rocchette – Valle dell'Astico)- PUT:** 14, 15, 16.6, 22.1, 23, 55, 56, 67
- **MIBAC:** 45, 46, 61, 62
- **Non di competenza MATTM:** 68, 69, 85, 89, 90

RACCOMANDAZIONI – PARTE SECONDA

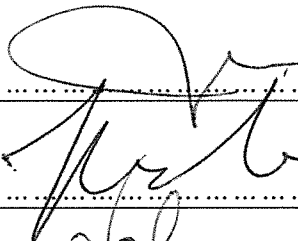
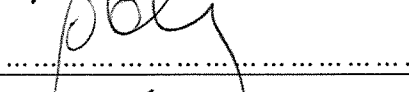



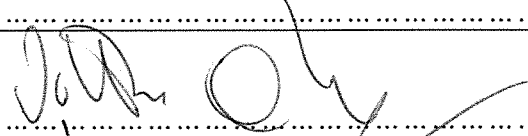
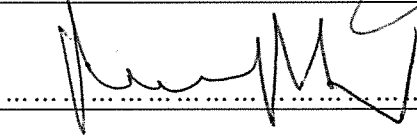

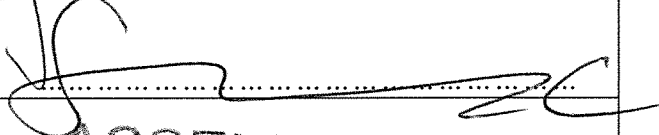

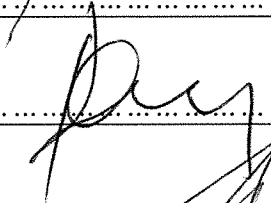
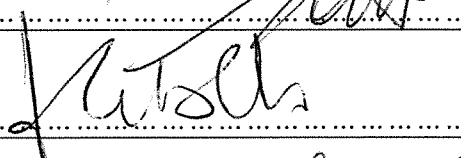
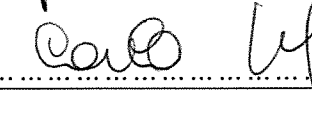
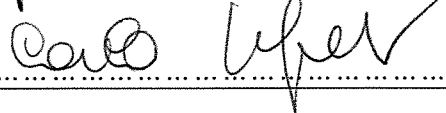
- **Ottemperate:** 2
- **MIBAC:** 1
- **Non di competenza MATTM:** 3

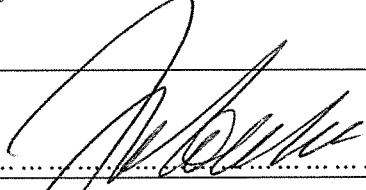


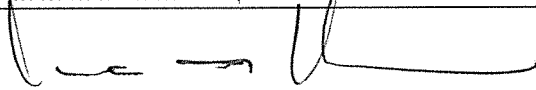
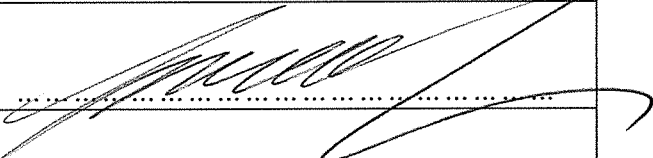
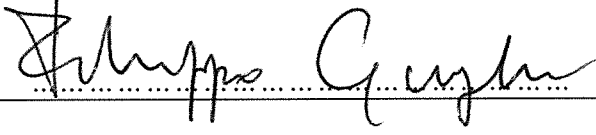
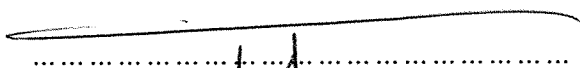
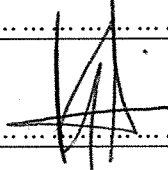
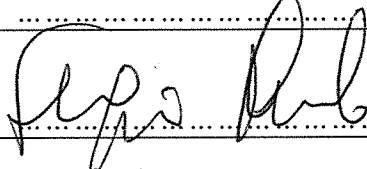

C

V5

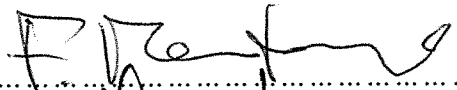
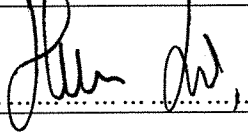
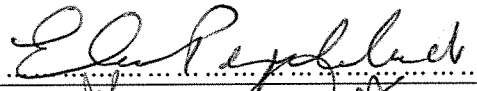

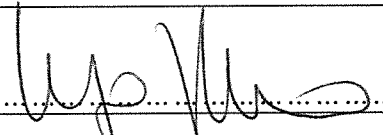
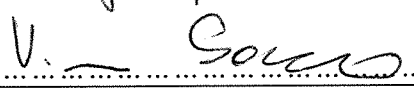
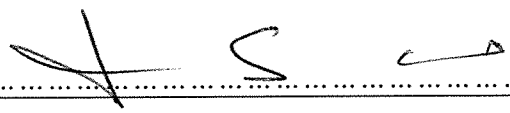
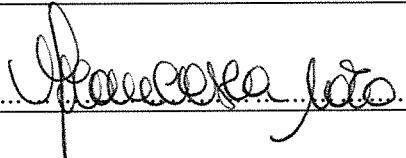

AM

43

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	ASSENTE
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	

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

W

Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE
Ing. Giuseppe Fasiol (Rapp. Regione Veneto)	ASSENTE