



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. 3351 del 23 aprile 2020

Progetto:	<p><i>Linea AV/AC Torino – Venezia Tratta Milano – Verona Lotto funzionale Brescia est - Verona</i></p> <p><i>Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 Progetto esecutivo Lotto costruttivo 1 (Pacchetti 4 – 5 – 6)</i></p> <p><i>e</i></p> <p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006 Varianti codici M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37</i></p> <p><i>IDVIP 4370</i></p>
Proponente:	<p><i>CEPAV Due — Consorzio Eni per l'Alta Velocità</i></p>

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

VISTA la nota prot. n. PRE/4044 del 05.07.2019 acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali poi Direzione Generale per la Crescita e la Qualità dello Sviluppo (di seguito Direzione) al prot. DVA-17564 del 08.07.2019 con cui il Proponente ha trasmesso la documentazione relativa al progetto esecutivo dell'intervento "*Tratta AV/AC Brescia – Verona: lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso Nodo di Verona); ai fini della Verifica di Attuazione ai sensi dell'art. 185 cc. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.*;

VISTA la nota prot. n. PRE/4072 del 08.08.2019 acquisita dalla Direzione al prot. DVA-21352 del 13.08.2019 con cui il Consorzio ENI per l'Alta velocità - CEPAV DUE (di seguito il Proponente) ha trasmesso la documentazione relativa alla istanza di Verifica Varianti ai sensi dell'art. 169 c. 4 del D. Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'articolo 216, c. 27 del D.Lgs. 50/2016, per il progetto esecutivo dell'intervento "*Tratta AV/AC Brescia – Verona: lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso Nodo di Verona). Varianti codici M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37*";

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*”;

PRESO ATTO che:

- la “*Linea AV/AC Milano-Verona*” è ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse Nazionale di cui alla Legge 443/2001 Art. 1;
- la “*tratta AC Milano-Verona (parte lombarda)*” figura inclusa nell’Intesa generale quadro sottoscritta tra Governo e Regione Lombardia l’11 aprile 2003 e che all’opera risulta conferito carattere prioritario
- la tratta veneta dell’asse ferroviario AV/AC Milano-Venezia-Trieste è ricompresa, nell’Intesa generale quadro stipulata tra Governo e Regione Veneto il 24 ottobre 2003, tra le “*infrastrutture di preminente interesse nazionale*” che interessano il territorio veneto;
- con il Parere del 28/08/2003 la Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) ha espresso parere favorevole con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del Progetto Preliminare “*Linea ferroviaria Torino - Venezia Tratta AC/AV Milano – Verona*”;
- con Delibera CIPE n. 120 del 01/12/2003 è stato approvato con prescrizioni e raccomandazioni il *Primo Programma delle opere strategiche (LEGGE N. 443/2001) Linea AV/AC Milano-Verona. Progetto Preliminare*;
- con il Parere n. 1767 del 17/04/2015, la Commissione ha espresso parere positivo, con prescrizioni, sul Progetto Definitivo per le opere in Variante rispetto al Progetto Preliminare già sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ed approvato con la delibera CIPE n. 120 del 05/12/2003 ed ha approvato il Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2015-0000187 del 5/06/2015 è stato approvato il Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012, nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 1767 del 17/04/2015 della Commissione;
- con il Parere n. 1795 del 29/05/2015 la Commissione ha ritenuto di riformulare la Prescrizione n° 10 del parere n. 1767 del 17/04/2015 relativa al Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2015-0000205 del 22/06/2015 è stata verificata la parziale ottemperanza del progetto definitivo “*Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona - Lotto Funzionale Brescia-Verona*”, dichiarando come Non Ottemperate n°6 Prescrizioni, non rispondenti alle richieste di adeguamento di cui alla suddetta Delibera n. 120/2003, nel rispetto delle prescrizioni indicate per la successiva fase di verifica di attuazione nel Parere n. 1796 del 29/05/2015 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA_DEC_2016-0000050 del 22/02/2016 è stata verificata l’ottemperanza delle prescrizioni dichiarate non ottemperate nella Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2015-0000205 del 22/06/2015 sul progetto definitivo “*Linea AV/AC Torino-Venezia, tratta Milano-Verona - Lotto Funzionale Brescia-Verona*”, nel rispetto delle prescrizioni indicate per la successiva fase di verifica di attuazione nel Parere n. 1984 del 5/02/2016 della Commissione;

- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2016-0000371 del 3/11/2016 è stato approvato l'aggiornamento del Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012, nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 2206 del 21/10/2016 della Commissione;
- con Delibera CIPE n. 42 del 20/07/2017 è stato approvato con prescrizioni e raccomandazioni il Progetto definitivo "*Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona. Tratta Brescia - Verona: lotto funzionale Brescia Est - Verona (escluso Nodo di Verona)*";
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2019-0000179 del 20/05/2019 è stato approvato l'aggiornamento del Piano di Utilizzo Terre ai sensi del D.M. 161/2012, nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 2988 del 5/04/2019 della Commissione;
- con Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2019-0000239 del 5/07/2019 è stata determinata:
 - ✓ la positiva conclusione delle attività di verifica e controllo nell'ambito della procedura di Verifica di Attuazione – Fase 1, svolta ai sensi dei cc 6 e 7, dell'art.185, del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii per il progetto esecutivo dell'intervento "*Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona - Lotto costruttivo 1*";
 - ✓ la sussistenza, per gli aspetti ambientali di competenza, delle condizioni di cui all'art.169, c. 4 per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore della proposta di varianti di cui ai codici "*M8, M9, M10, M31*" del progetto esecutivo dell'intervento "*Tratta AV/AC Brescia - Verona: lotto funzionale Brescia Est - Verona (escluso Nodo di Verona)*",
nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 3045 del 14/06/2019 della Commissione;

VISTA la nota prot. DVA/19887 del 29/07/2019, acquisita al prot. CTVA/2939 del 29/07/2019 con cui la Direzione ha trasmesso alla Commissione la documentazione inviata dal Proponente con nota prot. n. 4054 del 19/07/2019, acquisita al prot. DVA-19259 del 23/07/2019, nell'ambito del procedimento di Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 del progetto esecutivo "*Tratta AV/AC Brescia – Verona: lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso Nodo di Verona) - lotto costruttivo 1*";

VISTA la nota del 22/01/2019 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, ha assegnato il suddetto procedimento di verifica di attuazione al gruppo di Commissari della Sottocommissione VIA speciale per l'espletamento della suddetta Procedura e la successiva nota di modifica del Gruppo Istruttore prot. CTVA/283 del 28/01/2019;

VISTA la nota prot. DVA /22413 del 05/09/2019, acquisita al prot. CTVA/3315 del 5/09/2019 con cui la Direzione ha comunicato alla Commissione l'avvio dell'istruttoria relativa al procedimento di Verifica Varianti ex art. 169 c. 4 del D.Lgs. 163/2006 per il progetto esecutivo dell'intervento "*Tratta AV/AC Brescia – Verona: lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso Nodo di Verona) – varianti codici M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37*" sulla base della documentazione inviata dal Proponente con nota prot. n. PRE/4072 del 08.08.2019, acquisita dalla Direzione al prot. n. DVA-21352 del 13.08.2019;

VISTA la nota prot. CTVA/3581 del 24/09/2019 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA VAS, assegnava il suddetto procedimento al gruppo di Commissari della Sottocommissione VIA speciale per l'espletamento della suddetta procedura;

VISTO che in sede di comitato di coordinamento del 16 aprile 2020 è stato disposto l'accorpamento dell'istruttoria di variante IDVIP4833 nell'istruttoria di Verifica di attuazione IDVIP4370;

VISTE E CONSIDERATE le riunioni tecniche svolte:

- in data 06/12/2019, convocata con nota prot. CTVA/4540 del 22/11/2019;
- in data 22/01/2020, convocata con nota prot. n. CTVA/112 del 20/01/2020;

VISTA la nota prot. DVA/32713 del 16/12/2019, acquisita dalla Commissione al prot. CTVA/4931 del 16/12/2019 con cui la Direzione ha trasmesso alla Commissione e all'Osservatorio Ambientale Linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona la nota dello Studio Legale Avv. Fausto Scappini del 10/12/2019, acquisita al prot. DVA/32171 del 10/12/2019, recante segnalazione di "*grave situazione di disagio*

igienico – sanitario conseguente all’inizio dei lavori” e ha chiesto, ognuno per gli aspetti di propria competenza, di fornire elementi utili in merito a quanto indicato nella suddetta nota e inerenti la richiesta di “verificare se tutte le prescrizioni imposte con la Delibera n.42/2017 del CIPE siano state rispettate e di verificare se le modalità operative adottate dal General Contractor per i lavori siano adeguate a tutelare la salubrità dei luoghi e la salute delle persone”;

ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della Verifica di Attuazione:

- con nota prot. n. PRE/4054 del 19/07/2019 acquisita dalla Direzione al prot. DVA/19259 del 23/07/2019 e al prot. CTVA/2939 del 30/07/2019 recante documentazione di riscontro alle prescrizioni della Determina Direttoriale n. 239 del 05/07/2019;
- con nota prot. n. PRE/4044 del 05/07/2019 acquisita al prot. DVA/17564 del 08/07/2019 e al prot. CTVA/3018 del 6/08/2019 recante nuovi elaborati di progetto esecutivo (*Pacchetto n. 4*) e la revisione aggiornata della Relazione per la Verifica di Attuazione e di Ottemperanza alla Delibera CIPE n. 42/2017;
- con nota prot. n. PRE/4081 del 10/09/2019 acquisita al prot. DVA/23210 del 16/09/2019 e al prot. CTVA/3554 del 23/09/2019 recante nuovi elaborati di progetto esecutivo (*Pacchetto n. 5*) e la revisione aggiornata della Relazione per la Verifica di Attuazione e di Ottemperanza alla Delibera CIPE n. 42/2017;
- con nota prot. n. 1474 del 20/09/2019 acquisita al prot. DVA/24138 del 24/09/2019 e al prot. CTVA/3704 del 2/10/2019 e con nota prot. n. 1757 del 29/10/2019 acquisita al prot. DVA/28709 del 31/10/2019 e al prot. CTVA/4419 del 15/11/2019 recanti elaborati del PMA fase ante operam in ottemperanza alle prescrizioni n. 49b e n. 85 della Delibera CIPE n. 42/2017;
- con nota prot. n. PRE/4099 del 24/10/2019 acquisita al prot. DVA/28253 del 28/10/2019 e al prot. CTVA/4338 del 11/11/2019 recante nuovi elaborati di progetto esecutivo (*Pacchetto n. 6*) e la revisione aggiornata della Relazione per la Verifica di Attuazione e di Ottemperanza alla Delibera CIPE n. 42/2017;
- con nota prot. n. PRE/4141 del 20/12/2019 acquisita dalla Direzione al prot. DVA/33689 del 30/12/2019 e al prot. CTVA/427 del 13/02/2020 recante documentazione integrativa richiesta in sede di riunione tecnica del 6/12/2019;
- con nota prot. n. PRE/4156 del 27/01/2020 acquisita dalla Direzione al prot. MATTM/5755 del 30/01/2020 e al prot. CTVA/184 del 29/01/2020 recante documentazione integrativa richiesta in sede di riunione tecnica del 22/01/2020;

ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della Verifica di Varianti:

- con nota prot. n. PRE/4072 del 08/08/2019 acquisita al prot. DVA-21352 del 13/08/2019 e al prot. CTVA/3315 del 5/09/2019 consistente nella documentazione progettuale delle varianti non localizzative codificate “M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37”;

CONSIDERATO che l’oggetto del presente parere è:

- la verifica ai sensi dell’art. 185 cc. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., al fine di accertare il recepimento delle prescrizioni contenute nella Delibera CIPE n. 42 del 20/07/2017 e la

corretta esecuzione del progetto esecutivo “Linea AV/AC Torino – Venezia, tratta Milano – Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso Nodo di Verona) - lotto costruttivo 1” Pacchetti 4 – 5 – 6” sulla base della documentazione trasmessa dal Proponente;

- la verifica dell’ottemperanza ai sensi dell’art. 185 cc. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., delle prescrizioni nn. 49b e 85 della Delibera CIPE n. 42 del 20/07/2017 in merito alle attività di monitoraggio ambientale svolte per il progetto “Linea AV/AC Torino – Venezia, tratta Milano – Verona, Lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso Nodo di Verona) - lotto costruttivo 1”, sulla base della documentazione trasmessa dal Proponente;
- la verifica ai sensi dell’art. 169 c. 4 del D. Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all’articolo 216, c. 27 del D.Lgs. 50/2016, per il progetto esecutivo “Tratta AV/AC Brescia – Verona: lotto funzionale Brescia est – Verona (escluso Nodo di Verona). Varianti codici M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37”;

Premesso ulteriormente

Che le procedure in oggetto, pur distinte, sono funzionalmente collegate attese che due delle varianti oggetto di valutazione costituiscono parziale adempimento delle prescrizioni oggetto del presente parere. La connessione delle procedure con la medesima infrastruttura impone di trattarne, seppur distintamente in un’unica sede di parere procedendo dunque alla seguente valutazione:

1. **VERIFICA AI SENSI DELL’ART. 185, COMMI 6 E 7 DEL D.LGS 163/2006 E SS.MM.II., AL FINE DI ACCERTARE IL RECEPIMENTO DELLE PRESCRIZIONI CONTENUTE NELLA DELIBERA CIPE N. 42/2017 E LA CORRETTA ESECUZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO “TRATTA AV/AC BRESCIA – VERONA: LOTTO FUNZIONALE BRESCIA EST – VERONA (ESCLUSO NODO DI VERONA) - LOTTO COSTRUTTIVO 1 (Pacchetti 4 – 5 – 6)”**

Descrizione del Progetto

Il Progetto della nuova sub-tratta Brescia-Verona, della lunghezza di poco più di 40 km, inizia nel territorio comunale di Calcinato, alla pk 110+584, dopo un tratto in quadruplicamento di circa 5,2 km con inizio nel Comune di Mazzano, e termina ca. 170 m prima del cavalcavia del raccordo autostradale A22 nei pressi di Verona (pk 150+780).

Il tracciato planimetrico si caratterizza per alcune particolarità, così sintetizzabili:

1. da inizio tratta a pk 141+500 (ad esclusione dei tratti in galleria), la linea corre affiancata, dapprima a nord, successivamente a sud e poi ancora a nord, all’esistente tratto autostrade Mi-Ve (A4)
2. infine, nel tratto terminale, dalla pk 143+500 circa sino al termine tratta e all’innesto nel Nodo di Verona, la Nuova Linea AC si affianca alla Linea Storica Milano-Venezia, per uno sviluppo di poco superiore ai 7 km circa.

I Corsi d’acqua principali attraversati dalla linea sono il fiume Chiese (pk 110+500 circa) ed il fiume Mincio (pk 134 circa).

- **Reticolo viario interferito:** lungo la linea, per la ricostruzione del reticolo viario interferito, vengono realizzati unviadotto stradale sul fiume chiese, 12 nuovi cavalcavia, 9 sottovia principal, 7 sottopassi poderali e 6 sottopassi ciclopedonali.

Nella tabella seguente sono riportati i dati sintetici della tratta ferroviaria (LC1 + LC2)

LUNGHEZZA TRATTA AC (LC1)	Km 40,196
LUNGHEZZA QUADRUPLICAMENTO BS EST (LC2)	KM 5,200 B.P. KM 5,198B.D.
LUNGHEZZA IC VR MERCI (LC1)	KM 2,212 B.P. KM 2,209 B.D.
CARATTERIZZAZIONE TRATTA <ul style="list-style-type: none">• RILEVATI• TRINCEA• VIADOTTI• GALLERIE ARTIFICIALI• GALLERIE NATURALI	KM 23,720 KM 7,553 KM 0,843 KM 10,309 KM 6,647
AFFIANCAMENTO A4 (CIRCA)	KM 25
VELOCITA' DI TRACCIATO 250 km/h (r minimo 3.700 m, sopraelevazione 10.5 cm)	pk 110+584 ÷ pk 111+307 pk 145+569 ÷ pk 149+129
300 km/h (r minimo 5.450 m, sopraelevazione 10,5 cm)	pk 111+307 ÷ pk 145+569

Gli standard caratteristici del sistema Alta Capacità sono i seguenti:

- Velocità massima di tracciato $V = 300$ km/h;
- Raggio planimetrico minimo $R = 5.450$ m;
- Sopraelevazione massima $h = 105$ mm;
- Lunghezza massima dei raccordi parabolici: $L = 330$ m
- Pendenza longitudinale massima ammissibile: $p = 12$ per mille (15‰ ove ammesso dalla Committenza)
- Raccordi verticali minimi ammissibili: $R = 18.000$ m.

A livello generale si rileva che il passaggio da progetto Definitivo a Progetto Esecutivo, delineando un maggior dettaglio ed un aggiornamento del territorio attraversato (cartografia e rilievi) e rispondendo ad alcuni aggiornamenti normativi sopraggiunti, produce una evoluzione del progetto che ha condotto ad alcune variazioni puntuali, sempre nel rispetto di quanto previsto nel D. Lgs. 163/2006.

È presente nella documentazione presentata l'attestazione della rispondenza del PE al PD, rilasciata dai progettisti del Progetto esecutivo ai sensi dell'art. 185 comma 7 del D. Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. in relazione all'art. 20 comma 4 dell'allegato XXI al medesimo D.Lgs.

Una parte delle 309 prescrizioni oggetto della Delibera CIPE 42/2017 sono state portate già in verifica ed oggetto della Determina Direttoriale prot. n. DVA-DEC-2019-0000239 del 05.07.2019 nel rispetto delle prescrizioni indicate nel Parere n. 3045 del 14.06.2019 della Commissione.

Le prescrizioni in oggetto che vengono portate attualmente in Verifica di Attuazione sono relative alla progettazione dei pacchetti 4, 5 e 6 del Progetto Esecutivo.

Le ulteriori prescrizioni inerenti alla progettazione del lotto costruttivo 2 e la fase realizzativa, come dichiarato dal Proponente, saranno portate in valutazione in una fase successiva.

Dato l'alto numero e l'elevata complessità anche connessa alla genesi delle stesse prescrizioni, al fine di una più agevole analisi delle stesse, il G.I. ha proceduto:

- A distinguere in base a macrocategoria astrattamente riferibile, di cui alla specifica di cui infra (confrontare legenda categorie a-k)
- Ulteriormente, alla suddivisione, nella medesima tabella, delle prescrizioni sulla base della loro provenienza (confrontare legenda AB-RExx)

Legenda	categorie	a	GESTIONE DEGLI INERTI, PIANO DI UTILIZZO, SITI INQUINATI
		b	VIABILITA', ROTATORIE, CICLABILI, CAVALCAVIA, SOTTOVIA, ECC.
		c	TEMATICHE AMBIENTALI (MONITORAGGIO AMBIENTALE, MITIGAZIONI, ECC.)
		d	CANTIERIZZAZIONE (AREE, VIABILITÀ, PROCEDURE OPERATIVE, ECC.)
		e	IDROGEOLOGIA E IDRAULICA
		f	ASPETTI DI SALVAGUARDIA PAESAGGISTICA E ARCHEOLOGICA
		g	INFRASTRUTTURA FERROVIARIA, ELETTRODOTO, FABBRICATI, ECC.
		h	ALTRE (MANTENIMENTO ATTIVITA' PRODUTTIVE, PIANI DI SICUREZZA, ECC.)
		i	ATTIVITÀ DI ESPROPRIO
		j	ADEGUAMENTO A NUOVE NORMATIVE
		k	ATTIVITÀ DI GESTIONE DELLA LINEA FERROVIARIA
		origine (vedi file allegato)	AB
	BC		Consorzio di Bonifica Chiese
	BS		Provincia di Brescia
	BV		Consorzio di Bonifica Veronese
	CA		Comune di Calcinato
	CS		Comune di Castelnuovo del Garda
	DE		Comune di Desenzano del Garda
	GC		Consorzio di Bonifica Garda - Chiese
	LN		Comune di Lonato
	LP		Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
	MA		Comune di Mazzano
	MB		MATM
	MD		Ministero della Difesa
	MI		MIBACT (oggi MIBAC)
	MN		Provincia di Mantova
	MT		Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
	PE		Comune di Peschiera del Garda
	PM		Comune di Ponti sul Mincio
	PV		Prefettura di Verona
	PZ		Comune di Pozzolengo
	RL		Regione Lombardia
	RV	Regione Veneto	
SA	Soprintendenza prov. Verona, Rovigo e venezia		
SN	Comune di Sona		
SO	Comune di Sommacampagna		
VE	Provincia di Verona		
VR	Comune di Verona		
reXX	Verbale di accordo con amministrazioni locali		

Il lavoro così svolto consente una lettura più agevole e una valutazione sintetica riportata nelle tabelle di cui sotto.

Matrice di Ottemperanza

Viene riportata la matrice di ottemperanza relativa alle prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n. 42/2017, in cui le suddette prescrizioni sono elencate e riportate con la loro numerazione originaria, seguite dalla colonna con il giudizio sintetico sull'esito degli esami condotti.

Il risultato della singola verifica, come esplicitato nella colonna finale della tabella – a valle delle valutazioni relative all'esame delle documentazioni progettuali, è stato espresso utilizzando la seguente scala di valutazione:

- Ottemperata (la prescrizione è stata soddisfatta);
- Parzialmente Ottemperata (una parte della prescrizione non è stata ottemperata per le ragioni poi esposte);
- Non Ottemperata (la prescrizione non è stata soddisfatta);
- Recepita (la prescrizione è stata ottemperata ma è relativa ad azioni future da verificare in fase di attuazione);
- Non Applicabile (la prescrizione non trova applicazione nella tratta o è stata trattata in altra procedura).

Si rimanda ad Allegato A per consultazione Tabella di Ottemperanza

Considerazioni Conclusive

L'analisi relativa al recepimento delle prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n. 42/2017, presenta un quadro riassuntivo di Ottemperanza o di recepimento delle indicazioni progettuali, riassunto nel prospetto successivo esposto.

In particolare, sulle 309 Prescrizioni, si puntualizza che risultano:

- dalla precedente analisi conclusa con parere n. 3045 CTVA del 14.06.2019 giusta Determina Direttoriale n. 239 del 05.07.2019:
 - Ottemperate n. 187 Prescrizioni
 - Parzialmente Ottemperate n. 1 (prescrizione n. 226)
 - Recepite n. 18
 - Non Applicabili n. 4

- dalla presente valutazione:
 - Ottemperate n. 47 Prescrizioni
 - Parzialmente ottemperata n. 1
 - Recepite n. 44

Le altre prescrizioni non ancora esaminate verranno portate in valutazione dal Proponente nelle fasi successive di progettazione ed esecuzione dei lavori attenendo per lo più a varianti localizzative e non localizzative.

2. VERIFICA AI SENSI DELL'ARTICOLO 169, C. 4, DEL D.LGS. 163/2006 PER IL PROGETTO ESECUTIVO "TRATTA AV/AC BRESCIA – VERONA: LOTTO FUNZIONALE BRESCIA EST – VERONA (ESCLUSO NODO DI VERONA). VARIANTI M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37

Il Proponente ha presentato istanza, agli enti competenti (MIT, MATTM, MiBACT, Regioni e Comuni interessati) per l'avvio della procedura amministrativa di verifica per 12 varianti non localizzative ai sensi dell'articolo 169, comma 4 del D.lgs. 163/2006 con nota prot. n. RFI-DIN-DIPAV.PC/PEC/P/2019/0000190 del 05.08.2019 come meglio descritto nella premessa amministrativa.

Oggetto dell'istanza ai sensi dei commi 3 e 4, art. 169 del Dlgs 163/2006 sono 12 varianti, che, come già detto in premessa, costituiscono essenzialmente il recepimento delle prescrizioni della Delibera CIPE n° 42/17 di approvazione del Progetto Definitivo e ne sviluppano le soluzioni progettuali, o costituiscono l'esito di approfondimenti condotti nel corso dello sviluppo del progetto esecutivo ed in particolare:

- A. **variante M3** rappresenta una modifica alla viabilità tra Via Statale e Via Santi Faustino e Giovita nel comune di Calcinato (BS) mediante la realizzazione di una nuova rotatoria, **che recepisce la prescrizione n. 186 della Delibera CIPE n. 42/2017;**
- B. **variante M5** rappresenta un insieme di modifiche al sottovia di Via Rovadino nel comune di Calcinato (BS), **che recepiscono le prescrizioni n. 187 e 188 della Delibera CIPE n. 42/2017;**
- C. **variante M7** rappresenta una modifica originata in fase di **approfondimento del progetto** ed inerente al cavalcavia di Via Moncalvo nel comune di Calcinato (BS);
- D. **variante M13** rappresenta interventi su Via Sirmione nel comune di Pozzolengo (BS), **che recepiscono la prescrizione n. 267 della Delibera CIPE n. 42/2017;**
- E. **variante M17** rappresenta una modifica originata in fase di **approfondimento del progetto** ed inerente alle vasche di accumulo ubicate in fregio alla trincea TR15 nel comune di Peschiera del Garda (VR);
- F. **variante M21** rappresenta la modifica al sottopasso di Via Mantovana nel comune di Castelnuovo del Garda (VR), **che recepisce la prescrizione n. 261 della Delibera CIPE n. 42/2017;**
- G. **variante M22** rappresenta modifiche al cavalcavia di Via Mongabia e connesse rotatorie nel comune di Castelnuovo del Garda (VR), **che recepiscono le prescrizioni n. 195 e 260 della Delibera CIPE n. 42/2017;**
- H. **variante M25** rappresenta modifiche al piazzale di stoccaggio della ditta Wierer **che recepiscono la prescrizione n. 279 della Delibera CIPE n. 42/2017** ed alla limitrofa viabilità di accesso alla piazzola di sicurezza AV nel comune di Lonato (BS), originata da **ottimizzazioni progettuali** in fase esecutiva;
- I. **variante M26** rappresenta la traslazione del tracciato ferroviario a sud per incrementare la distanza tra linea AV e linea storica per un tratto di circa 5 km nel comune di Sommacampagna (VR), originata da **ottimizzazioni progettuali** intervenute in fase esecutiva;
- J. **variante M28** rappresenta modifiche al sottovia di Via Mincio nei comuni di Sona (VR) e Sommacampagna (VR), **che recepiscono la prescrizione n. 242 della Delibera CIPE n. 42/2017** e tengono conto di **ottimizzazioni progettuali** in fase esecutiva;
- K. **variante M29** rappresenta lo spostamento del posto tecnologico PC/PJ di Verona nel comune di Sommacampagna (VR), originata da **ottimizzazioni progettuali** nell'ambito del progetto esecutivo;

- L. **variante M37** rappresenta la demolizione e ricostruzione del cavalcavia IV32 nel comune di Sona (VR), originata da **approfondimenti progettuali** in fase esecutiva.

Sul complesso delle varianti appare opportuno rilevare che, esaminata e valutata la documentazione presentata:

- nessuna variante determina variazione di costo rispetto al quadro economico riportato nella delibera CIPE n. 42/2017;
- nessuna delle varianti oggetto della presente documentazione assume rilievo localizzativo ai sensi del comma 3 dell'art. 169 del Dlgs 163/2006, in quanto tutte le modifiche ricadono sempre nella fascia di vincolo preordinato all'esproprio approvata dal CIPE e/o nel corridoio di riferimento a fini urbanistici delle zone di rispetto previste dall'articolo 12, comma 2, del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al d.P.R. 8 giugno 2001, n. 327, e successive modificazioni;
- nessuna delle varianti comporta sostanziali modificazioni rispetto al progetto approvato.

Premesso quanto sopra, per quanto riguarda l'impatto ambientale, la metodologia applicata dal Proponente si basa su un sistema ibrido, che prevede l'utilizzo di check-list (sì/no motivati) per un quadro conoscitivo ambientale generale, poi approfondito con riferimenti più di dettaglio-sito specifici, e tabelle di analisi pressioni-vulnerabilità componente per componente, completate da tabelle con valutazioni complessive di sintesi variante per variante.

Ciò nell'intento di analizzare la situazione attuale del territorio e dell'ambiente e, allo stesso tempo, di condurre tutte le valutazioni, in forma descrittiva e sintetica/tabellare, necessarie all'espressione di giudizio in merito al grado di significatività delle potenziali interferenze (positivo/di miglioramento, nullo/trascurabile, moderato, significativo) sia per la fase di costruzione / cantierizzazione che di esercizio delle opere.

Il principio adottato per cercare di minimizzare il grado di soggettività valutativa è stato quello di scomporre la sfera ambientale in singole componenti e il progetto (varianti) nelle diverse sub-varianti costituenti, applicando su queste ultime le valutazioni del caso, determinando a valle di questo lavoro gli esiti complessivi come contributo-somma dei singoli giudizi attribuiti. Analogo approccio è stato seguito suddividendo le macro-attività (di cantiere) nelle costituenti micro-attività e attribuendo giudizi valutativi di significatività su queste ultime per poi operare valutazioni globali su tutte le componenti in qualità di contributo-somma delle singole valutazioni micro-fase per micro-fase e componente per componente

Variante: M3 - Nuova rotatoria extralinea Via Statale – Via Santi Faustino e Giovita nel comune di Calcinato

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 Dlgs 163/2006) le variazioni sono interne al corridoio urbanistico e/o alle fasce di rispetto stradale

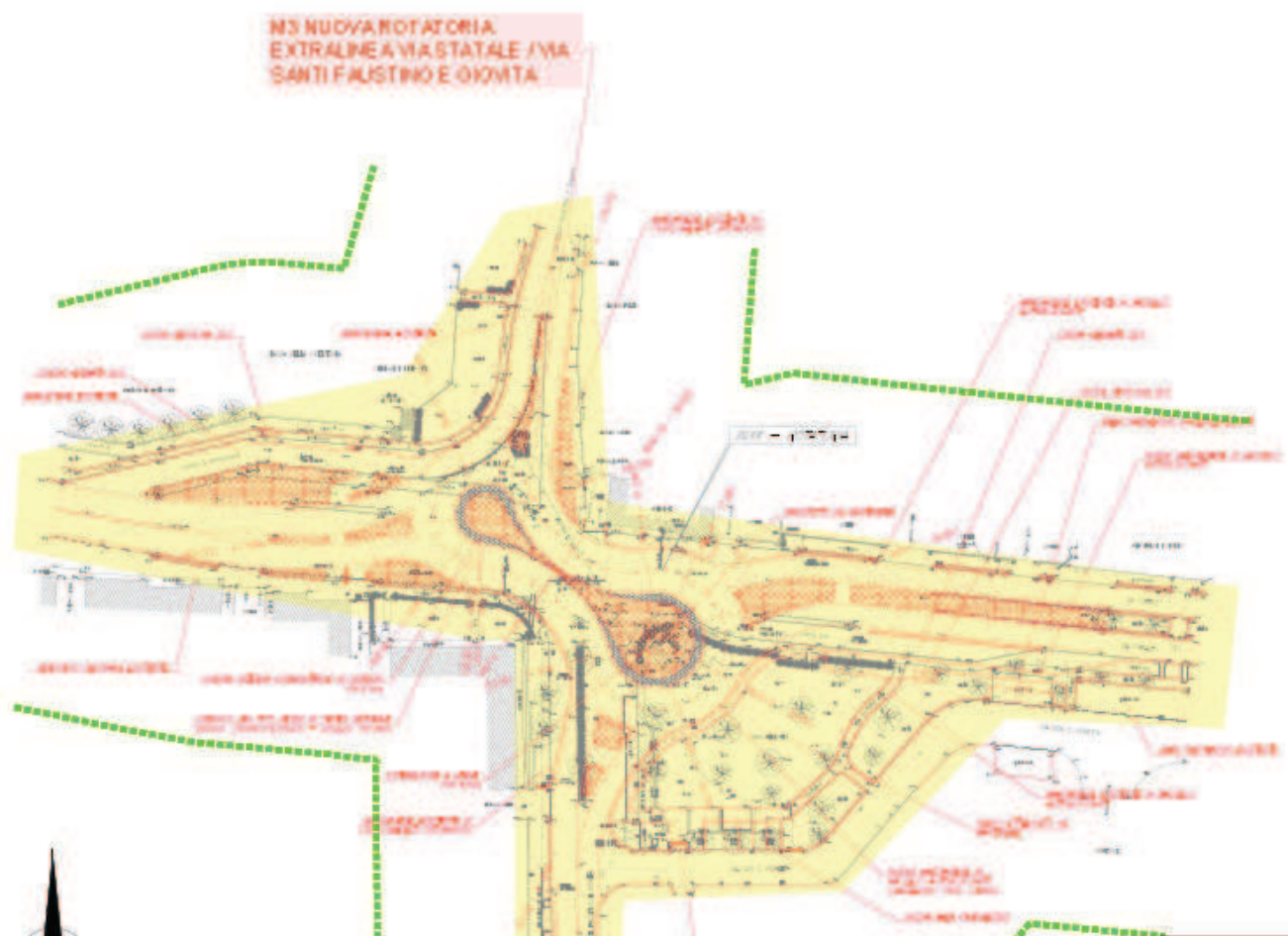
Località: Comune di Calcinato (BS)

Variazioni e relativa origine:

La variante consiste nella realizzazione di una nuova rotatoria (INX4) tra Via Statale e Via Santi Faustino e Giovita, in località Ponte San Marco.

La variante è originata dalla richiesta del Comune di Calcinato, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 186, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

L'intersezione tra via Statale e via Santi Faustino e Giovita viene riorganizzata mediante la realizzazione di una rotatoria a quattro rami, con forma a "fagiolo", ovvero costituita da quattro curve, alternativamente destrorse e sinistrorse. La carreggiata in rotatoria ha una larghezza di 7,00 m, con banchine larghe 0,50 m per ciascun lato. La piattaforma pavimentata ha larghezza pari a 8,00 m. Lungo il perimetro esterno sono previsti percorsi pedonali su marciapiede rialzato mediante cordolo prefabbricato in calcestruzzo. I rami d'ingresso in rotatoria presentano una corsia larga 3,50 m, mentre i rami in uscita una corsia larga 4,50 m. La banchina pavimentata è sempre pari a 0,50 m.





Valutazione ambientale

Per quanto riguarda l'esame delle potenziali interferenze indotte dalle variazioni apportate al progetto definitivo riportato nella relazione ambientale specifica, che esamina lo stato di fatto dell'ambiente interessato e le possibili interferenze indotte dalle modifiche in oggetto con riferimento a tutte le componenti ambientali, è emerso che per la fase di costruzione le potenziali interferenze ambientali sono trascurabili. In esercizio, la presenza della rotatoria complessivamente non altera la qualità dell'ambiente in cui si inserisce.

Matrice di sintesi delle potenziali interferenze per la fase di costruzione e di esercizio

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO	COMUNE	PROVINCIA						
M3	NUOVA ROTATORIA EXTRALINEA VIA STATALE / VIA SANTI FAUSTINO E GIOVITA	CIPE - 186	VOL. 03 CAP. 3	CALCINATO	BS						
FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M3	realizzazione di nuova rotatoria	-2	-1	-1	-1	0	-2	-2	-2	0	-2
M3	<i>Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere</i>	-2	-1	-1	-1	0	-2	-2	-2	0	-2
	<i>Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di cantiere</i>	-1		TRASCURABILE							
FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M3	realizzazione di nuova rotatoria	0	-1	-1	-1	0	0	0	0	0	0
M3	<i>Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio</i>	0	-1	-1	-1	0	0	0	0	0	0
	<i>Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di esercizio</i>	0		NULLO							
<u>Approfondimenti ambientali eseguiti:</u>											
Note: Dalle analisi svolte è risultata nulla la significatività dell'impatto in fase di esercizio e trascurabile quella in fase di costruzione.											

Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza	Positivo (+1)	Nulla (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)
---	---------------	-----------	-----------------------	-----------------------	----------------------------

Concludendo la variante consiste in un intervento di riorganizzazione di un incrocio stradale in un'area che non risulta sottoposta a tutele ambientali specifiche e, dall'esame della documentazione predisposta, non emergono criticità di carattere ambientale.

Variante: M5 - Modifiche al sottovia di Via Rovadino nel comune di Calcinato

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 Dlgs 163/2006) le variazioni sono interne al corridoio urbanistico e/o alle fasce di rispetto stradale

Località: Comune di Calcinato (BS)

Variazioni e relativa origine:

M5-1: modesta traslazione dell'asse del sottovia verso ovest e nuove vasche drenanti

La modesta traslazione (6 m) verso ovest dell'asse del sottovia (SL88) è da associarsi alle altre modifiche apportate alla viabilità, in particolare all'inserimento di una rotatoria a sud; la nuova progressiva diventa 101+393. La variazione si è originata dal confronto tecnico con Italferr.

La configurazione del sottopasso non subisce modifiche sostanziali rispetto a quella del Progetto Definitivo. L'altezza interna del manufatto scatolare viene incrementata da 6,2 a 6,7m (valore medio) ed è aggiunta una vasca drenante presso la rampa nord.

M5-2: traslazione verso sud della rotatoria all'incrocio con Via Pradella.

Richiesta originata dal Comune di Calcinato e dalla Regione Lombardia, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 187, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

Il diametro esterno della rotatoria rimane uguale a 46m, mentre la carreggiata diventa di larghezza pari a 9,0 m, costituita da due corsie di 3,50m e da due banchine laterali della larghezza pari ad 1,0m. Il tracciato del ramo verso ovest viene sensibilmente modificato rispetto a quello del Progetto Definitivo, rendendolo parallelo a quello di Via Rovadino e spostando verso sud il punto di collegamento con Via Pradella riducendo l'occupazione di suolo.

M5-3: modifica alla viabilità di accesso alle abitazioni a nord della linea AV.

Richiesta originata dal Comune di Calcinato, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 187, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

La viabilità di accesso alle abitazioni viene modificata utilizzando un percorso che minimizza il consumo dei suoli.

M5-4: realizzazione di pista ciclopedonale.

Richiesta originata dal Comune di Calcinato, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 188, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

Viene realizzata una pista ciclopedonale, dotata di illuminazione, lungo il nuovo collegamento tra Via Rovadino e Via Pradella, e lungo la Via Rovadino a sud e a nord della nuova rotatoria di progetto, fino all'incrocio con Via S. Anna. La pista ha una larghezza di 2,5m.

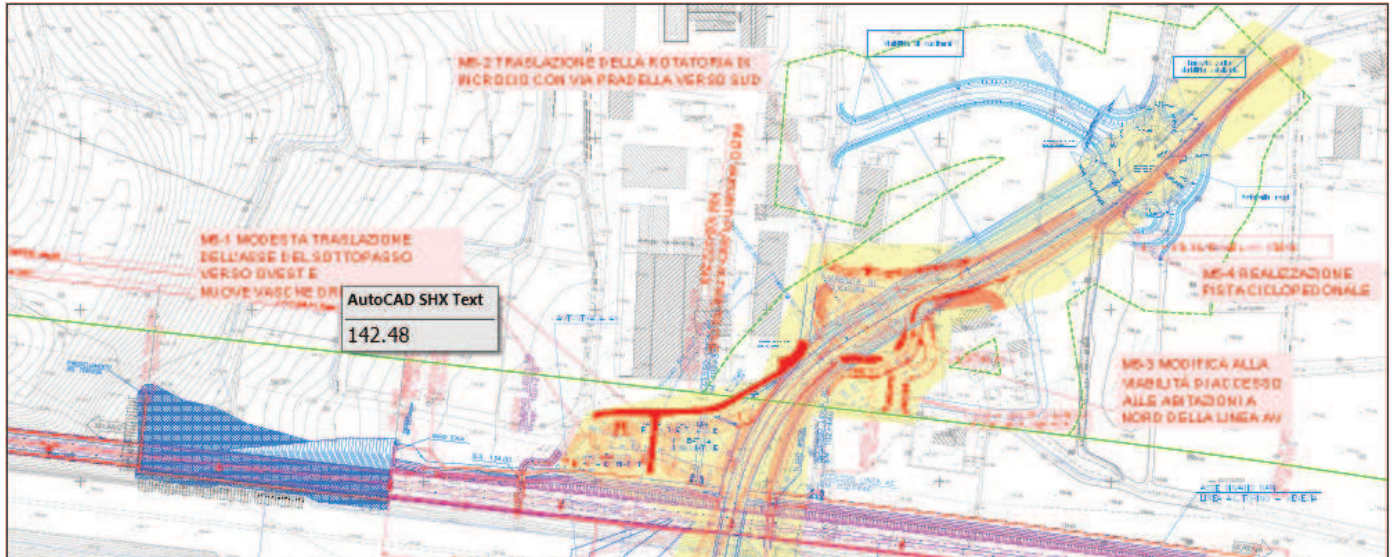
M5-5: Modifiche alla viabilità di accesso alle abitazioni a sud della linea AV.

Le modifiche si sono originate nell'ambito della procedura di Pubblica Utilità (PU148b) e dalla successiva richiesta avanzata dal Comune di Calcinato, così come concordata nel verbale sottoscritto il 04.08.2017.

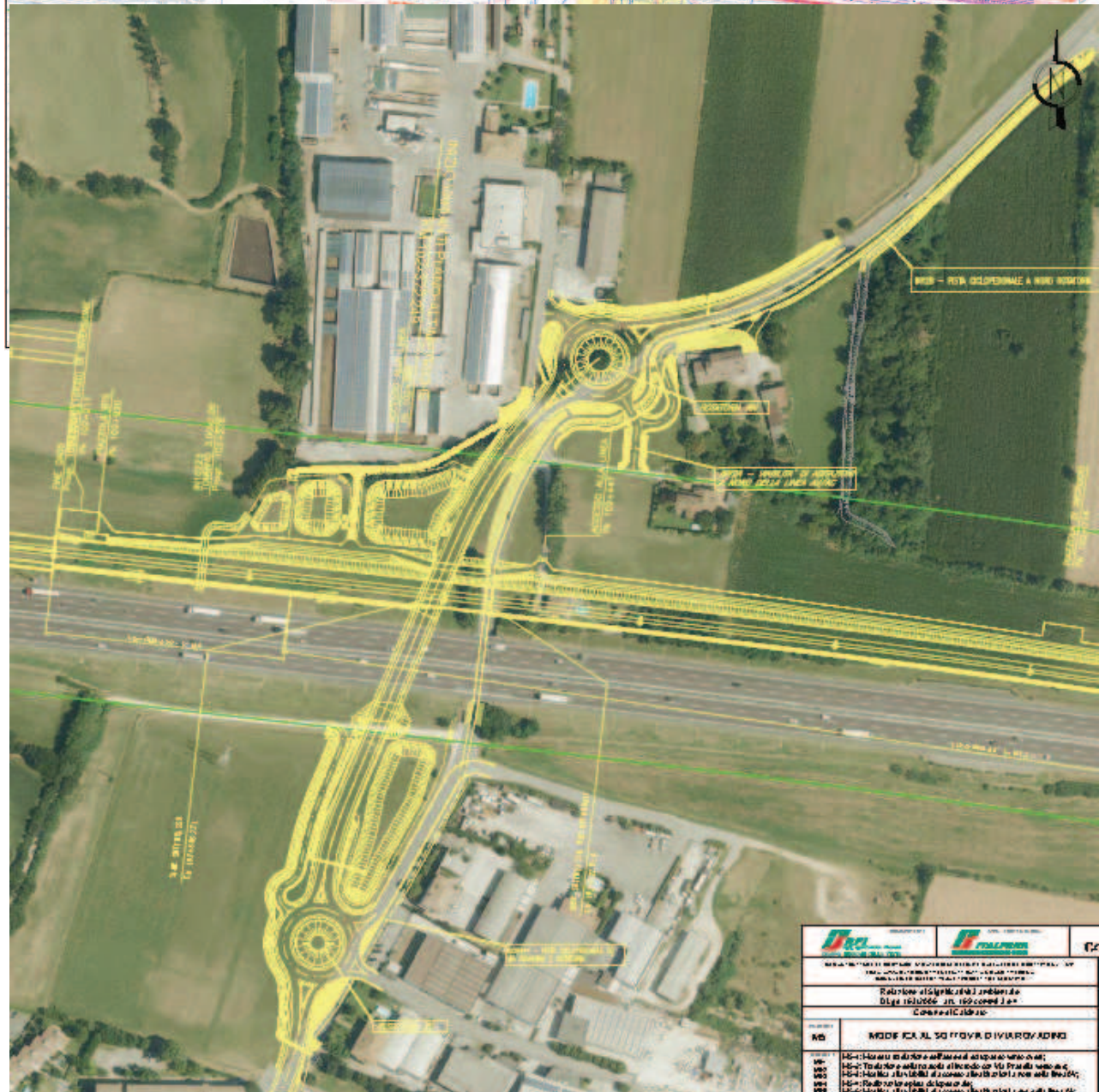
Le modifiche consistono in una limitata traslazione a ovest della rampa sud del sottovia e nella realizzazione di una rotonda che consente l'innesto alle menzionate viabilità di accesso.

La rotatoria ha diametro esterno pari a 44m e presenta una carreggiata anulare di larghezza pari a 9,0 m, costituita da due corsie di 3,50m e da due banchine laterali di larghezza pari ad 1,0m. Su tale rotatoria si innestano l'asse stradale principale e 1 ramo di collegamento con la viabilità esistente.

È stata inoltre prevista una serie di tronchi di ricucitura della viabilità esistente.



AutoCAD SHX Text
142.48



Autore:	
Disegnato:	
Elaborato:	
Volume:	02
Scale:	1:100
Tracciato:	100/100
Scale:	1:100

Direzione Regionale del Territorio e Urbanistica Direzione Provinciale del Territorio e Urbanistica Direzione Provinciale del Territorio e Urbanistica Direzione Provinciale del Territorio e Urbanistica	
NO	MODIFICA AL SOGGERNO DI VIABILITÀ
NO	10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-100

Valutazione ambientale

L'esame delle potenziali interferenze indotte dalle variazioni apportate al progetto definitivo riportato nella relazione ambientale specifica, che esamina lo stato di fatto dell'ambiente interessato e le possibili interferenze indotte dalle modifiche in esame con riferimento a tutte le componenti ambientali, mostra che per la fase di costruzione le potenziali interferenze ambientali sono analoghe, in termini di superfici occupate e attività da eseguire, a quelle previste nel progetto definitivo per la realizzazione del sottovia e dunque complessivamente il giudizio sull'impatto dovuto alle variazioni è nullo. In esercizio, la realizzazione della pista ciclopedonale, comporta un giudizio positivo dal punto di vista ambientale.

Matrice di sintesi delle potenziali interferenze per la fase di costruzione e di esercizio

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO	COMUNE	PROVINCIA
M5	MODIFICA AL SOTTOVIA DI VIA ROVADINO	CIPE - 187, 188; G-C-IF; PU148b	VOL. 3 CAP. 6	CALCINATO	BS

FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M5-1	modesta traslazione dell'asse del sottovia verso ovest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M5-2	traslazione verso sud della rotatoria all'incrocio con Via Pradella	-1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
M5-3	modifica alla viabilità di accesso alle abitazioni a nord della linea AV	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	0	-1
M5-4	realizzazione pista ciclopedonale	0	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	-1
M5-5	modifica alla viabilità di accesso alle abitazioni a sud della linea AV	0	-1	-1	-1	0	-2	-2	-2	0	-2

M5	Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di cantiere	0		NULLO							

FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M5-1	modesta traslazione dell'asse del sottovia verso ovest	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M5-2	traslazione verso sud della rotatoria all'incrocio con Via Pradella	0	1	1	0	0	-1	-1	-1	0	-1
M5-3	modifica alla viabilità di accesso alle abitazioni a nord della linea AV	0	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0
M5-4	realizzazione pista ciclopedonale	0	-1	1	-1	0	1	1	1	0	1
M5-5	modifica alla viabilità di accesso alle abitazioni a sud della linea AV	0	-2	-2	-1	0	0	0	0	0	0

M5	Significatività dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di esercizio	1		POSITIVO							

Approfondimenti ambientali eseguiti: -

Note: Sulla variante, a fronte di una potenzialità dell'impatto in fase di costruzione nulla, per la fase di esercizio è possibile esprimere un giudizio di impatto ambientale positivo. Infatti, gli interventi di modifica della viabilità sono finalizzati a ridurre il consumo di suolo agricolo ed a migliorare la viabilità di accesso alle abitazioni ed ai fondi agricoli e, per quanto possibile, sulla sede delle attuali strade poderali. Il giudizio risulta positivo inoltre per la prevista realizzazione della pista ciclabile.

Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza	Positivo (+1)	Nulla (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)
---	---------------	-----------	-----------------------	-----------------------	----------------------------

In sintesi, le variazioni all'opera prevista nel progetto definitivo sono finalizzate a ridurre l'occupazione di suolo, migliorare l'accessibilità stradale e integrare una pista ciclopedonale. Conseguentemente, dall'esame della documentazione predisposta e con riferimento alle variazioni intervenute non emergono criticità di carattere ambientale.

Valutazione ambientale

Per quanto riguarda l'esame delle potenziali interferenze indotte dalle variazioni apportate al progetto definitivo si rimanda alla relazione specifica, che esamina lo stato di fatto dell'ambiente interessato e le possibili interferenze indotte dalle modifiche in esame con riferimento a tutte le componenti ambientali, è risultato che in considerazione delle caratteristiche della variante e delle limitate aree interessate, l'impatto atteso per le variazioni apportate è nullo.

Matrice di sintesi delle potenziali interferenze per la fase di costruzione e di esercizio

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO		COMUNE					PROVINCIA	
M7	MODIFICA AL CAVALCAVIA DI VIA MONCALVO	Delibera CIPE GC-IF	VOL. 03 CAP. 7		CALCINATO					BS	
FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M7	inserimento di vasche drenanti in corrispondenza delle rampe sud e nord	-2	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0
M7	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere</i>	-2	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0
M7	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di cantiere</i>	0		NULLO							
FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M7	inserimento di vasche drenanti in corrispondenza delle rampe sud e nord	0	-1	-1	-1	-1	0	0	0	0	0
M7	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio</i>	0	-1	-1	-1	-1	0	0	0	0	0
M7	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di esercizio</i>	0		NULLO							
Approfondimenti ambientali eseguiti: -											
Note: -											

Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza	Positivo (+1)	Nulla (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)
---	---------------	-----------	-----------------------	-----------------------	----------------------------

Concludendo si tratta di interventi limitati in un'area che non risulta sottoposta a tutele ambientali specifiche. Dall'esame della documentazione predisposta non emergono criticità di carattere ambientale connesse con la modifica progettuale.

Variante: M13- Interventi su Via Sirmione nel Comune di Pozzolengo

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 Dlgs 163/2006) le variazioni sono interne al corridoio urbanistico e/o alle fasce di rispetto stradale

Località: Comune di Pozzolengo (BS)

Variazioni e relativa origine:

M13-1: realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dell'incrocio dei tre rami di Via Sirmione.

La realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dell'incrocio dei tre rami di Via Sirmione è originata dal Comune di Pozzolengo, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 267, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017. L'intervento sarà realizzato anche per agevolare il transito dei mezzi di cantiere che interesseranno la Via Sirmione nel periodo di costruzione delle opere ferroviarie.

L'intersezione su via Sirmione viene riorganizzata mediante la realizzazione di una rotatoria circolare a tre rami, composta da una aiuola circolare di raggio pari a 16.00 m, una carreggiata larga 7.00 m completata da banchine laterali da 1.00 m ciascuna, per un diametro esterno pari a 50.00 m. La piattaforma pavimentata ha larghezza pari a 9.00 m. I rami d'ingresso in rotatoria presentano una corsia larga 3.50 m, mentre i rami in uscita una corsia larga 4.50 m. La banchina pavimentata in sinistra è sempre pari a 0.50 m, mentre in destra è pari a 1.00 m.

M13-2: realizzazione di un tratto di marciapiede

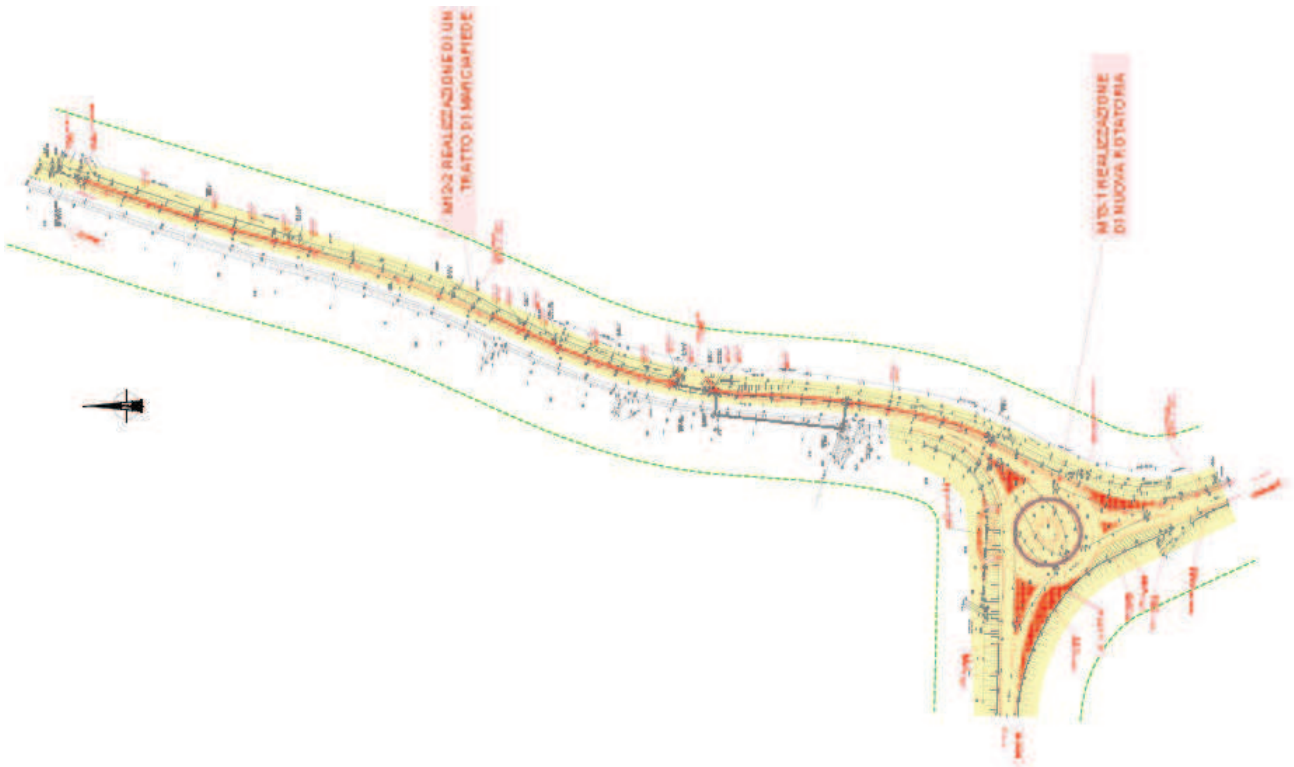
Anche la realizzazione di un tratto di marciapiede sul lato est di Via Sirmione, dalla rotonda fino all'intersezione di Via Benaco è originata dal Comune di Pozzolengo, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 267, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017. L'intervento sarà realizzato per garantire un adeguato livello di sicurezza per Via Sirmione che sarà interessata dal transito dei mezzi di cantiere durante la fase di costruzione della linea AV.

Il marciapiede, realizzato in luogo dell'arginello erboso, ha uno sviluppo di circa 500m, è rialzato di 15 cm sul piano stradale, ed è delimitato su entrambi i lati da cordoli prefabbricati in calcestruzzo.

Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona".

Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 Lotto costruttivo 1 (Pacchetti 4 - 5 - 6)

Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006 Varianti codici M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37



Valutazione ambientale

Dall'esame delle potenziali interferenze indotte dalle variazioni apportate al progetto definitivo come riportato nella relazione ambientale specifica è emerso che per le fasi di costruzione e di esercizio le potenziali interferenze ambientali sono da ritenersi nulle o trascurabili in relazione al contesto interessato ed alle limitate opere da realizzare.

Matrice di sintesi delle potenziali interferenze per la fase di costruzione e di esercizio

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO			COMUNE			PROVINCIA		
M13	INTERVENTI SU VIA SIRMIONE	Delibera CIPE 267	VOL. 04 CAP. 10			POZZOLENGO			VR		
FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetiche	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M13-1	realizzazione di nuova rotatoria	-2	-1	-1	-1	0	-2	-2	-2	0	-2
M13-2	realizzazione di un tratto di marciapiede	-2	-1	-1	-1	0	0	0	0	0	0
M13	Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere	-2	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	-1
	Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di cantiere	0		NULLO							
FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetiche	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M13-1	realizzazione di nuova rotatoria	-4	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0
M13-2	realizzazione di un tratto di marciapiede	0	-1	1	0	0	0	0	0	0	0
M13	Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio	-2	-1	1	0	0	0	0	0	0	0
	Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di esercizio	0		NULLO							
Approfondimenti ambientali eseguiti -											
Note: La valutazione ambientale relativa alla realizzazione delle prescritte opere in oggetto ha dato luogo ad un giudizio complessivo di significatività di impatto nullo sia in fase di costruzione che in fase di esercizio. L'unica modesta interferenza è stata segnalata a carico delle acque superficiali per lo scarico delle acque piovane della rotatoria.											
Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza		Positivo (+1)	Nulla (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)					

Concludendo si tratta di interventi di ottimizzazione stradale prescritti dal CIPE in un'area che non risulta sottoposta a tutele ambientali specifiche. Dall'esame della documentazione predisposta non emergono criticità di carattere ambientale.

Variante: M17- Modifica alle vasche di accumulo ubicate in fregio alla trincea TR15 nel Comune di Peschiera del Garda

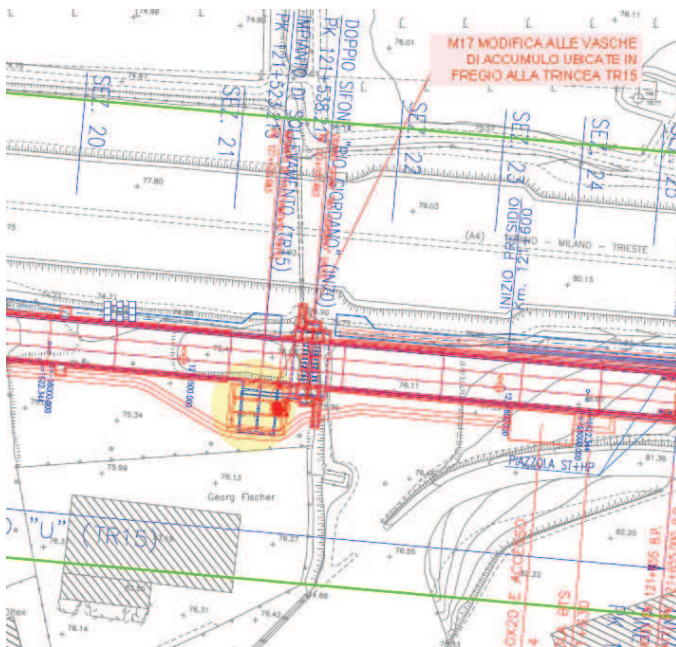
Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 Dlgs 163/2006) le variazioni sono interne al corridoio urbanistico e/o alle fasce di rispetto stradale

Località: Comune di Peschiera del Garda (VR)

Variazioni e relativa origine:

La variante consiste in un leggero incremento della dimensione delle vasche e nel loro posizionamento – insieme alla stazione di sollevamento - in area esterna adiacente al muro ad U della trincea con diverso orientamento rispetto alla soluzione del progetto definitivo.

Si tratta di modifica progettuale originata dalla richiesta di Italferr ed inerente i criteri di dimensionamento. Le nuove dimensioni in pianta del manufatto che alloggia le vasche e la stazione di sollevamento sono pari a 14,10m x 16,25m.



Valutazione ambientale

Per quanto riguarda l'esame delle potenziali interferenze indotte dalle variazioni apportate al progetto definitivo così come riportato nella documentazione ambientale prodotta, è emerso che per la fase di costruzione le potenziali interferenze ambientali sono analoghe a quelle previste nel progetto definitivo per la realizzazione delle vasche di drenaggio e dunque, complessivamente, il giudizio di impatto sulle variazioni risulta nullo. In esercizio, la modifica alle vasche, sebbene orientate in modo diverso e di dimensioni maggiori, non modifica gli impatti attesi.

Matrice di sintesi delle potenziali interferenze per la fase di costruzione e di esercizio

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO		COMUNE				PROVINCIA		
M17	MODIFICA DELLE DIMENSIONI DELLE VASCHE DI ACCUMULO UBICATE IN FREGIO ALLA TRINCEA TR15	GC-IF	VOL. 05 CAP. 14		PESCHIERA				VR		
FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M17	modifica delle dimensioni delle vasche di accumulo	-1	0	0	-1	0	0	0	0	0	0
M17	Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere	-1	0	0	-1	0	0	0	0	0	0
	Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di cantiere	0		NULLO							
FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M17	modifica delle dimensioni delle vasche di accumulo	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M17	Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di esercizio	0		NULLO							
Approfondimenti ambientali eseguiti: - Note: In relazione alla limitatezza delle modifiche inerenti le opere in oggetto, il giudizio di significatività ambientale è risultato nullo sia per la fase di costruzione sia per la fase di esercizio.											

Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza	Positivo (+1)	Nulla (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)
---	---------------	-----------	-----------------------	-----------------------	----------------------------

Concludendo si tratta di modifiche limitate finalizzate ad un miglior smaltimento delle acque meteoriche in un'area che non risulta sottoposta a tutele ambientali specifiche. Dall'esame della documentazione predisposta non emergono criticità di carattere ambientale connesse con la modifica progettuale.

Variante: M21- modifiche al sottopasso di Via Mantovana nel comune di Castelnuovo del Garda

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 Dlgs 163/2006) le variazioni sono interne al corridoio urbanistico e/o alle fasce di rispetto stradale

Località: Comune di Castelnuovo del Garda (VR)

Variazioni e relativa origine:

M21-1: eliminazione del nuovo sottovia previsto e della relativa viabilità (SL90).

Richiesta originata dal Comune di Castelnuovo del Garda, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 261, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

La richiesta è finalizzata a minimizzare il consumo di suolo; in sostituzione del sottovia SL90 sarà realizzato un sottovia a minor impatto (SLF5) come descritto nel successivo punto M21-2.

M21-2: realizzazione di un sottovia sotto la linea AV come prolungamento dell'attuale sottovia sotto l'autostrada A4 (SLF5).

Richiesta originata dal Comune di Castelnuovo del Garda, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 261, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

Il progetto prevede il mantenimento del tracciato attuale di Via Mantovana, realizzando un sottovia sotto la linea AV/AC, intersecata alla progressiva 126+852, in prosecuzione dei sottovia esistenti sotto la viabilità S.S.11 e sotto l'autostrada A4, con un franco di 4.50 m in deroga al franco altimetrico minimo di 5.0 m previsto da D.M. 05/11/2001.

L'intervento ha un'estensione complessiva di circa 104 m, e si sviluppa dalla strada di accesso al piazzale del fabbricato FA44 sino all'imbocco sud del sottovia sotto Autostrada A4; il tracciato planimetrico di progetto si mantiene sulla sede della viabilità attuale, e prevede un rettilineo iniziale di circa 71m su cui viene realizzato il sottovia AV/AC, una curva di raggio 110 m, e un successivo rettilineo di circa 18m.

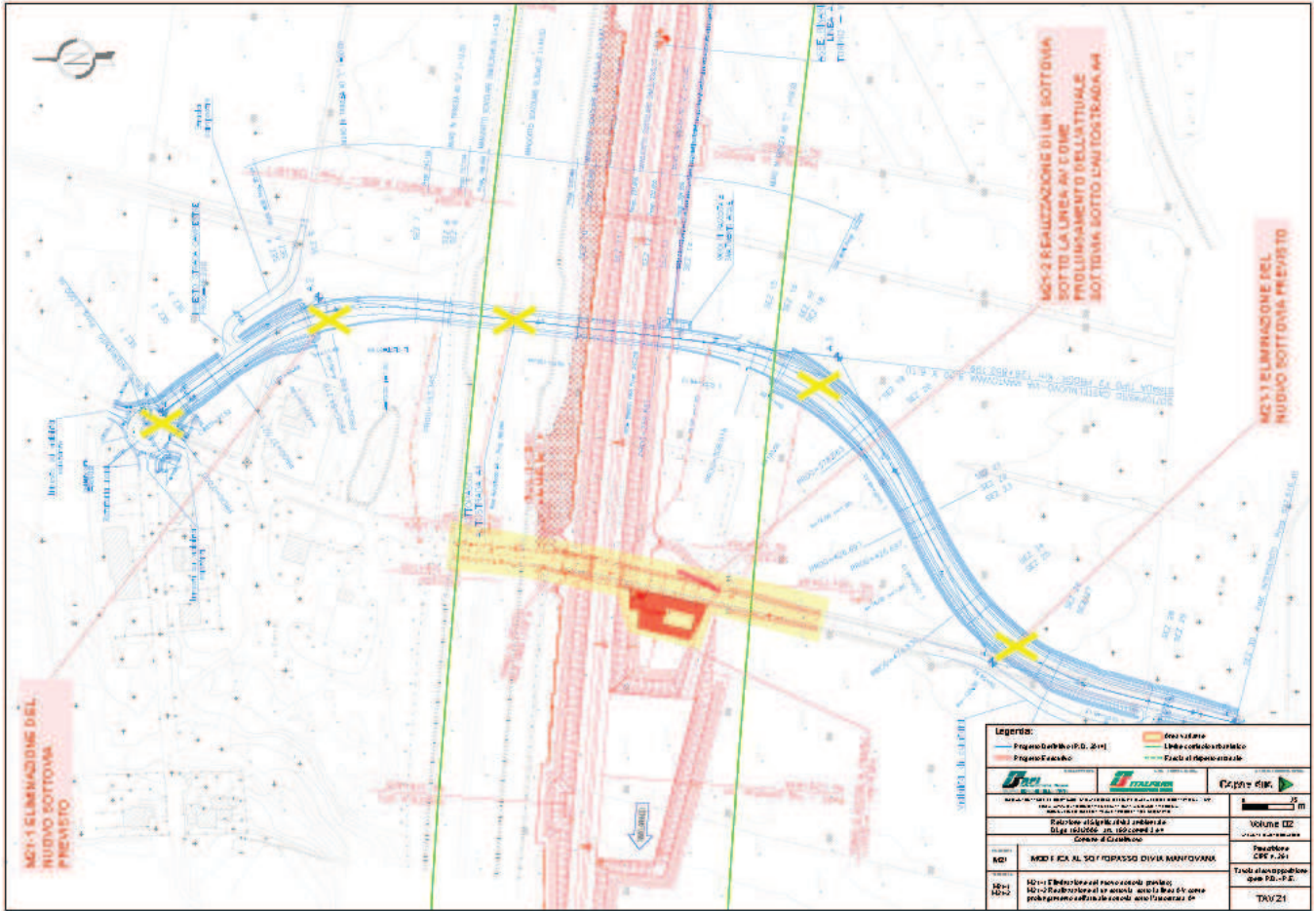
La piattaforma stradale è costituita da due corsie da 3.25m (una per senso di marcia) e banchine da 1.00 m, per una larghezza totale di 8.50 m. Nel raccordo a nord, la piattaforma di progetto ha larghezza sostanzialmente pari a quella esistente. Nel raccordo a sud con la viabilità esistente, la piattaforma di progetto viene rastremata fino a raccordarsi alla larghezza della piattaforma esistente, pari a circa 5 m.

Non vi sono interferenze dell'intervento con viabilità locali, e pertanto non si prevedono viabilità di ricucitura.

Il sottovia è costituito da un manufatto scatolare in calcestruzzo armato avente sezione interna di 9.30m x 5.30m – tale da garantire un franco altimetrico di 4.50m - e lunghezza di 16.40m.

Le rampe di accesso al sottovia sono caratterizzate da muri ad U di altezza variabile e sviluppo complessivo pari a circa 88m.

Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona".
 Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 Lotto costruttivo 1 (Pacchetti 4 - 5 - 6)
 Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006 Varianti codici M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37



Valutazione ambientale

Come riportato nella relazione ambientale specifica, che esamina lo stato di fatto dell'ambiente interessato e le possibili interferenze indotte dalle modifiche in esame con riferimento a tutte le componenti ambientali, sia per la fase di costruzione sia per la fase di esercizio le modifiche prescritte dal CIPE comporteranno un impatto ambientale positivo riducendo in modo significativo sia le aree interessate sia le opere da realizzare.

Matrice di sintesi delle potenziali interferenze per la fase di costruzione e di esercizio

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO	COMUNE	PROVINCIA
M21	MODIFICA AL SOTTOPASSO DI VIA MANTOVANA	Delibera CIPE 261	VOL. 06 CAP. 18	CASTELNUOVO	VR

FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI	Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica	
RIF	DESCRIZIONE										
M21-1	eliminazione del nuovo sottovia previsto e della relativa viabilità										
M21-1	realizzazione di un sottovia sotto la linea AV come prolungamento dell'attuale sottovia sotto l'autostrada A4										
M21	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere</i>										
M21	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di cantiere</i>										

FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI	Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica	
RIF	DESCRIZIONE										
M21-1	eliminazione del nuovo sottovia previsto e della relativa viabilità										
M21-1	realizzazione di un sottovia sotto la linea AV come prolungamento dell'attuale sottovia sotto l'autostrada A4										
M21	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio</i>										
M21	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di esercizio</i>										

Approfondimenti ambientali eseguiti: -											
Note: L'esame del potenziale impatto in fase di esercizio ed in fase di costruzione della variante in oggetto ha messo in evidenza il miglioramento ambientale atteso per entrambe le fasi.											

Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza	Positivo (+1)	Nulla (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)
---	---------------	-----------	-----------------------	-----------------------	----------------------------

Concludendo si tratta di interventi di ottimizzazione stradale prescritti dal CIPE finalizzati a ridurre significativamente le interferenze sia in fase realizzativa sia in fase di esercizio.

Variante: M22- Modifiche al cavalcavia di Via Mongabia e connesse rotatorie nel comune di Castelnuovo del Garda

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 Dlgs 163/2006) le variazioni sono interne al corridoio urbanistico e/o alle fasce di rispetto stradale

Località: Comune di Castelnuovo del Garda (VR)

Variazioni e relativa origine:

M22-1: allargamento dell'impalcato del cavalcavia e della piattaforma delle rampe per permettere l'inserimento di una pista ciclabile.

Richiesta originata dal Comune di Castelnuovo del Garda e dalla Regione Veneto, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 195, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

L'allargamento è di circa 2,5m. La sezione trasversale dell'opera è costituita da una sede carrabile di 9.50 m, e da due cordoli esterni larghezza complessiva pari a 2.30 m che ospitano una pista ciclopedonale da 1.50 m (sul lato est). La nuova progressiva di intersezione tra l'asse del cavalcavia e la linea ferroviaria diventa 128+750. La lunghezza del cavalcavia, il numero di campate e la configurazione delle pile non subiscono modifiche.

M22-2: modifica nell'assetto della rotatoria posta al termine della rampa nord e l'aggiunta di una ulteriore rotatoria.

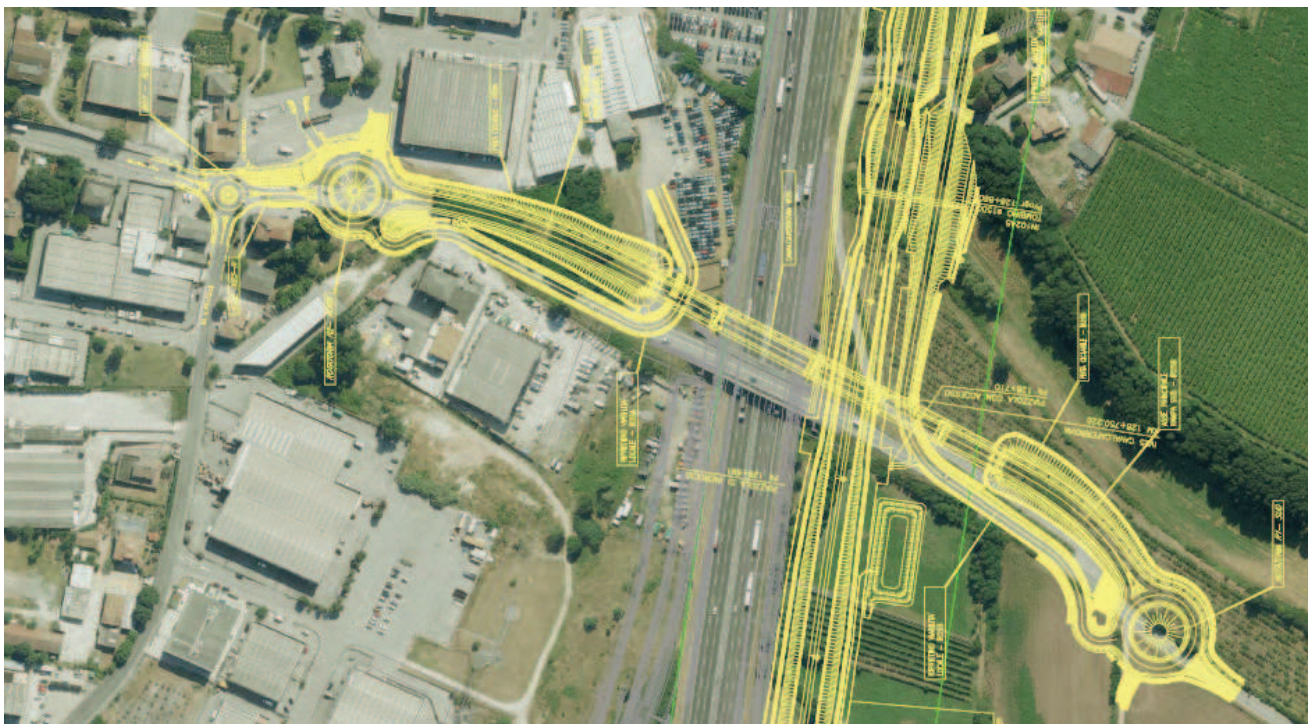
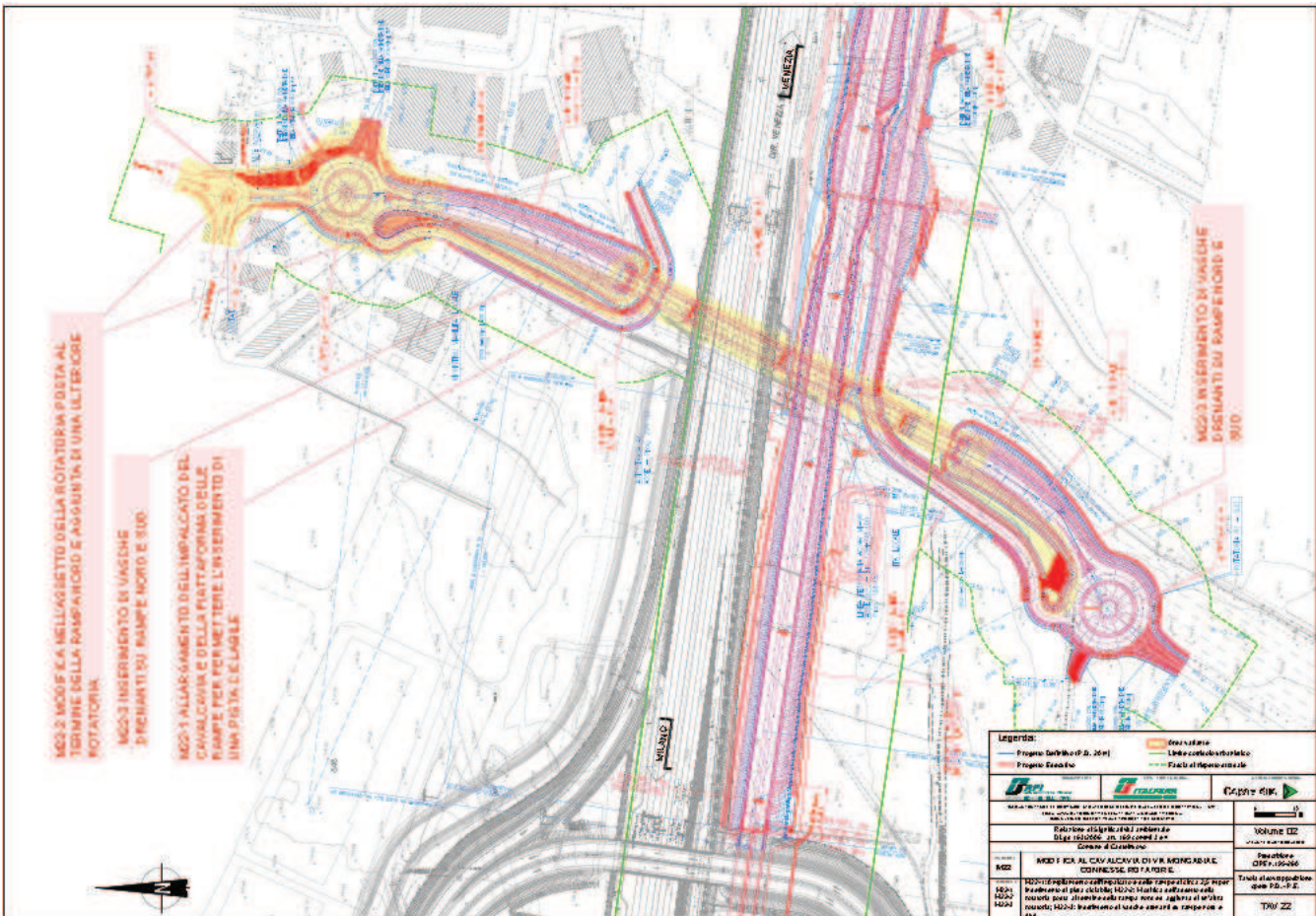
Richiesta originata dal Comune di Castelnuovo del Garda, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 260, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

La rotatoria nord assume un diametro esterno pari a 45 m, e presenta una carreggiata anulare di larghezza pari a 9,0 m, costituita da due corsie di 3,50 m e da due banchine laterali della larghezza pari ad 1,0m. Su tale rotatoria si innestano l'asse stradale precedentemente descritto e 3 rami di collegamento con la viabilità esistente. A nord è stata prevista una ulteriore rotatoria - posta a nord della precedente - di diametro esterno pari a 26 m per agevolare l'accesso nella stessa di Via Sei Fontane e Via Galilei. Anche questa rotatoria presenta una carreggiata anulare di larghezza pari a 9,0 m, costituita da due corsie di 3,50 m e da due banchine laterali della larghezza pari ad 1,0m.

La rotatoria sud assume (per effetto dell'allargamento per inserimento della pista ciclabile) un diametro esterno pari a 50 m, e presenta una carreggiata anulare di larghezza pari a 9,0 m, costituita da due corsie di 3,50 m e da due banchine laterali della larghezza pari a 1,0 m. Su tale rotatoria si innestano l'asse stradale precedentemente descritto e 3 rami di collegamento con la viabilità esistente.

M22-3: inserimento di vasche drenanti in prossimità della rampa sude nord

L'inserimento di vasche drenanti in prossimità della rampa sud e nord del cavalcavia è una modifica progettuale richiesta da Italferr e finalizzata al corretto smaltimento delle acque piovane provenienti dalla piattaforma del cavalcavia. Le vasche sono ubicate in aree intercluse presso le rampe per non consumare ulteriore suolo.



Valutazione ambientale

Dall'esame delle potenziali interferenze indotte dalle variazioni apportate al progetto definitivo come riportato nella relazione ambientale specifica, è emerso che per la fase di costruzione le potenziali interferenze ambientali sono confrontabili con quelle previste nel progetto definitivo per la realizzazione

Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona".

Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 Lotto costruttivo 1 (Pacchetti 4 – 5 – 6)

Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006 Varianti codici M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37

del sottovia e dunque complessivamente il giudizio sull'impatto dovuto alle variazioni è nullo. In esercizio, la realizzazione della pista ciclopedonale, comporta un giudizio positivo dal punto di vista ambientale.

Matrice di sintesi delle potenziali interferenze per la fase di costruzione e di esercizio

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO	COMUNE	PROVINCIA						
M22	MODIFICA AL CAVALCAVIA DI VIA MONGABIA E CONNESSE ROTATORIE	Delibera CIPE GC-IF	VOL. 06 CAP. 19	CASTELNUOVO	VR						
FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M22-1	Allargamento dell'impalcato del cavalcavia e della piattaforma delle rampe per permettere l'inserimento di una pista ciclabile	0	0	0	0	0	-1	-1	-1	0	-1
M22-2	Modifica nell'assetto della rotatoria posta al termine della rampa nord e aggiunta di una ulteriore rotatoria	-1	0	0	-1	0	-1	-1	-1	0	-1
M22-3	inserimento di vasche drenanti su rampe nord e sud	-2	-1	0	-1	-1	0	0	0	0	0
M22	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere</i>	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M22	<i>Giudizio complessivo di significatività della variante - Fase di cantiere</i>	0		NULLO							
FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M22-1	Allargamento dell'impalcato del cavalcavia e della piattaforma delle rampe per permettere l'inserimento di una pista ciclabile	0	0	1	0	0	1	1	1	0	1
M22-2	Modifica nell'assetto della rotatoria posta al termine della rampa nord e aggiunta di una ulteriore rotatoria	-1	0	0	-1	0	0	0	0	0	0
M22-3	inserimento di vasche drenanti su rampe nord e sud	0	-2	-2	-1	-1	0	0	0	0	0
M22	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio</i>	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1
M22	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di esercizio</i>	1		POSITIVO							
<p>Approfondimenti ambientali eseguiti: -</p> <p>Note: Il giudizio di significatività nullo per la fase di costruzione è motivato, in generale, dalla modesta entità delle opere in variante. In fase di esercizio la significatività dell'impatto è risultata positiva per l'inserimento, sul cavalcavia, della pista ciclabile.</p>											
Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza		Positivo (+1)	Nulla (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)					

In sintesi, si tratta di interventi di ottimizzazione stradale prescritti dal CIPE in un'area che non risulta sottoposta a tutele ambientali specifiche. Dall'esame della documentazione predisposta non emergono criticità di carattere ambientale.

Variante: M25- Piazzale di stoccaggio Wierer e viabilità di accesso alla piazzola di sicurezza nel comune di Lonato

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 Dlgs 163/2006) le variazioni sono interne al corridoio urbanistico e/o alle fasce di rispetto stradale

Località: Comune di Lonato (BS)

Variazioni e relativa origine:

M25-1: realizzazione del piazzale di stoccaggio per la ditta Wierer

La variante consiste nella realizzazione di un piazzale al servizio della ditta Wierer.

La variante è originata da richiesta del Comune di Lonato, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 13.05.2016, e recepita, come prescrizione n. 279, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

Il piazzale di stoccaggio della ditta Wierer viene realizzato ad ovest dei piazzali attuali e a nord della nuova linea ferroviaria, in corrispondenza della progressiva 105+200, ed ha una superficie di circa 6.600 mq.

M25-2: viabilità di accesso alla piazzola di sicurezza

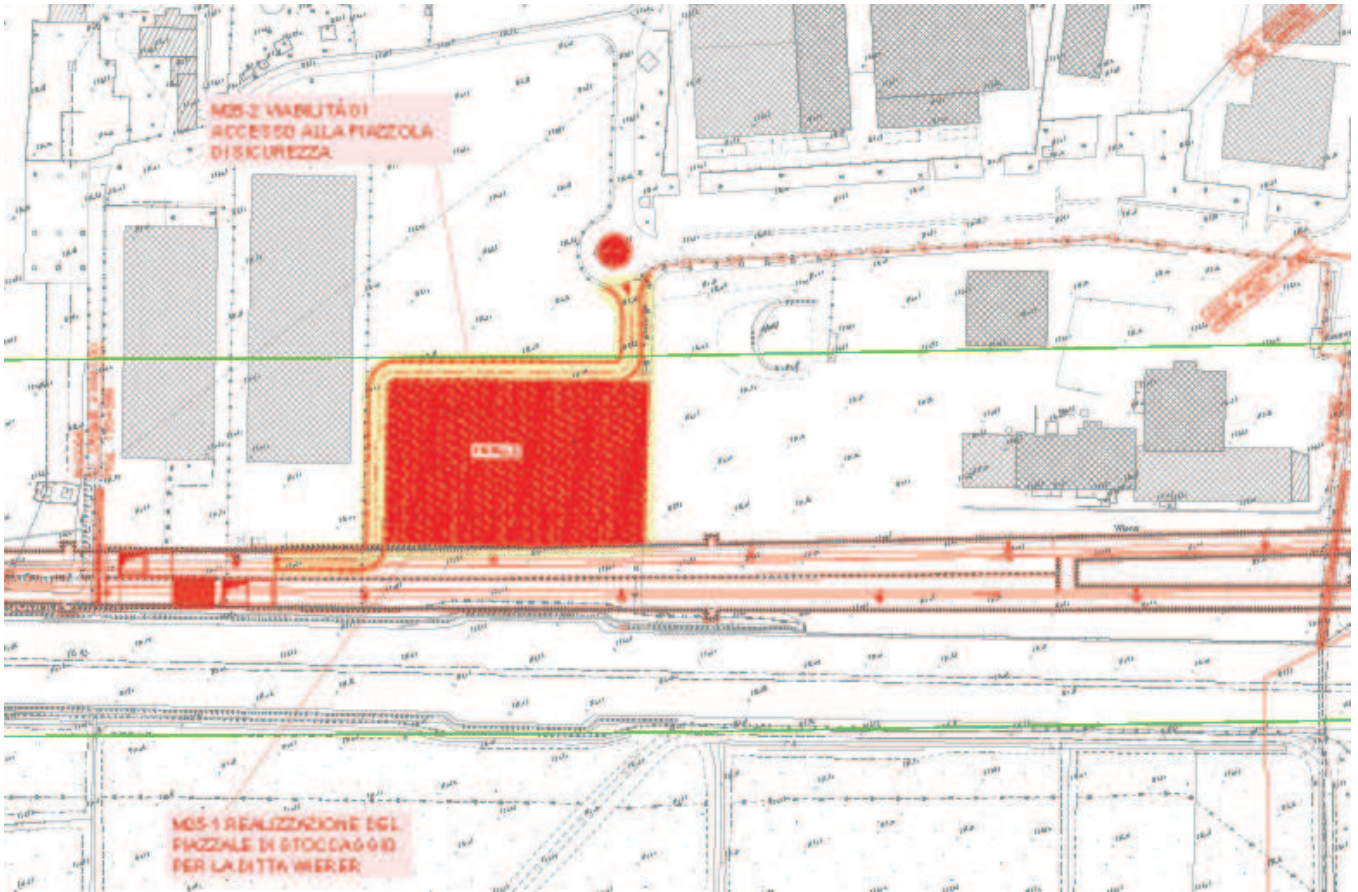
Sulla sommità della GA06 (Galleria Artificiale Lonato Ovest) alla pk 0+960 Binario Dispari e alla pk 105+154.84 Binario Pari sono collocati i camini di discontinuità fumi; essi sono posizionati nel punto di transizione tra setto pieno e setto finestrato della Galleria e servono a garantire che, in caso di incendio in una delle due canne, il fumo non invada la canna libera che viene utilizzata come "luogo sicuro" per l'esodo dei passeggeri.

È stato necessario per il loro funzionamento collocare alla pk 105+133.767 una cabina MT/BT. La cabina deve essere accessibile pertanto è stata realizzata una strada di accesso di 229.50 m larghezza piattaforma 6.50 m, larghezza adottata per le strade locali di categoria F (come da D.M. 5-11-2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade") con soluzione base a due corsie di marcia da 3,25 m, priva di banchine laterali, velocità di progetto 60 km/h, ambito urbano come indicato nel Manuale di progettazione RFI 2016. La viabilità ha origine dalla rotatoria esistente di Via Maestri del Lavoro, in comune di Lonato, si sviluppa, in parte, parallelamente al piazzale della ditta Wierer ed in parte si sviluppa sulla sommità della canna dispari della galleria GN02, fino a raggiungere la Cabina elettrica.

Valutazione ambientale

Non sono previste potenziali interferenze ambientali indotte dalle variazioni apportate al progetto definitivo, come riportato nella relazione ambientale specifica, sia per la fase di costruzione sia per la fase di esercizio, in relazione alla tipologia di interventi che saranno realizzati in un contesto industriale.

Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona".
Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 Lotto costruttivo 1 (Pacchetti 4 - 5 - 6)
Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006 Varianti codici M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37



Matrice di sintesi delle potenziali interferenze per la fase di costruzione e di esercizio

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO			COMUNE			PROVINCIA		
M25	PIAZZALE DI STOCCAGGIO WIERER E VIABILITA' DI ACCESSO ALLA PIAZZOLA DI SICUREZZA	Delibera CIPE 279 GC-IF	VOL. 06 CAP. 22			CASTELNUOVO			VR		
FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M25-1	realizzazione del piazzale di stoccaggio per la ditta Wierer	0	-1	0	0	0	-1	-1	-1	0	-1
M25-2	viabilità di accesso alla piazzola di sicurezza	0	-1	0	0	0	-1	-1	-1	0	-1
M25	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere</i>	0	-1	0	0	0	-1	-1	-1	0	-1
	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di cantiere</i>	0		NULLO							
FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M25-1	realizzazione del piazzale di stoccaggio per la ditta Wierer	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	0
M25-2	viabilità di accesso alla piazzola di sicurezza	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	0
M25	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio</i>	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	0
	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di esercizio</i>	0		NULLO							
Approfondimenti ambientali eseguiti: -											
Note: L'esame del potenziale impatto in fase di esercizio ed in fase di costruzione della variante in oggetto ha messo in evidenza l'assenza di potenziali impatti sull'ambiente.											
Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza		Positivo (+1)	Nulla (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)					

Gli interventi in oggetto prescritti dal CIPE ricadono in area industriale e, dall'esame della documentazione predisposta, non emergono criticità di carattere ambientale.

Variante: M26- Traslazione del tracciato ferroviario a sud per incrementare la distanza tra la linea AV e la linea storica per un tratto di circa 5 km nel comune di Sommacampagna

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 Dlgs 163/2006) le variazioni sono interne al corridoio urbanistico e/o alle fasce di rispetto stradale

Località: Comune di Sommacampagna (VR)

Variazioni e relativa origine:

M26-1: traslazione del tracciato (per un massimo di 6 m) per miglioramento delle risoluzioni di interferenza idraulica

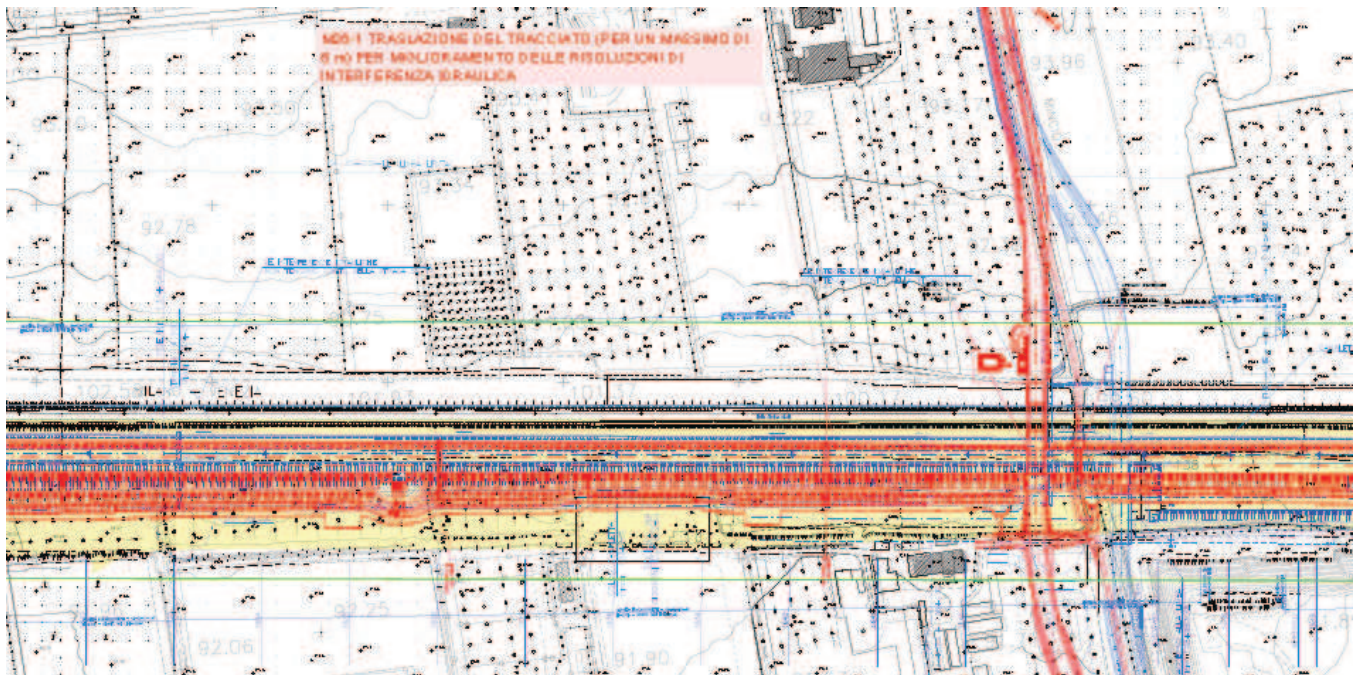
La modifica planimetrica consiste nella traslazione verso sud del tracciato ferroviario, sia della linea AV/AC sia degli affiancati rami pari e dispari della interconnessione di Verona Merci, per un valore massimo di 6 m. Si tratta di modifica tecnica richiesta da Italferr al fine di migliorare la risoluzione delle interferenze idrauliche.

La traslazione verso sud del tracciato ferroviario, che interessa circa 5 km di tracciato per un valore massimo di 6 m, non ha comportato per le trincee e i rilevati ferroviari variazioni degne di nota.

M26-2: viabilità di accesso alla sede ferroviaria

L'istruttoria Italferr relativa all'accessibilità alla linea ferroviaria, su richiesta di DTP RFI di Verona, ha richiesto l'inserimento di un secondo stradello di servizio, affinché tutti gli enti ferroviari e le opere d'arte, di entrambi i binari, possano essere raggiunti mediante stradello ferroviario per abbattere i tempi di pronto intervento in caso di guasto all'infrastruttura ed i tempi degli interventi manutentivi. Inoltre, richiede, in punti specifici, di dare continuità allo stradello di servizio. In particolare, ha richiesto il prolungamento dello stradello posto a sud della linea ferroviaria dal km 139+550 al km 139+887 e di collegare tale stradello con la viabilità esistente. È stata inserita, oltre naturalmente allo stradello di cui sopra, una viabilità di accesso che si sviluppa sul lato nord est del sottopasso SLZ8 al km 140+254. La viabilità ha uno sviluppo di 180 m circa ed una larghezza di 3,00 m.

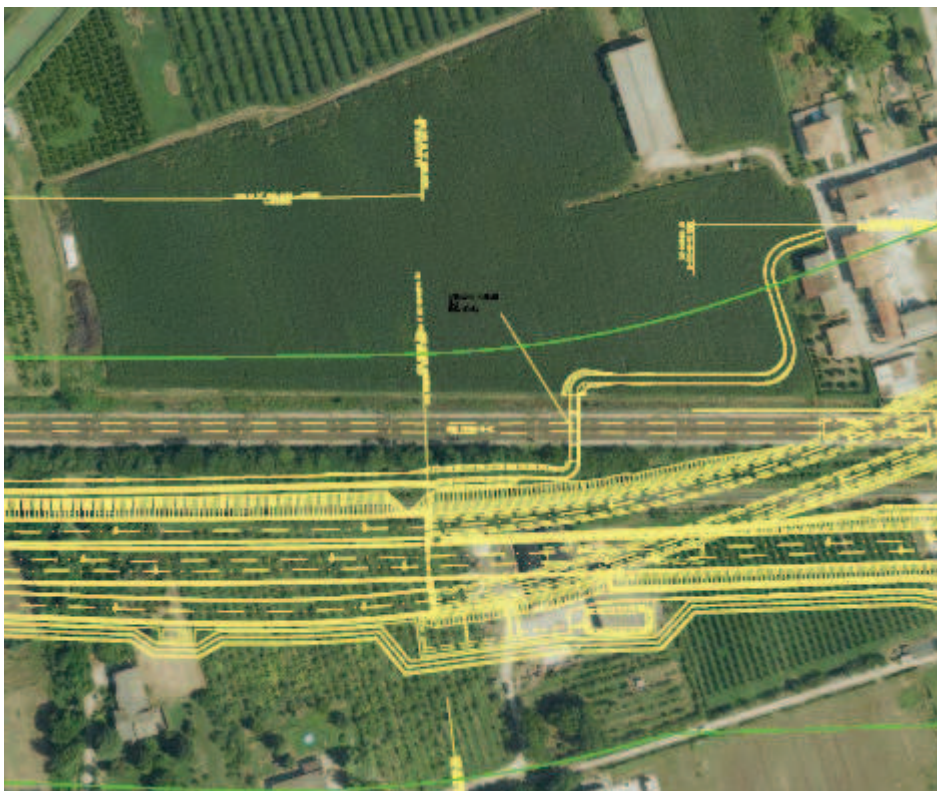
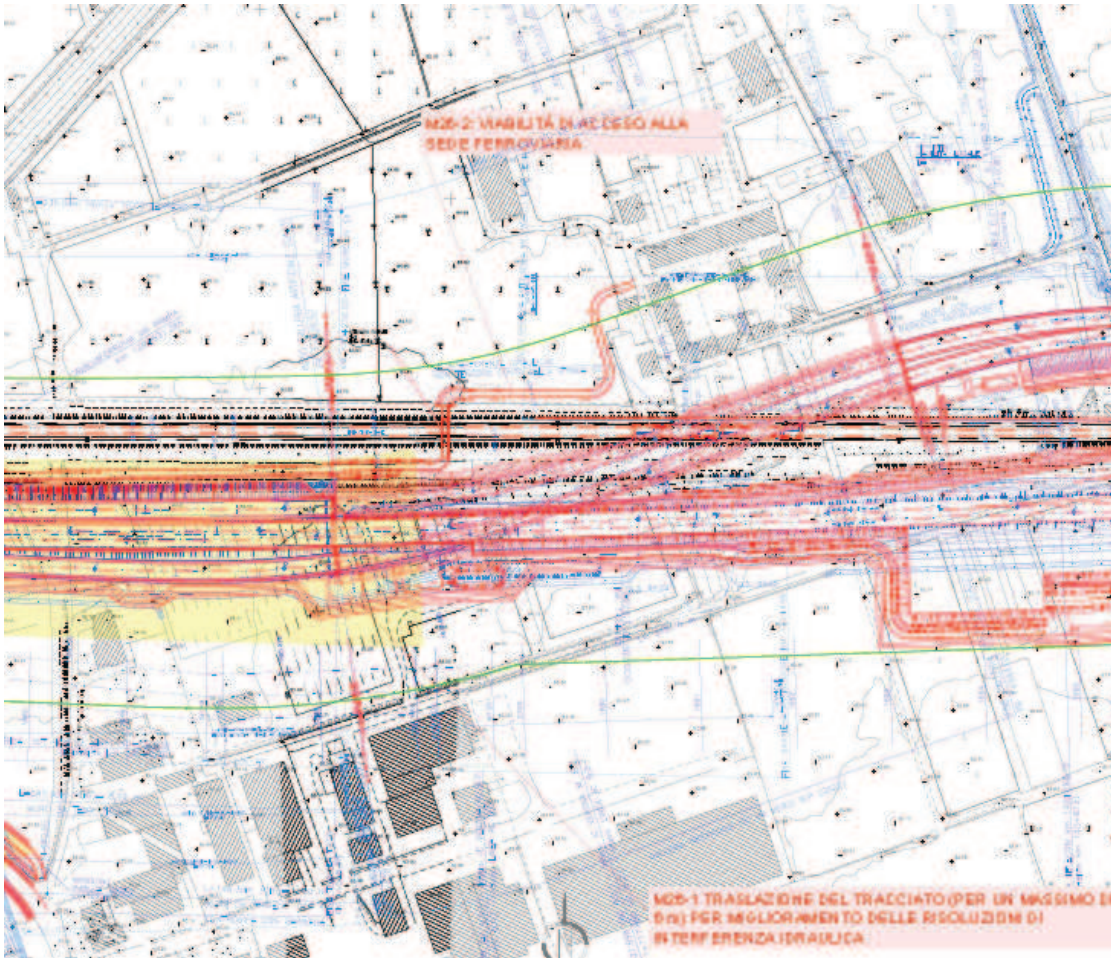




Valutazione ambientale

Come riportato nella relazione ambientale specifica, che esamina lo stato di fatto dell'ambiente interessato e le possibili interferenze indotte dalle modifiche in esame con riferimento a tutte le componenti ambientali, non si rilevano situazioni di criticità ambientali nonostante vi sia un modesto impatto connesso alla maggiore occupazione di suolo.

Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona".
Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 Lotto costruttivo 1 (Pacchetti 4 - 5 - 6)
Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006 Varianti codici M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37



Matrice di sintesi delle potenziali interferenze per la fase di costruzione e di esercizio

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO	COMUNE	PROVINCIA						
M26	TRASLAZIONE DEL TRACCIATO FERROVIARIO A SUD PER INCREMENTARE LA DISTANZA TRA LINEA AV E LINEA STORICA PER UN TRATTO DI CIRCA 5 KM	GC-IF	VOL. 06 CAP. 23	SOMMACAMPAGNA	VR						
FASE DI CANTIERE											
	SUBVARIANTI	Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M26-1	traslazione del tracciato (per un massimo di 6 m) per miglioramento delle risoluzioni di interferenza idraulica e conseguente traslazione del cantiere di armamento di Lugagnano	1	-1	-1	0	0	0	0	0	0	
M26-2	viabilità di accesso alla sede ferroviaria	-1	-1	-1	-1	0	0	0	0	0	
M26	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere</i>	0	-1	-1	0	0	0	0	0	0	
	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di cantiere</i>	0		NULLO							
FASE DI ESERCIZIO											
	SUBVARIANTI	Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M26-1	traslazione del tracciato (per un massimo di 6 m) per miglioramento delle risoluzioni di interferenza idraulica e conseguente traslazione del cantiere di armamento di Lugagnano	0	-6	-4	0	0	0	0	0	0	
M26-2	viabilità di accesso alla sede ferroviaria	0	-1	-3	-1	0	0	0	0	0	
M26	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio</i>	0	-3	-3	0	0	0	0	0	0	
	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di esercizio</i>	0		NULLO							
<u>Approfondimenti ambientali eseguiti:</u>											
Note: Il potenziale impatto della variante è risultato nullo sia in fase realizzativa sia in fase di esercizio anche in relazione alla limitata dimensione della variante.											
Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza		Positivo (+1)	Nullo (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)					

La traslazione del tracciato ferroviario per risolvere correttamente le interferenze idrauliche secondo gli standard ferroviari è consistita nella traslazione verso sud del tracciato ferroviario, che interessa circa 5 km di tracciato, per un valore massimo di 6 m.

Dall'esame della documentazione predisposta non sono emerse criticità ambientali.

Variante: M28- Modifiche al sottovia di Via Mincio nei comuni di Sona e Sommacampagna

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 Dlgs 163/2006) le variazioni sono interne al corridoio urbanistico e/o alle fasce di rispetto stradale

Località: Comuni di Sona e Sommacampagna (VR)

Variazioni e relativa origine:

M28-1: Realizzazione di un nuovo sottopasso ciclopedonale sotto la linea AV (SLZ6).

Richiesta originata dai Comuni di Sona e Sommacampagna, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 242, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

Il nuovo sottopasso viene realizzato in allineamento con l'esistente sottopasso sotto la linea ferroviaria storica, al servizio della attuale Via Mincio. È costituito da un manufatto scatolare in calcestruzzo armato con sezione interna di 3.0m x 3.0m e lunghezza di 16.5m. Nelle trincee di accesso sono presenti muri ad U, per uno sviluppo di 3.5m a nord e di 5.0m a sud.

La pista ciclopedonale ha origine a nord alla rotonda di Via Molinara Nuova/Via Mincio, si sviluppa verso sud in affiancamento a Via Mincio per circa 130m, poi prosegue sulla sede attuale di Via Mincio fino alla linea storica, che viene sottopassata mediante la struttura esistente, e alla linea AV/AC, che viene sottopassata mediante il nuovo manufatto scatolare; da questo ultimo, sempre utilizzando la sede esistente di Via Mincio, si porta fino all'inizio di Via Siberie.

M28-2: Realizzazione di una nuova pista ciclopedonale nel comune di Sona a nord del nuovo sottopasso ciclopedonale (SLZ6).

Richiesta originata dai Comuni di Sona e Sommacampagna, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi, ri-concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 242, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

Viene realizzata una pista ciclopedonale, di larghezza 2,50 m e sviluppo di circa 870 m, in affiancamento a Via Festara e Via Mincio, avente origine a nord all'incrocio tra Via Emilia e Via Festara, e termine a sud in corrispondenza del sottovia di Via Mincio.

Viene realizzata anche una nuova pista ciclopedonale, di larghezza 2,50 m e sviluppo in direzione est-ovest di circa 300 m complessivamente in affiancamento a Via Molinara Nuova e Via Bellona. In particolare, sono previsti 150 metri di pista su Via Bellona con origine dalla rotatoria con Via Mincio e 150 metri circa su Via Molinara Nuova sempre con origine dalla medesima rotatoria.

M28-3: Rilocazione del sottovia stradale verso ovest (SL94).

La modifica è stata originata nell'ambito del confronto tecnico con Italferr e si è resa necessaria per allontanare le opere dalla forte depressione presente nell'area limitrofa alla rampa sud.

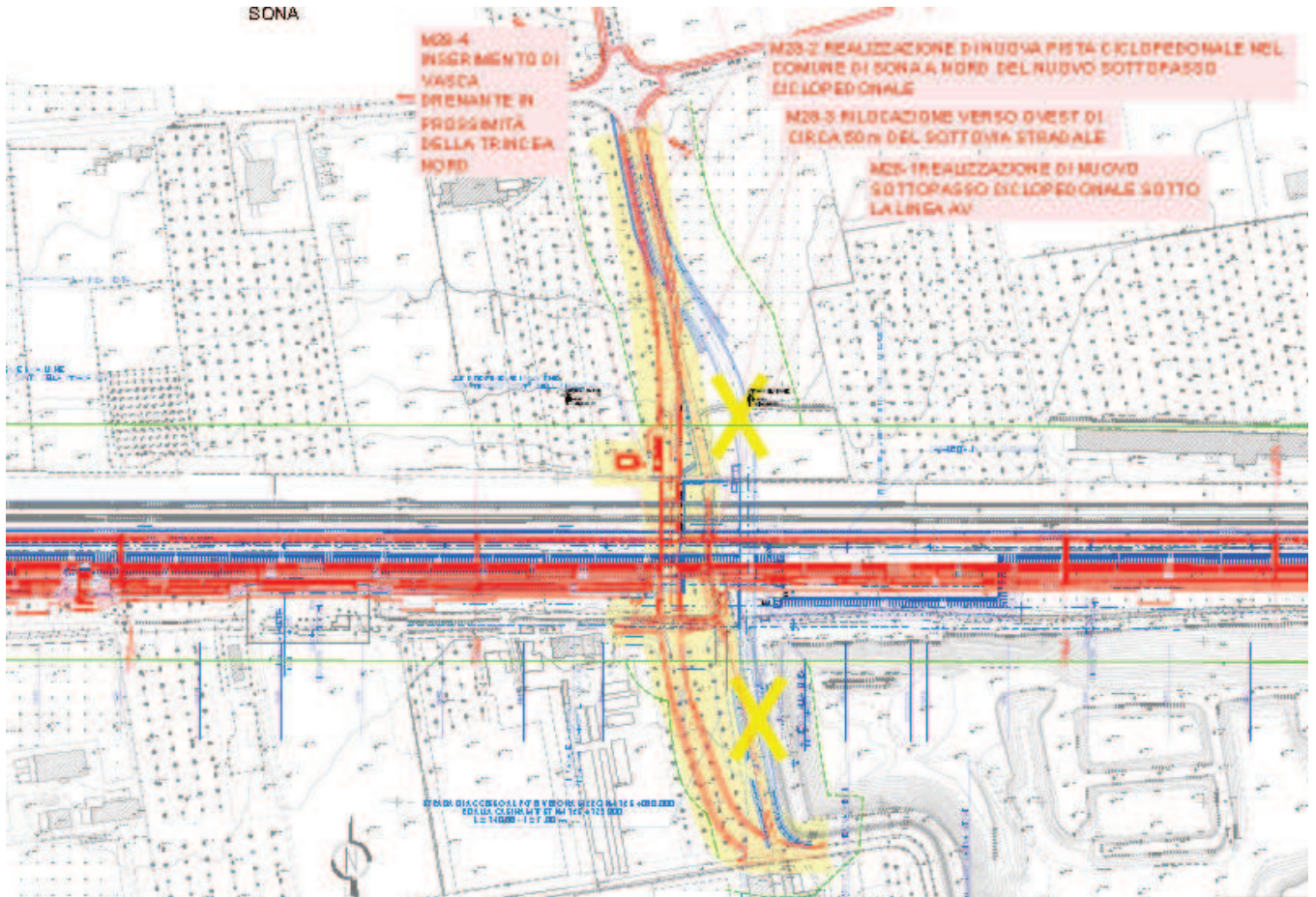
Il sottovia stradale e la relativa viabilità sono rilocati verso ovest nella misura di circa 48m. La nuova progressiva in corrispondenza della linea ferroviaria AV diventa 137+939.

Le opere d'arte che costituiscono il sottovia sono soggette ad alcune variazioni dimensionali rispetto al Progetto Definitivo di CdS, in particolare il manufatto varato a spinta.

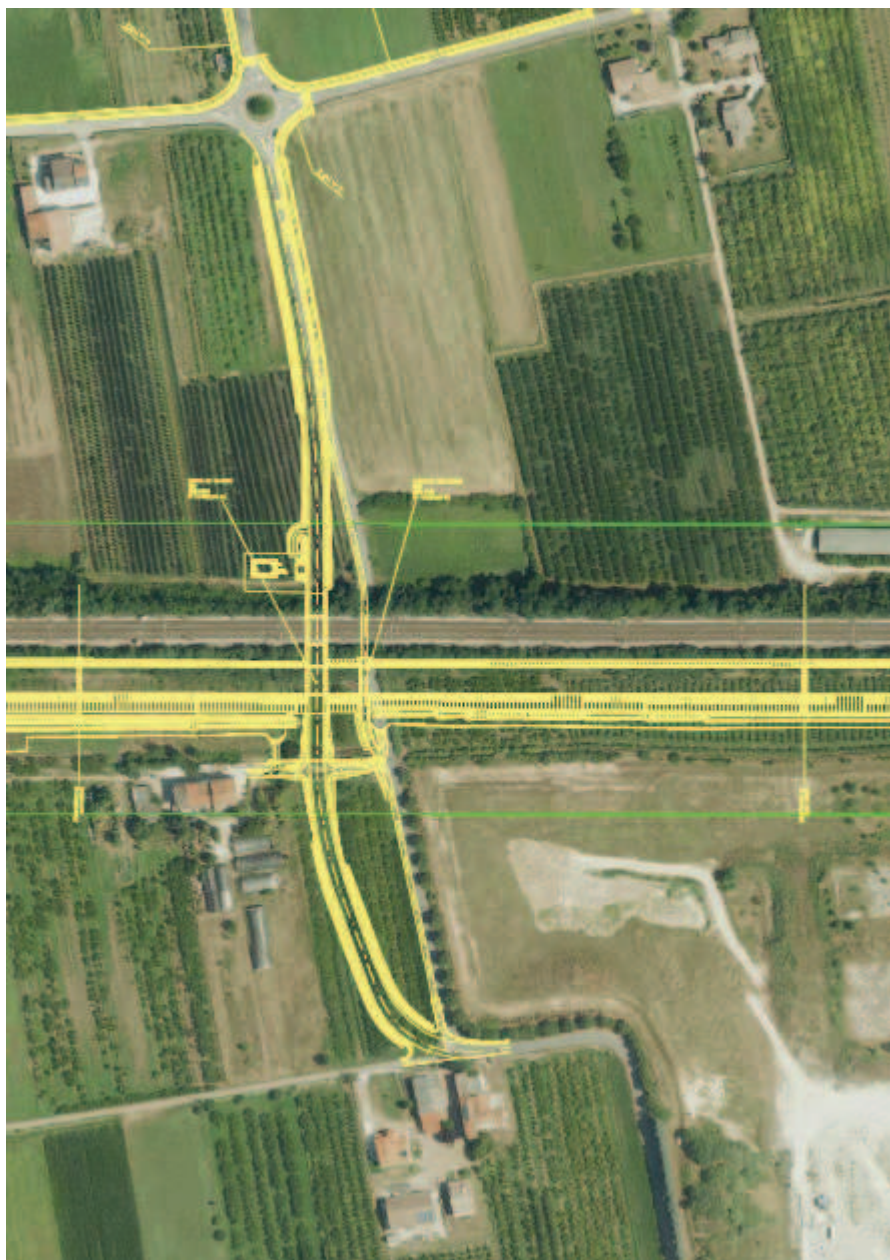
A seguito di approfondimenti progettuali relativamente alla fase di varo, il manufatto sotto la linea ferroviaria storica ha sezione interna di 9.30 m x 9.15m e lunghezza di 25.80m. Il manufatto sotto la nuova linea ferroviaria AV ha sezione interna di 9.30 m x 5.94m e lunghezza di 14.50m.

M28-4: Inserimento di vasca drenante in prossimità della trincea nord del sottovia (SL94), ad ovest della stessa.

Si tratta di modifica tecnica richiesta da Italferr per il corretto smaltimento delle acque piovane.



Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona".
Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 Lotto costruttivo 1 (**Pacchetti 4 – 5 – 6**)
Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006 Varianti codici M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37



Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona".
Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 Lotto costruttivo 1 (Pacchetti 4 - 5 - 6)
Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006 Varianti codici M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37





Valutazione ambientale

Dall'esame delle potenziali interferenze indotte dalle variazioni apportate al progetto definitivo riportato nella documentazione ambientale prodotta, è emerso che per la fase di costruzione le potenziali interferenze ambientali sono confrontabili con quelle previste nel progetto definitivo per la realizzazione del sottovia e dunque complessivamente il giudizio sull'impatto dovuto alle variazioni è nullo. In esercizio, grazie alla realizzazione del sottopasso e della pista ciclopedonale, il giudizio complessivo dal punto di vista ambientale risulta positivo.

Matrice di sintesi delle potenziali interferenze per la fase di costruzione e di esercizio

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO	COMUNE	PROVINCIA
M28	MODIFICA AL SOTTOVIA DI VIA MINCIO E CONNESSO POSTO TECNOLOGICO	Delibera CIPE 242 GC-IF	VOL. 28 CAP. 25	SONA SOMMACAMPAGNA	VR

FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M28-1	realizzazione di nuovo sottopasso ciclopedonale sotto la linea AV	-2	0	0	-1	0	-2	-2	-2	0	-2
M28-2	realizzazione di nuova pista ciclopedonale nel comune di Sona a nord del nuovo sottopasso ciclopedonale	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	-1
M28-3	rilocazione verso ovest di circa 50 m del sottovia stradale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M28-4	inserimento di vasca drenante in prossimità della trincea nord	-2	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0
M28	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere</i>	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M28	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di cantiere</i>	0		NULLO							

FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M28-1	realizzazione di nuovo sottopasso ciclopedonale sotto la linea AV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M28-2	realizzazione di nuova pista ciclopedonale nel comune di Sona a nord del nuovo sottopasso ciclopedonale	0	-1	1	0	0	1	1	1	0	1
M28-3	rilocazione verso ovest di circa 50 m del sottovia stradale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M28-4	inserimento di vasca drenante in prossimità della trincea nord	0	-1	-1	-1	-1	0	0	0	0	0
M28	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio</i>	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1
M28	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di esercizio</i>	1		POSITIVO							

Approfondimenti ambientali eseguiti: -

Note: Il giudizio di significatività nullo per la fase di costruzione è motivato, in generale, dalla modesta entità delle opere in variante. In fase di esercizio la significatività dell'impatto è risultata positiva per la realizzazione della pista ciclabile.

Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza	Positivo (+1)	Nullo (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)
--	---------------	-----------	-----------------------	-----------------------	----------------------------

Dall'esame della documentazione predisposta, non emergono criticità di carattere ambientale relativamente alle modifiche richieste dal CIPE e finalizzate a introdurre piste ciclabili di attraversamento in sede propria ed alle modifiche ulteriori finalizzate a ridurre le opere civili necessarie all'attraversamento stradale.

Variante: M29- Spostamento posto tecnologico PC / PJ di Verona nel comune di Sommacampagna

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 Dlgs 163/2006) le variazioni sono interne al corridoio urbanistico e/o alle fasce di rispetto stradale

Località: Comune di Sommacampagna (VR)

Variazioni e relativa origine:

M29-1: Spostamento verso est del posto tecnologico comprendente il PC/PJ di Verona e la Cabina ENEL Mt/Bt (RI61 / FA26).

La variante è originata dagli approfondimenti di progetto in fase esecutiva e dal confronto tecnico con Italferr. Lo spostamento si è reso necessario in quanto la precedente soluzione si sviluppava sull'area confinante con la Cava Betlemme. Essendo l'area disponibile limitata e per evitare opere di sostegno e di contenimento delle scarpate importanti, è stata effettuata la traslazione in oggetto.

Il piazzale del posto tecnologico FA26 PC/PJ Verona Merci viene spostato verso est di circa 500m verso est da pk 138+050 a pk 138+560, mantenendosi a sud della nuova linea ferroviaria AV, ed assume una forma al L (schematizzabile in due rettangoli contigui di dimensioni 83.0m x 28.2m e 25.2m x 11.5m) con una superficie complessiva circa 2.625 mq.

Per quanto riguarda i fabbricati tecnologici, a seguito di affinamenti progettuali le loro dimensioni subiscono modesti incrementi.

Le dimensioni in pianta del PC/PJ diventano 66.95m x 8.90m, e l'altezza alla quota di gronda è 4.42m. Le dimensioni in pianta della Cabina ENEL Mt/Bt diventano 13.30m x 7.30m, e l'altezza alla quota di gronda è 4.07m.

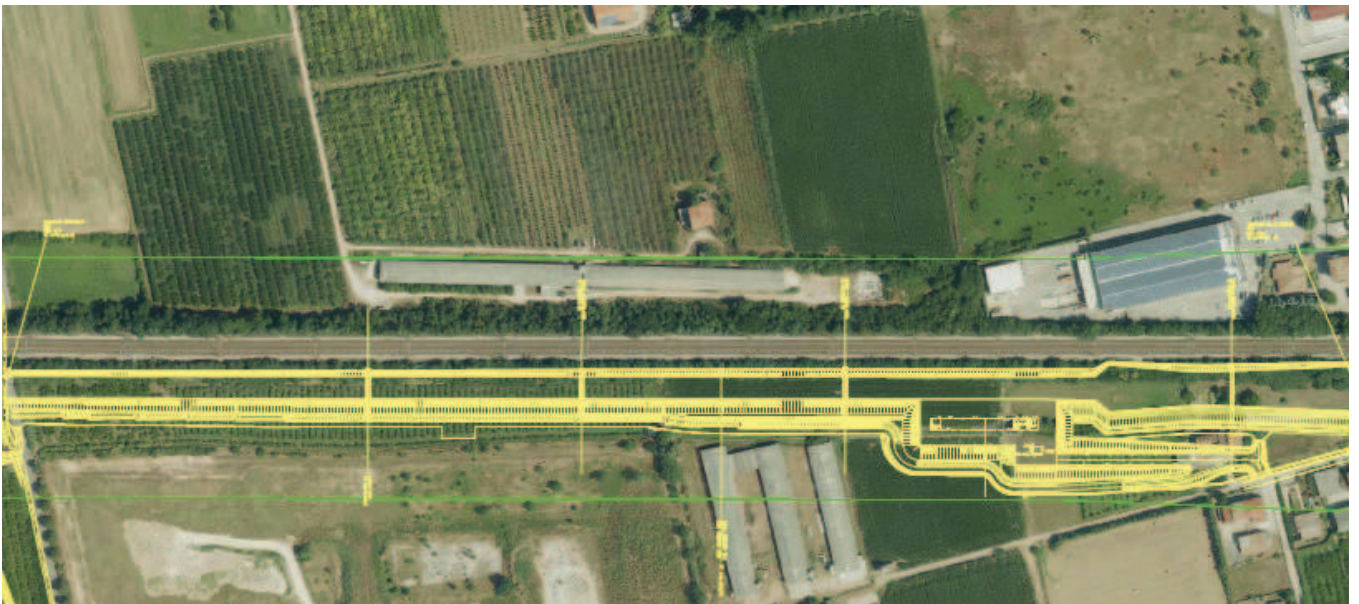
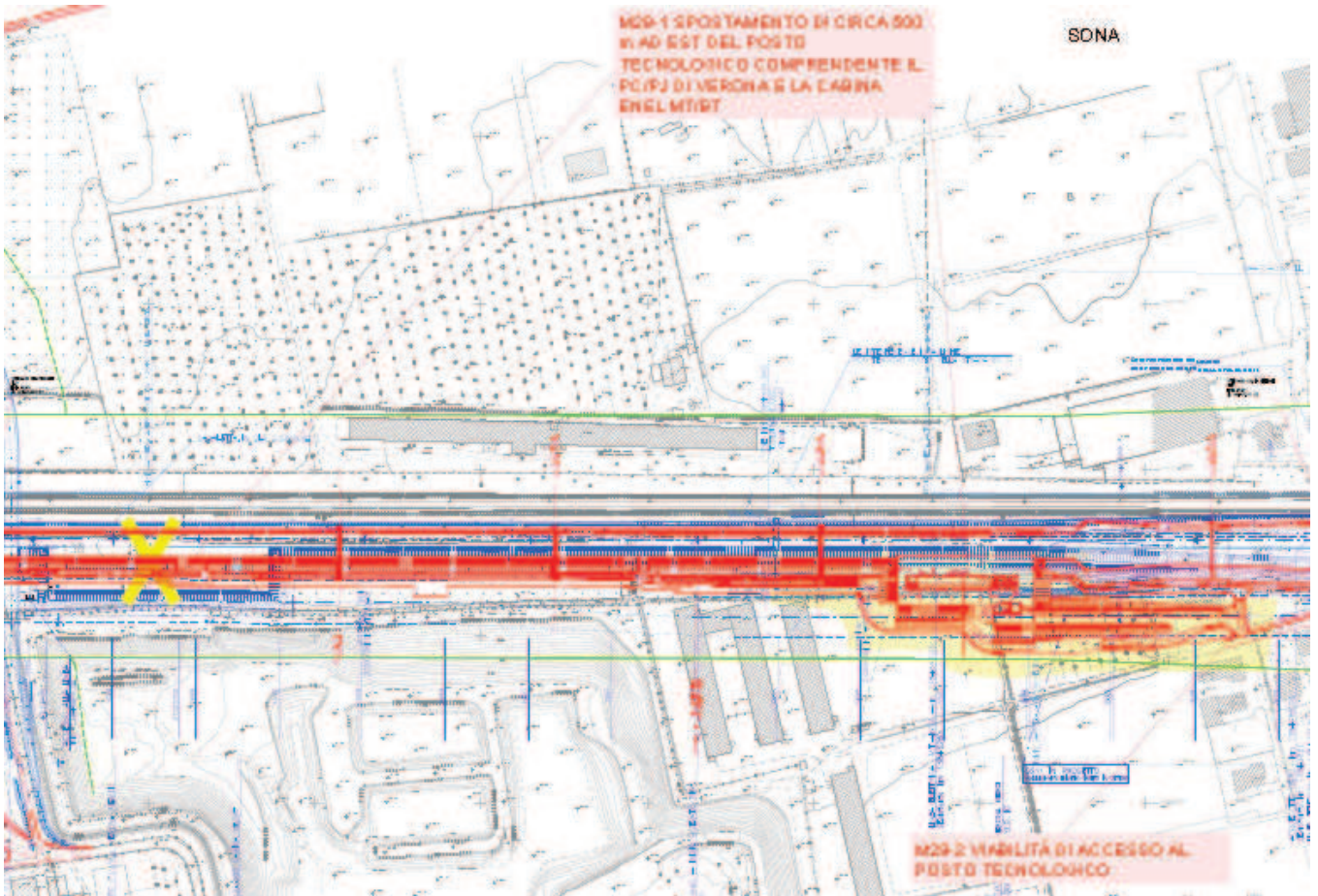
M29-2: viabilità di accesso al posto tecnologico comprendente il PC/PJ di Verona e la Cabina ENEL Mt/Bt (RI61 / FA26).

Il piazzale FA26 PC/PJ Verona Merci (vedi nota M29-1) ricollocato e ridimensionato è stato collegato alla viabilità esistente, via Betlemme, con una strada di accesso di sviluppo pari a 130 m, aventi le caratteristiche richieste da Manuale di Progettazione RFI 2016, con larghezza piattaforma 6.50 m, larghezza adottata per le strade locali di categoria F (come da D.M. 5-11-2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade") con soluzione base a due corsie di marcia da 3,25 m, priva di banchine laterali, velocità di progetto 60 km/h, ambito urbano. È stata garantita la continuità e l'accessibilità allo stradello di servizio, con strada di accesso di larghezza 3,00 m e Lunghezza pari a 73m.

Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona".

Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 Lotto costruttivo 1 (Pacchetti 4 - 5 - 6)

Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006 Varianti codici M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37



Valutazione ambientale

Dall'esame ambientale inerente alle variazioni in oggetto (traslazione verso est del posto tecnologico) è emerso che, sia per la fase di costruzione, sia per la fase di esercizio, le potenziali interferenze ambientali sono nulle.

Matrice di sintesi delle potenziali interferenze per la fase di costruzione e di esercizio

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO	COMUNE	PROVINCIA
M29	SPOSTAMENTO POSTO TECNOLOGICO PC/PJ DI VERONA	GC-IF	VOL. 07 CAP. 26	SONA SOMMACAMPAGNA	VR

FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M29-1	spostamento di circa 500 m ad est del posto tecnologico comprendente il PC/PJ di Verona e la cabina ENEL MT/BT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M29-2	viabilità di accesso al posto tecnologico	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M29	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di cantiere</i>	0		NULLO							

FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M29-1	spostamento di circa 500 m ad est del posto tecnologico comprendente il PC/PJ di Verona e la cabina ENEL MT/BT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M29-2	viabilità di accesso al posto tecnologico	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
M29	<i>Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<i>Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di esercizio</i>	0		NULLO							

Approfondimenti ambientali eseguiti: -

Note: Le potenziali interferenze sono risultate nulle, sia in fase di costruzione e sia in fase di esercizio, in quanto il trasferimento delle opere (dalla configurazione prevista nel progetto definitivo di CdS alla nuova del progetto esecutivo) avviene in un'area di caratteristiche ambientali analoghe alla precedente e le opere risultano di uguali dimensioni.

<u>Legenda</u> Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza	Positivo (+1)	Nulla (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)
--	---------------	-----------	-----------------------	-----------------------	----------------------------

La traslazione del posto tecnologico interessa un'area che non risulta sottoposta a tutele ambientali specifiche. Dall'esame della documentazione predisposta, non emergono criticità di carattere ambientale relativamente allo spostamento del piazzale finalizzato ad evitare opere di sostegno e di contenimento delle scarpate importanti.

Variante: M37- demolizione e ricostruzione cavalcavia IV32

Tipologia: non localizzativa (ai sensi dell'art. 169 Dlgs 163/2006) le variazioni sono interne al corridoio urbanistico e/o alle fasce di rispetto stradale

Località: Comune di Sona (VR)

Variazioni e relativa origine:

M37-1: demolizione e ricostruzione del cavalcavia preesistente

A seguito di approfondimenti tecnici si è appurata una interferenza tra le fondazioni delle spalle del cavalcavia esistente di Via Segradi e la galleria naturale ferroviaria GN04 da realizzare. Si è dunque reso necessario prevedere il rifacimento del cavalcavia mediante demolizione e ricostruzione dello stesso (l'opera in progetto è stata denominata IV32 Cavalcavia San Giorgio).

Il nuovo collegamento stradale prevede la realizzazione di una viabilità di lunghezza pari 431,36 m secondo una strada tipo F2 (vedi DM 05/11/2001).

Il nuovo tracciato è in rettilineo mentre l'andamento altimetrico presenta una pendenza massima pari al 5.00%. La strada è composta da due corsie di larghezza 3.25 m e da banchine di larghezza pari a 1.00 m. La sezione trasversale dell'opera è costituita da una sede carrabile di 8.50m, e da due cordoli esterni di larghezza complessiva pari a 1.85m ed ospitano un marciapiede. La larghezza complessiva della sezione trasversale dell'opera è pari a 12.20m. L'andamento planimetrico dell'opera d'arte è in rettilineo.

Il cavalcavia, di lunghezza complessiva 125.00m, è costituito da 3 campate con luci variabili da 35.00m a 55.00m. L'impalcato è della tipologia mista "acciaio-calcestruzzo" costituito da 2 travi a "doppio T" in acciaio, di altezza variabile e soletta in calcestruzzo armato gettato in opera, di spessore medio pari a 0.30m. Le due travi sono collegate in campata e su pile e spalle da diaframmi a parete piena posti ad interasse di 5.00m.

Le spalle dell'opera sono in conglomerato cementizio armato, e presentano una platea con fondazione su pali.

Le pile sono a setto continuo in c.a., di spessore 1.20m e larghezza 8.20m e orientate perpendicolarmente rispetto all'asse del tracciato stradale. Le dimensioni in altezza sono determinate dall'andamento altimetrico del tracciato stradale e dallo spessore dell'impalcato.

Si prevede di realizzare le fondazioni delle pile su pali trivellati.

M37-2: realizzazione nuova rotatoria al termine della rampa nord del cavalcavia

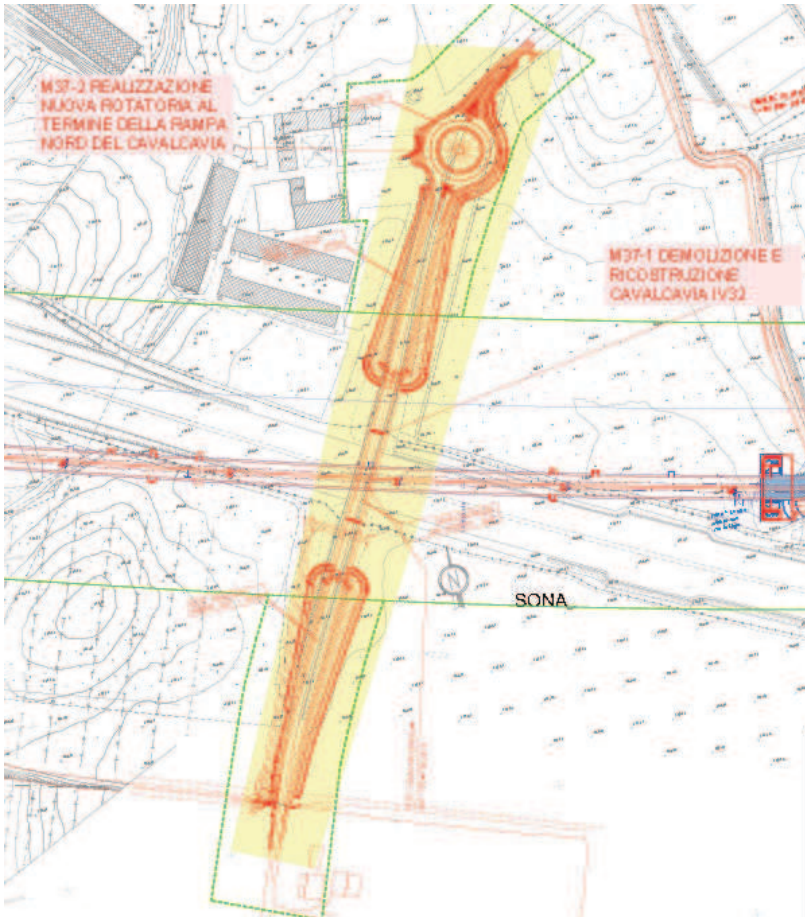
L'attraversamento stradale illustrato al punto precedente si innesta, a sud, sulla viabilità esistente mentre a nord si innesta su una nuova rotatoria di diametro esterno pari a 45,00 m.

La rotatoria presenta una carreggiata anulare di larghezza pari a 9,0 m, costituita da due corsie di 3,50 m e da due banchine laterali della larghezza pari a 1,0 m. A inizio intervento e all'attacco dei rami di innesto in rotatoria con la viabilità esistente sono poi previsti tratti di raccordo gradualmente fra la nuova viabilità e la quella attuale che presenta una larghezza inferiore.

Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona".

Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 Lotto costruttivo 1 (Pacchetti 4 - 5 - 6)

Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006 Varianti codici M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37



Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona".

Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 Lotto costruttivo 1 (**Pacchetti 4 – 5 – 6**)

Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006 Varianti codici M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37



Valutazione ambientale

Come riportato nella relazione ambientale specifica, che esamina lo stato di fatto dell'ambiente interessato e le possibili interferenze indotte dalle modifiche in esame, per la fase di costruzione l'impatto risulta tra nullo e trascurabile e nullo per la fase di esercizio.

Matrice di sintesi delle potenziali interferenze per la fase di costruzione e di esercizio

N.	OGGETTO DELLA VARIANTE	ORIGINE	VOLUME/CAPITOLO	COMUNE	PROVINCIA
M37	DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE CAVALCAVIA IV32	GC_IF	VOL. 07 CAP. 33	SONA SOMMACAMPAGNA	VR

FASE DI CANTIERE											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M37-1	demolizione e ricostruzione del cavalcavia preesistente	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-2	0	0	-2
M37-2	realizzazione nuova rotonda al termine della rampa nord del cavalcavia	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	0	0	-1
M37	Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di cantiere	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	0	0	-1
	Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di cantiere	0		NULLO							

FASE DI ESERCIZIO											
SUBVARIANTI		Interferenza acque superficiali	Interferenza flora, fauna e habitat naturali	Interferenza beni storici, architettonici, naturali e paesaggistici	Interferenza suolo/sottosuolo	Interferenza acque sotterranee	Interferenza atmosfera	Interferenza rumore	Interferenza vibrazioni	Interferenza elettromagnetismo	Interferenza salute pubblica
RIF	DESCRIZIONE										
M37-1	demolizione e ricostruzione del cavalcavia preesistente	0	-2	0	-1	0	0	0	0	0	0
M37-2	realizzazione nuova rotonda al termine della rampa nord del cavalcavia	-1	-2	-2	-1	0	0	0	0	0	0
M37	Potenzialità dell'impatto globale sulla componente - Fase di esercizio	0	-2	-1	-1	0	0	0	0	0	0
	Giudizio complessivo di potenziale impatto della variante - Fase di esercizio	0		NULLO							

Approfondimenti ambientali eseguiti: -

Note: La significatività dell'impatto è risultata nulla in relazione alla tipologia dell'intervento che vede ricostruire la nuova opera nello stesso luogo e con le stesse caratteristiche dell'attuale ed in considerazione dell'assenza di particolari sensibilità / vulnerabilità del contesto in cui si interverrà.

Legenda Gradi di giudizio significatività della potenziale interferenza	Positivo (+1)	Nulla (0)	Trascurabile (-1, -2)	Moderato (da -3 a -6)	Significativo (da -7 a -9)
--	---------------	-----------	-----------------------	-----------------------	----------------------------

In sintesi, si tratta della demolizione e ricostruzione di un cavalcavia di caratteristiche analoghe e l'ottimizzazione di un incrocio mediante la realizzazione di una rotonda. Dalla documentazione esaminata non emergono criticità di carattere ambientale.

Considerazioni Finali di Istruttoria

Il progetto esecutivo dettaglia tutti gli interventi previsti per la realizzazione della nuova infrastruttura, così come definito dal progetto definitivo. Rispetto a quest'ultimo sono stati introdotti approfondimenti progettuali e specifiche ottimizzazioni tecniche mirate alle sole opere da realizzare ed alla cantierizzazione, senza tuttavia comportare modifiche significative o sostanziali rispetto al progetto approvato. Le pur numerose differenze riscontrate, non alterano le caratteristiche tecnico funzionali dell'opera né la sua localizzazione, risultando unicamente generate dagli approfondimenti progettuali propri del passaggio dalla fase di progettazione definitiva a quella esecutiva e soprattutto dalle richieste del Territorio e degli Enti competenti nelle varie fasi di stesura del progetto.

Dato che le varianti proposte potrebbero a loro volta implicare una variazione al bilancio delle terre e rocce da scavo ed al loro riutilizzo, si ritiene necessario verificare il Piano di Utilizzo delle terre laddove questo si discosti da quanto approvato.

Risultanze della Matrice di Ottemperanza

L'analisi relativa al recepimento delle prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n. 42/2017, presenta un quadro riassuntivo di Ottemperanza o di recepimento delle indicazioni progettuali, riassunto nel prospetto successivo esposto.

In particolare, sulle 309 Prescrizioni, si puntualizza che risultano:

- dalla precedente analisi conclusa con parere n. 3045 CTVA del 14.06.2019 giusta Determina Direttoriale n. 239 del 05.07.2019:
 - Ottemperate n. 187 Prescrizioni
 - Parzialmente Ottemperate n. 1 (prescrizione n. 226)
 - Recepite n. 18
 - Non Applicabili n. 4

- dalla presente valutazione:
 - Ottemperate n. 47 Prescrizioni
 - Parzialmente ottemperata n. 1
 - Recepite n. 44

Le altre prescrizioni non ancora esaminate verranno portate in valutazione dal Proponente nelle fasi successive di progettazione ed esecuzione dei lavori attenendo per lo più a varianti localizzative e non localizzative.

**TUTTO CIÒ VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
LA COMMISSIONE TECNICA PER LA VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS,**

ESPRIME PARERE POSITIVO

SULLA VERIFICA AI SENSI DELL'ART. 185, COMMI 6 E 7 DEL DLGS 163/2006 DELLE PRESCRIZIONI CONTENUTE NELLA DELIBERA CIPE N.42/2017 E LA CORRETTA ESECUZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO NEI LIMITI DELLA TABELLA SOPRARIPORTATA "TRATTA AV/AC BRESCIA- VERONA: LOTTO FUNZIONALE BRESCIA EST (ESCLUSO NODO DI VERONA) – LOTTO COSTRUTTIVO 1"

NONCHÉ PARERE POSITIVO

SULLA VERIFICA AI SENSI DELL'ART.169 COMMA 4 DEL DLGS 163/2006 DEL PROGETTO ESECUTIVO "TRATTA AV/AC BRESCIA – VERONA: LOTTO FUNZIONALE BRESCIA EST – VERONA (ESCLUSO LOTTO VERONA)." VARIANTI M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37 IN QUANTO LE MODIFICHE PROPOSTE NON COSTITUISCONO VARIANTI LOCALIZZATIVE E NON COMPORTANO MODIFICAZIONI AMBIENTALI RISPETTO AL PROGETTO PRECEDENTEMENTE APPROVATO. SI RITIENE COMUNQUE NECESSARIO CHE PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI IL PROPONENTE DEBBA PROCEDERE AD UNA VERIFICA DEL PUT GIÀ APPROVATO, IN QUANTO POTREBBERO ESSERCI VARIAZIONI RISPETTO AL BILANCIO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO.

	FAVOREVOLE	CONTRARIO	ASSENTE	ASTENUTO
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	x			
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)	x			
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	x			
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	x			
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)		x		
Prof. Saverio Altieri				
Prof. Vittorio Amadio	x			
Dott. Renzo Baldoni	x			
Avv. Filippo Bernocchi	x			
Ing. Stefano Bonino	x			
Dott. Andrea Borgia			x	
Ing. Silvio Bosetti	x			

	FAVOREVOLE	CONTRARIO	ASSENTE	ASTENUTO
Ing. Stefano Calzolari			x	
Cons. Giuseppe Caruso				
Ing. Antonio Castelgrande			x	
Arch. Giuseppe Chiriatti	x			
Arch. Laura Cobello			x	
Prof. Carlo Collivignarelli				
Dott. Siro Corezzi		x		
Dott. Federico Crescenzi			x	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	x			
Cons. Marco De Giorgi			x	
Ing. Chiara Di Mambro			x	
Ing. Francesco Di Mino	x			
Ing. Graziano Falappa	x			
Arch. Antonio Gatto				
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	x			
Prof. Antonio Grimaldi				
Ing. DespoinaKarniadaki	x			

	FAVOREVOLE	CONTRARIO	ASSENTE	ASTENUTO
Dott. Andrea Lazzari			x	
Arch. Sergio Lembo	x			
Arch. Salvatore Lo Nardo	x			
Arch. Bortolo Mainardi			x	
Avv. Michele Mauceri			x	
Ing. Arturo Luca Montanelli	x			
Ing. Francesco Montemagno	x			
Ing. Santi Muscarà			x	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	x			
Ing. Mauro Patti	x			
Cons. Roberto Proietti			x	
Dott. Vincenzo Ruggiero	x			
Dott. Vincenzo Sacco				
Avv. Xavier Santiapichi		x		
Dott. Paolo Saraceno	x			
Dott. Franco Secchieri	x			
Arch. Francesca Soro	x			

Linea AV/AC Torino - Venezia, Tratta Milano - Verona, Lotto funzionale Brescia est - Verona".

Verifica di Attuazione ex Art. 185 c. 6 e 7 del Dlgs 163/2006 Lotto costruttivo 1 (**Pacchetti 4 – 5 – 6**)

Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006 Varianti codici M3, M5, M7, M13, M17, M21, M22, M25, M26, M28, M29, M37

	FAVOREVOLE	CONTRARIO	ASSENTE	ASTENUTO
Dott. Francesco Carmelo Vazzana				
Ing. Roberto Viviani				

Il Segretario della Commissione

Avv. Sandro Campilongo

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

Il Presidente

Ing. Guido Monteforte Specchi

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

ALLEGATO A

TABELLA DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DELLA DELIBERA N.42/2017 - "PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N.443/2001): LINEA FERROVIARIA AV/AC MILANO-VERONA. TRATTA BRESCIA - VERONA: LOTTO FUNZIONALE BRESCIA EST - VERONA (ESCLUSO NODO DI VERONA)"

Prescrizione delibera CIPE n. 42/2017		Categori a	Origine prescrizione	ottemperanza	elaborati di riferimento	Valutazione MATM
N.	Testo					
4	<p>Sostenere, a valere sul costo a vita intera dell'opera, gli oneri di funzionamento dell'Osservatorio Ambientale (e del relativo supporto tecnico) che sarà istituito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e dallo stesso presieduto, con la partecipazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Regione Lombardia, della Regione Veneto e di un organismo di supporto tecnico costituito da Arpa Lombardia e Arpa Veneto.</p> <p>L'Osservatorio avrà anche sede operativa presso il territorio ed opererà ai fini della condivisione dei contenuti del Piano di Monitoraggio Ambientale e della verifica dei risultati.</p> <p>Nell'ambito del monitoraggio ambientale l'Osservatorio dovrà, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art.24 della Direttiva 2008/50/CE, intervenire efficacemente per limitare le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite e soglie d'allarme di cui agli allegati VII XI e XIV della Direttiva 2008/50/CE, siano superati. Dovrà altresì stabilire gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti qualora il sistema di monitoraggio rilevi il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della</p>	c	<p>MB026, RL002, RL204, RL215, RL342, RL486, PE36, MB121</p>	<p>L'OA è stato istituito il 13 febbraio 2019 con D.D. n. 030</p> <p>L'ottemperanza alla presente prescrizione esula comunque dai compiti del GC come stabilito dal S.A.I. (vedi Annesso H - Allegato 27).</p>	<p>Secondo Atto Integrativo - allegato 27 - parte H (allegato 2)</p>	Ottemperata

	<p>Direttiva 2008/50/CE o la soglia di allarme per l'ozono di cui all'allegato XII.</p> <p>Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPAL e ARPzAV, che informerà dei superamenti e avvierà le procedure, sulla base di quanto stabilito dall'Osservatorio, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni.</p> <p>Le attività di verifica e controllo delle ARPA competenti dovranno comprendere quelle previste dall'art. 8 parte B del D.M. 161/2012 nell'ambito del Piano di Utilizzo e dei risultati delle caratterizzazioni in corso d'opera.</p>					
6	<p>a. Approfondire in fase di progettazione esecutiva il piano di approvvigionamento degli inerti, predisponendo inoltre una specifica analisi ambientale riferita alla configurazione definitiva.</p>	a	<p>MB016, MB025, MB057, MB058, MB065, RL358, RL362</p>	<p>In riscontro alla prescrizione, è stato emesso uno Studio nell'ambito della wbs di progetto OV30.</p>	<p>Studio siti inerti e discariche (Elaborati della WBS OV30)</p>	<p>Ottemperata fatta salva la valutazione del piano di aggiornamento del PUT</p>
9	<p>Verificare i manufatti di risoluzione delle interferenze e delle opere di ricucitura con l'esistente viabilità, in relazione al corretto dimensionamento della viabilità anche per il regolare transito dei mezzi impiegati per il trasporto collettivo.</p> <p>Il transito dei mezzi dovrà essere salvaguardato anche nel corso delle attività di cantiere e sull'eventuale viabilità provvisoria.</p>	d	<p>BS19</p>	<p>I manufatti che risolvono le interferenze tra nuova linea AV/AC e viabilità esistenti sono principalmente suddivisi in 2 categorie: sottovia (WBS SLXX) e cavalcaferrovia (WBS IVXX). Le viabilità di cucitura minori sono risolte all'interno delle WBS, quelle maggiori sono identificate con la WBS NVXX. Tali progetti rispettano il corretto dimensionamento della viabilità</p>	<p>Planimetria di progetto della linea per le viabilità minori. Per i sottopassi SLXX, per i cavalcaferrovia IVXX e per le viabilità maggiori NVXX.</p>	<p>Ottemperata</p>

10	Garantire l'accessibilità a tutti i fondi agricoli ed a tutti gli edifici contigui alla linea AV, anche mediante la predisposizione di adeguati passaggi integrati nella stessa infrastruttura per favorire la continuità dell'attività agricola e del sistema idraulico (irriguo e di colo).	b	FL17, NE22, RL191, RV014, RL417, RL418	I passaggi integrati nell'infrastruttura per dare continuità alle attività agricole di dividono in 2 tipologie: Passaggi poderali (continuità strade poderali) Tombini Idraulici (continuità rete idrica). Inoltre qualora la linea interferisca con canali irrigui il progetto prevede una opportuna deviazione che elimina l'interferenza e garantisca la funzionalità.	Planimetrie di progetto della linea	Ottemperata
12	Uniformare le nuove opere irrigue - idrauliche alle norme e direttive in materia di polizia idraulica di cui al R.D. n°368 del 8/05/1904, D.G.R. 10/883 del 31/10/2013 della Regione Lombardia, volte a tutelare e conservare l'efficienza e la funzionalità di impianti ad elevato interesse pubblico, quali quelli idrovori, irrigui, di scolo e di allontanamento delle acque.	e	BC01	La prescrizione è stata recepita nel progetto esecutivo negli elaborati relativi ai singoli attraversamenti ed alle opere di linea, quali - gallerie, trincee, rilevati con specifico riferimento alle relazioni idrauliche, alle planimetrie generali ed alle planimetrie idrauliche di dettaglio	Planimetrie di progetto di linea Relazione idraulica VI11, VI12, VI13, VI14 Elaborati di dettaglio sistemazioni corsi d'acqua maggiori (IN62, IN73, IN75, IN76)	Ottemperata
16	In riferimento alla componente paesaggio, completare la presentazione di tutti gli interventi di mitigazione paesaggistica previsti in un unico documento organico di dettaglio, con particolare attenzione agli interventi previsti per la salvaguardia della centuriazione romana e per i corridoi ecologici.	c	MB100	Tutti gli interventi di mitigazione paesaggistica previsti sono stati riorganizzati in un unico documento organico di dettaglio, così come prescritto.	Elaborato IN0R11EE2ROOV30C0001A con allegati nell'ambito della wbs OV30	Ottemperata allo stato di fase di progetto

18	b. Adottare opportuni accorgimenti atti ad evitare l'interruzione del flusso di falda e la contaminazione della medesima.		<p>Per la parte relativa all'interruzione del flusso si veda punto precedente e sviluppo dello Studio Idrogeologico con particolare riferimento alla modellazione sviluppata per il Sistema Frassino (<i>Studio Idrogeologico inerente alle potenziali interferenze indotte dalle opere in progetto al lago del Frassino</i>). Lo studio in questione è stato sottoposto alla valutazione tecnica scientifica del Politecnico di Milano che ne ha attestato e certificato la correttezza scientifica nell'impostazione, nello sviluppo e nelle conclusioni.</p> <p>Per la parte relativa alla contaminazione della falda si vedano le prescrizioni ed indicazioni del Dossier Cantieri (documento IN0R11EE2ROOV30G00 03)</p>	<p>Studio idrogeologico (elaborati della wbs OV30)</p> <p>Dossier Cantieri (elaborati della wbs OV30)</p>	Ottemperata
----	---	--	--	---	--------------------

18	<p>c. Valutare anche l'eventuale effetto indotto dalla realizzazione della galleria di Lonato in termini di abbassamento della falda, con ripercussione sui fontanili, laghetti e stagni presenti in zona (Stagno Lavagnone – sito patrimonio UNESCO).</p>			<p>E' stato sviluppato apposito Studio specifico sul tema "Studio idrogeologico inerente la realizzazione della galleria Lonato". Lo studio in questione è stato sottoposto alla valutazione tecnica scientifica del Politecnico di Milano che ne ha attestato e certificato la correttezza scientifica nell'impostazione, nello sviluppo e nelle conclusioni.</p>	<p>Studio idrogeologico Galleria LONATO (elaborati della wbs OV30) INOR11EE2RIOV30M00003</p>	<p>Ottemperata</p>
19	<p>b. Aggiornare inoltre il "quadro di riferimento ambientale" sulle acque superficiali con particolare attenzione a: - andamento del bilancio idrogeologico del laghetto del Frassino ante operam; - bilanciamento degli "impatti" a seguito della realizzazione delle gallerie artificiali in progetto.</p>			<p>E' stato sviluppato apposito Studio specifico sul tema "Studio Idrogeologico inerente alle potenziali interferenze indotte dalle opere in progetto al lago del Frassino". Lo studio in questione è stato sottoposto alla valutazione tecnica scientifica del Politecnico di Milano che ne ha attestato e certificato la correttezza scientifica nell'impostazione, nello sviluppo e nelle conclusioni.</p>	<p>Studio idrogeologico FRASSINO (elaborati della wbs OV30) INOR11EE2RIOV30M00001</p>	<p>Ottemperata</p>

22	In corrispondenza delle teste dei fontanili intercettate dal sedime ferroviario, una volta realizzato il necessario bypass, ricostituire esattamente le condizioni di flora caratteristici di tali sistemi antropici, ricomponendo il microsystema ambientale e paesaggistico preesistente. Per il ripristino del letto del corso d'acqua utilizzare prevalentemente materiali naturali.	e	MI07	Il sedime ferroviario intercetta un solo fontanile ubicato alla pk di PE 122+800 in comune di Desenzano del Garda. In relazione alle caratteristiche specifiche del fontanile (depressione impermeabile alimentata esclusivamente da acqua meteorica), l'attuale depressione sarà tombata con materiale da bonifica ed il ripristino delle condizioni del fontanile interferito verrà effettuato mediante creazione di analoga depressione in area limitrofa e messa a dimora di vegetazione arborea ed arbustiva igrofila al fine di ricomporre il microsystema ambientale e paesaggistico preesistente. E' inoltre prevista la sistemazione spondale del nuovo fontanile con scogliera in massi rinverdita. L'intervento a verde è definito nel paragrafo 11.7 "S. Lorenzo" della relazione tecnica delle mitigazioni a verde.	<p>Elaborati inerenti le WBS IA11:INOR11EE2P7IA1100008AINOR11EE2ROIA1100001Ae RI42:INOR11EE2P8RI4204002AINOR11EE2PZRI4204002A</p>	Recepita
23	a. Effettuare un'analisi sugli impatti in atmosfera che tenga conto dei valori di fondo di qualità dell'aria e degli effetti cumulativi dovuti ad eventuali contemporaneità con le varie attività di fronte avanzamento lavori, cantiere o cava legate alla realizzazione della linea ferroviaria, previste nelle	d	RL459, RL461, RL382, MB065, MB104, MB105, MB106	In riscontro, è stato realizzato da società specializzate lo studio AERMOD tenendo conto delle indicazioni della presente prescrizione. Date le caratteristiche del territorio, lo studio è stato	<p>Studio AERMOD (elaborati della wbs OV30)</p>	Ottemperata

	vicinanze.			eseguito suddividendolo per la tratta lombarda e la tratta veneta.		
23	<p>b. Effettuare anche una valutazione delle emissioni dei principali altri inquinanti derivanti dai motori dei mezzi di trasporto o d'opera (PM10, NOx, COV, CO), almeno, in via cautelativa, nelle situazioni ipotizzate come più critiche per questo fattore (ad es. principali cantieri operativi o cave), e verificarne gli impatti sui recettori, ivi incluse le colture di pregio. Per le suddette valutazioni utilizzare il modello AERMOD, modello gaussiano di riferimento dell'EPA per gli inquinanti primari, tenendo conto del cronoprogramma dettagliato dei lavori tale da permettere una quantificazione degli impatti sia per tratte omogenee che complessiva.</p>					Ottemperata

28	<p>Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica, assumendo come riferimento, ad esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, Edizione 2006; - "Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica", Reg. Lombardia, 2000; - "Manuale di ingegneria naturalistica", Reg. Lazio, 2001; - "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti", APAT, 2002. 	c	NE14, MB019, MB020, MB049	<p>La progettazione delle opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione è stata eseguita applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica, assumendo come riferimenti, tra gli altri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, Edizione 2006; - "Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica", Reg. Lombardia, 2000; - "Manuale di ingegneria naturalistica", Reg. Lazio, 2001; - "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti", APAT, 2002. 	Relazione inerente la WBS IA11: IN0R11EE2ROIA1100001A	Recepita
----	--	---	---------------------------	--	---	----------

30	<p>Con riguardo ai fontanili interessati dalle opere ferroviarie, rispettare quanto stabilito per la Rete Ecologica Regionale, garantendo che sia mantenuta e migliorata la vegetazione forestale circostante, siano mantenute le siepi arbustive e quelle lianose di rovo, che venga effettuata una gestione naturalistica della rete idrica minore.</p>	c	RL399	<p>Le opere ferroviarie Interessano un solo fontanile ubicato alla pk di PE 122+800 in comune di Desenzano del Garda. per quanto possibile la vegetazione circostante sarà mantenuta ed integrata con vegetazione arborea ed arbustiva igrofila al fine di ricomporre il microsistema ambientale e paesaggistico preesistente. E' inoltre prevista la sistemazione spondale del nuovo fontanile con scogliera in massi rinverdita al fine di garantire la gestione naturalistica della rete idrica minore. L'intervento a verde è definito nel paragrafo 11.7 "S. Lorenzo" della relazione tecnica delle mitigazioni a verde.</p>	<p>Elaborati inerenti le WBS IA11:IN0R11EE2P7IA1100008AIN0R11EE2ROIA1100001Ae RI42:IN0R11EE2P8RI4204002AIN0R11EE2PZRI4204002A</p>	Recepita
----	---	---	-------	---	--	----------

32	Indicare con precisione il numero e l'ubicazione dei passaggi faunistici, il numero e l'ubicazione di quelli che saranno oggetto di monitoraggio nonché il coordinamento di tali passaggi con quelli presenti in eventuali infrastrutture in affiancamento, al fine di garantire la biopermeabilità dell'area.	c	RL332	<p>La permeabilità ecologica dell'infrastruttura ferroviaria è in corso di valutazione da parte di ARPA Lombardia e ARPA Veneto ed è valutata nell'ambito del PMA componente Paesaggio metodica "Uso del Suolo e Connettività degli Ecosistemi".</p> <p>Nel corso dei sopralluoghi in situ e degli incontri tecnici sul tema si è già condiviso con ARPA Lombardia e ARPA Veneto che gli unici corridoi faunistici da monitorare - a fronte anche dell'assenza di tali sottopassi nella limitrofa infrastrutturale autostradale o ferroviaria - sono quelli che di per sé presentano caratteristiche naturali e coincidono con i viadotti Chiese, Mincio, Tionello e Tione dei Monti.</p> <p>Con riferimento, poi, alla viabilità extra-linea, nel corso della fase di approvazione del Progetto di Monitoraggio Ambientale, da parte dei tecnici di ARPA Veneto è stata rilevata la necessità di un passaggio fauna presso l'arteria stradale di collegamento tra SP56 e SP28 da realizzare a seguito della prescrizione n.223 del CIPE (delibera n. 42/17) nel comune di</p>	<p>allegato 39 e IN0R11EE2BZNV21B0001 della wbs NV21</p>	Ottemperata
----	--	---	-------	--	---	--------------------

				<p>Peschiera del Garda (wbs=Nv21). Il passaggio fauna in questo caso è stato inserito in progetto in corrispondenza del tombino ϕ 1000 alla progressiva 0+495 e si è data corrispondente evidenza ad ARPA Veneto attraverso la nota prot. E3/L – 00675/19 del 22/05/19.</p> <p>Vedi inoltre quanto riportato per la successiva prescrizione n. 33.</p>		
--	--	--	--	--	--	--

33	Assicurare, per l'intero sviluppo dell'opera, corridoi protetti di attraversamento (sottopassi faunistici e ponti ecologici) della fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati per mitigare la discontinuità arrecata agli ecosistemi, posti a circa 0,8 km l'uno dall'altro, con tolleranza di 0,2 km per i casi di interferenza con opere o edifici esistenti.	c	MB038	<p>Premesso che quanto richiesto nasce da una prescrizione formulata in riferimento all'intera linea ferroviaria comprensiva dello "Shunt" di Brescia successivamente stralciato dal CIPE, da una specifica ed approfondita verifica è emerso quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I passaggi fauna nel progetto di CdS interessavano il solo tratto dello shunt ove la linea risultava o affiancata all'infrastruttura stradale "A.C.P." (dotata di passaggi fauna) o non affiancata ad altra infrastruttura; in CdS si osservò che tali passaggi non risultavano sufficienti e a volte non erano corrispondenti con quelli presenti sulla strada cui si sarebbe affiancata la ferrovia. • A seguito dell'eliminazione dello shunt la linea ferroviaria risulta sempre in affiancamento ad A4 e FS storica (due infrastrutture non dotate di passaggi fauna) ad eccezione dei brevi tratti di trasferimento da una infrastruttura all'altra: tra 141+500 e 143+000 dove la linea è in galleria (GN04 e GA17) e dunque non occorre alcun passaggio fauna; tra 2+200 e 2+800 ove non è stato inserito un 	planimetrie della WBS MD00 ed elaborati indicati per la prescrizione n. 32	Recepita
----	--	---	-------	---	--	-----------------

				<p>passaggio fauna in relazione alla brevità del tratto (600 metri).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nei tratti di affiancamento a infrastrutture prive di passaggi fauna, il passaggio fauna su AV avrebbe un effetto negativo sulla fauna (creando problemi di intrappolamento o di facilitazione all'accesso al sedime autostradale). • Dall'esame si ritiene dunque che l'unico punto ove un passaggio fauna potrebbe avere una certa utilità è in corrispondenza del tratto in quadruplicamento tra 2+200 e 2+800 appartenente al lotto costruttivo 2 che sarà presentato in una fase successiva e dopo il finanziamento del lotto stesso. • Con riferimento, poi, alla viabilità extra-linea, come detto per la precedente prescrizione n. 32, nel progetto esecutivo è stato inserito un passaggio fauna presso l'arteria stradale di collegamento tra SP56 e SP28 da realizzare a seguito della prescrizione n.223 del CIPE nel comune di Peschiera del Garda. 	
--	--	--	--	--	--

35	<p>Predisporre uno studio sulla salute pubblica rimodulando la caratterizzazione dello stato attuale della popolazione interessata dal progetto utilizzando dati disponibili almeno a livello provinciale per profilo demografico, cause di malattia, cause di morte; lo studio dovrà essere pienamente rispondente alle Linee Guida per la VIA sulla componente salute pubblica, approvate dalla Regione Lombardia il 24.01.2014, con DGR n. X/1266. In particolare nel documento sopracitato si richiede l'identificazione della popolazione potenzialmente interessata dall'opera e dalle sue ricadute, dei segmenti della popolazione cui dedicare particolare attenzione, stimando sia gli effetti positivi sul benessere e la qualità della vita che il progetto può comportare sia quelli negativi con sviluppo di patologie e fattori di rischio, affrontando le situazioni di incertezza conoscitiva, con il principio di precauzione, favorendo la adozione di decisioni fondate su evidenze scientificamente valide e condivise. Oltre alla valutazione di impatto dell'opera per la fase di esercizio - in particolare per le componenti rumore e vibrazioni - anche la fase di cantiere di lunga durata rappresenta di per sé uno scenario da studiare, sotto il profilo dell'impatto ambientale e sanitario, in particolare per la componente atmosfera. Inoltre quando trattasi di un'opera che comporti la contemporaneità di più cantieri, come in questo caso, è necessaria una valutazione di impatto cumulativo, sia per quanto di pertinenza del progetto in senso stretto, sia per l'aggiungersi di questo agli elementi di pressione ambientale e sanitaria già presenti</p>	c	RL436, MB039, MB040, MB104	In riscontro, è stato realizzato da società specializzata lo Studio sulla salute pubblica, tenendo conto delle indicazioni della presente prescrizione.	Studio sulla salute pubblica(elaborati della wbs OV30)	Ottemperata
----	---	---	----------------------------	---	--	-------------

	nell'area.					
39	Prevedere in fase di progettazione esecutiva approfondimenti volti al miglioramento della qualità architettonica delle opere in relazione al loro impatto sul paesaggio, così come puntualmente previsto nel parere del MIBACT con particolare riferimento alle barriere antirumore, ai viadotti ed alle opere di sostegno.	f	MB046, MB047, MI05, MI06, MI07, MI08, MI09, MI10, MI11, MI12, MI13, MI14, MI15, MI16, MI17, MI18, MI19	<p>Quanto previsto dal parere MIBACT è contenuto nelle altre prescrizioni CIPE cui si rimanda formulate da MIBAC. Si precisa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per quanto riguarda le barriere antirumore nelle aree particolarmente sensibili (fiume Chiese e Torre S. Martino) è prevista l'adozione di pannelli trasparenti; - il viadotto Chiese è stato modificato inserendo una veletta finalizzata a migliorare l'aspetto dell'impalcato "semplificando" la percezione del manufatto; - le opere di sostegno e le barriere antirumore, sono state mitigate inserendo, ove possibile, interventi a verde con funzione di mascheramento. 	Elaborati, della wbs VI11: INOR11EE2BZVI1105023, INOR11EE2P9VI1105001, INOR11EE2P9VI1105002, INOR11EE2P9VI1105003; Elaborati delle wbs IA10 e IA11.	Ottemperata

50	In considerazione degli obblighi di pubblicizzazione dei dati ambientali, predisporre uno specifico Sistema Informativo Territoriale, i cui contenuti saranno definiti e concordati nell'ambito dell'Osservatorio Ambientale.	c	RL215, RV070	Durante la seduta di OA del 04/04/19, si è fatta una proposta a riguardo del sistema informativo territoriale. L'osservatorio ambientale valuterà quanto presentato nel corso delle prossime riunioni	Verbale OA del 04/04/19 (Allegato 31) Verbale OA del 03/07/19 (Allegato 31bis)	Ottemperata
51	a. Fare in modo che la strumentazione, le modalità di campionamento e le analisi siano conformi alle norme di qualità vigenti; i laboratori di analisi dovranno essere accreditati (ACCREDIA)	c	RL234, RV081, RL235, RV082, MB089	Nell'ambito delle gare, sono stati richiesti alcuni requisiti minimi per effettuare le attività ambientali tra cui quelli indicati in prescrizione.	Requisiti minimi gara monitoraggio ambientale (allegato 15)	Ottemperata

87	<p>In occasione dell'aggiornamento del Piano di Utilizzo prevedere di concordare con ARPA un ampliamento del PMA, in tutte le zone interessate dai lavori, incluse le aree interessate dai nuovi siti di deposito finali, relativamente al controllo degli impatti relativi al rumore ed alla qualità dell'aria, con lo scopo di definire con essa e in accordo con le normative vigenti, le azioni di mitigazione eventualmete necessarie , e, ad attività avviate:-effettuare una verifica puntuale sui ricettori più vicini ai cantieri e/o tracciato, mediante monitoraggio fonometrico, al fine di identificare le eventuali criticità residue e di conseguenza individuare le tecniche di mitigazione più idonee;-aggiornare il Protocollo Operativo con Regione provincia e ARPA locale, relativo a rilevamento, valutazione e monitoraggio della qualità dell'aria e delle misure di riduzione delle attività inquinanti, comprendendovi i provvedimenti efficaci per limitare, o sospendere, le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme relaative alla componente, possano essere superati;- definire le modalità per la stabilizzazione a calce delle terre così come previsto dall'all.3 del DM 161.</p>	a	MB130	<p>In data 26/07/19, è stato convocato un tavolo tecnico da parte di ISPRA-ARPAL-ARPAV proprio al fine di definire eventuali ampliamenti al PMA , con eventuale supporto di precise verifiche puntuali sui recettori.Nella medesima riunione, si è inoltre discusso anche del protocollo operativo della componente atmosfera (rif. nota CEPAV DUE prot. E3/L - 00748/18 del 13/12/18), rispetto al quale ISPRA e le ARPA rimandano ad un confronto in Osservatorio Ambientale, per darne opportuno corso.A riguardo del tema della stabilizzazione a calce, fermo restando quanto già stabilito nel PUT approvato, è previsto un ulteriore incontro con gli Enti di controllo prima di impiegare questa normale pratica autorizzata in cantiere.</p>	<p>ODG tavolo tecnico ISPRA-ARPAL-ARPAV del 26/07/19(allegato 42) nota CEPAV Due prot. E3/L - 00748/18 del 13/12/18(allegato 43)</p>	Recepita
----	---	---	-------	---	--	----------

89	<p>In occasione dell'aggiornamento del Piano di Utilizzo provvedere, qualora il monitoraggio in corso d'opera delle acque superficiali dovesse rinvenire valori di concentrazione di un qualche contaminante superiori al 75% dei limiti previsti dal D. Lgs. 116/2008 "Attuazione della Direttiva 2006/7/CE relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione e abrogazione della Direttiva 76/160/CEE" e relativo Decreto Attuativo, con particolare riferimento ai parametri batteriologici per le acque interne, a ridi legge per la balneabilità, a rinfittire i campionamenti a cadenza quindicinale.</p>	a	MB132	<p>Come contenuto nel PMA esecutivo condiviso con le ARPA territorialmente competenti, si è stabilito con gli Enti di controllo che la rete dei CIS interferiti dall'opera non rientra tra le acque di balneazione. Il commento è poi riportato nella specifica tecnica delle Acque superficiali.</p>	<p>Estratto Specifica tecnica Acque superficiali (Allegato 44)</p>	<p>Recepita</p>
99	<p>In occasione dell'aggiornamento del Piano di Utilizzo provvedere all'individuazione e alla comunicazione del soggetto esecutore del Piano di Utilizzo.</p>	a	MB143	<p>In considerazione della suddivisione delle opere in diretta ed in appalto, il consorzio Cepav due risulta proponente per l'intero Piano di Utilizzo mentre risulta esecutore delle sole opere in diretta. A gare d'appalto ultimate saranno comunicati i vari soggetti esecutori.</p>	<p>Piano di Utilizzo (allegati 10 e 10bis)</p>	<p>Dichiarata RECEPITA con Decreto Direttoriale n. 239 del 05.07.2019 - parere 3045 CTVA del 14.06.2019</p>

	Aggiornamento Cepav due			<p>A valle del parere della CTVIA-VAS n. 2988/19 riguardante l'approvazione del Piano di Utilizzo DM 161/12, è richiesto al Consorzio CEPAV Due nel quadro prescrittivo di stabilire prima dell'inizio dei lavori il soggetto esecutore materiale del PUT. Con nota prot. E3/L - 000690/19 del 27/05/19 il CEPAV Due (già Proponente) ha comunicato di essere per tutti i lavori della tratta il soggetto esecutore ai sensi e per gli effetti del DM 161/12. I subappaltatori/appaltatori che interverranno si configurano invece come produttori dei materiali da scavo.</p>	<p>Nota prot. E3/L - 00690/19 del 27/05/19 (allegato 45)</p>	Recepita
108	<p>Provvedere ad inserire sul portale dell'ISPRA le informazioni secondo le specifiche del Disciplinare Terre e Rocce di Scavo, definendo, tra le altre questioni, quelle relative al sito di produzione, al sito di deposito intermedio e al sito di destinazione.</p>	a	MB177	<p>In base al Disciplinare ISPRA e con rif. all'art 13 del DM 161/12, la comunicazione può essere effettuata dall'Autorità competente successivamente all'autenticazione sul Portale all'indirizzo www.terreroce.isprambiente.it. Non è permesso al Proponente/Esecutore di registrarsi correttamente all'interno del sito succitato.</p>		<p>Recepita ma non ottemperabile</p>

11 8	<p>Con riferimento al reticolo idrografico di competenza AIPO:</p> <ul style="list-style-type: none"> - comunicare all'Agenzia le date di inizio lavori delle opere che interessano i corpi idrici; - sottoporre a preventiva autorizzazione da parte di AIPO ogni variazione progettuale inerente gli aspetti idraulici che dovesse intervenire in fase di esecuzione; - garantire, in tutte le fasi lavorative, le quote di sommità spondale e/o arginale così come l'accessibilità alle piste di servizio per lo svolgimento dei compiti di AIPO; - concordare in fase esecutiva con AIPO eventuali opere di rinforzo e ringrosso delle sponde dei tratti pensili e/o sagome arginali. 	e	<p>RL022, RL024, RL31, RL32</p>	<p>il Progetto Esecutivo delle opere di competenza dell'Agenzia AIPO è stato trasmesso per approvazione degli ambiti di competenza.</p> <p>Il PE del Viadotto Mincio (wbs VI12) è stato istruito positivamente dall'Agenzia con nota allegata.</p> <p>Il PE del Viadotto Chiese ferroviario e stradale (wbs V111 NW20) è stato istruito positivamente dall'Agenzia con nota allegata.</p> <p>In fase esecutiva verranno coordinate le attività con l'Agenzia AIPO</p>	<p>Lettere di trasmissione / approvazione del PE ad AIPO delle opere di competenza (NW20 V111 VI12)</p>	Recepita
11 9	<p>Garantire al personale dei gestori della rete irrigua ed ai relativi mezzi d'opera la completa accessibilità ai manufatti esistenti e a quelli di nuova realizzazione, esterni al sedime ferroviario nonché la manovrabilità e la facilità di accesso delle nuove strutture di deviazione dell'acqua sia consorziali che private, da realizzarsi in carpenteria metallica (paratoie, viti senza fine, rulli movimentatori, ecc.), sia nella fase di costruzione, sia al termine dei lavori.</p>	e	<p>RL044, RL051, BC10, GC06</p>	<p>La prescrizione è stata recepita nel progetto esecutivo negli elaborati relativi ai singoli attraversamenti ed alle opere di linea, quali</p> <ul style="list-style-type: none"> - gallerie, trincee, rilevati con specifico riferimento alle planimetrie di linea ed idrauliche di dettaglio 	<p>Planimetrie di progetto di linea Relazione idraulica VI11, VI12, VI13, VI14 Elaborati di dettaglio sistemazioni corsi d'acqua maggiori (IN62, IN73, IN75, IN76)</p>	Ottemperata

12 5	Assicurare che la quota di posa dei pozzi perdenti per la dispersione delle acque meteoriche tenga conto dell'estensione dello strato del sottosuolo idoneo a ricevere le acque di dilavamento.	e	RV043, VR12	Laddove il terreno lo permette (a seguito di prove di permeabilità) è stata adottata la soluzione di canalette drenanti opportunamente dimensionate per raccogliere le acque meteoriche di piattaforma	Planimetrie di progetto di linea	Ottemperata
13 4	a. Verificare dal punto di vista dei possibili impatti sulla qualità dell'aria in fase di costruzione le seguenti situazioni: - recettore posto a nord di Cascina Montelungo, in comune di Desenzano del Garda, e in affaccio a una pista di cantiere non asfaltata; - recettori e colture pregiate individuati a nord della BAP 101 e a nord delle BAP 102 e 103;	d	RL182, RL186	Il nuovo piano di cantierizzazione prevede l'utilizzo della strada asfaltata in affaccio al ricettore posto a nord della Cascina Montelungo. La pista sterrata inizierà dalla distanza di 200 metri dal ricettore. Inoltre per monitorare la qualità dell'aria della zona interessata dai cantieri per la realizzazione della GN02 e GA07 sono previste una postazione in continuo ed una mobile. Per quanto riguarda i ricettori e le colture pregiate segnalati, questi sono stati oggetto di opportune verifiche nell'ambito della condivisione del Progetto di monitoraggio ambientale con le ARPA territorialmente competenti. Tale approccio operativo di monitoraggio sarà in seguito verificato in fase di Corso d'Opera, per eventuali integrazioni di concerto con gli Enti di controllo.	<p>Dossier dei cantieri e studio del traffico (elaborati della wbs OV30)</p> <p>Progetto di monitoraggio ambientale (elaborati della wbs MA10)</p> <p>Sistema di Gestione Ambientale (allegato 9)</p>	Recepita

13 6	Quantificare le aree arboree e arbustive che verranno eliminate in fase di cantierizzazione ed eseguire nuovi impianti compensativi di essenza autoctone in aree indicate dalle amministrazioni comunali	d	RL038, RL414, RL470, RL472, RV049, RV054	La stima della vegetazione arboreo - arbustiva che verrà asportata in fase di cantierizzazione è riportata nelle specifiche tecniche di PMA. Prima di procedere ai tagli della vegetazione interferente, sarà data comunicazione alle amministrazioni locali con indicazione dei ripristini post operam proposti in accordo con i regolamenti comunali. Gli interventi compensativi saranno eseguiti nelle aree che indicheranno i Comuni. A supporto, si riporta la nota trasmessa al Comune di Sommacampagna.	Specificata tecnica PMA Fauna, Vegetazione e Ecosistemi (elaborato della wbs MA10) Nota di comunicazione taglio vegetazione interferente vs Comune di Sommacampagna (Allegato 32)	Dichiarata RECEPITA con Decreto Direttoriale n. 239 del 05.07.2019 - parere 3045 CTVA del 14.06.2019
	Aggiornamento Cepav due			A seguito della nota al Comune di Sommacampagna citata, sono state inviate altre informative, raccolte nell'Allegato 32bis.	Nota di comunicazione taglio vegetazione interferente vs Comuni della tratta (Allegato 32bis)	Ottemperata

14	Durante la fase di cantiere provvedere alla ricaratterizzazione dei materiali relativi agli scavi dove sono stati registrati superamenti relativi ai limiti di colonna B della Tabella 1 dell'Allegato 5, al Titolo V Parte IV del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.	a	MB149	Si dare seguito a quanto previsto dalla presente prescrizione nella fase esecutiva considerando che tali superamenti si riferiscono ai siti non conformi.	Piano di Utilizzo (allegati 10 e 10bis)	Dichiarata RECEPITA con Decreto Direttoriale n. 239 del 05.07.2019 - parere 3045 CTVA del 14.06.2019
9	Aggiornamento Cepav due			In aggiunta a quanto precedentemente comunicato, nell'Allegato 4,6 sono inserite le comunicazioni relative alle campagne ambientali di accertamento prescritte.	Comunicazioni ricampionamenti siti non conformi (allegato 46)	Recepita
15 5	a. Durante la fase di cantiere, in merito ai trattamenti di normale pratica industriale (con particolare riferimento alla stabilizzazione delle terre a calce e/o pozzolana), ritenuta necessaria un'estrema cautela riguardo alle suddette lavorazioni, a causa dei possibili impatti conseguenti alla dispersione della calce nell'ambiente, concordare preventivamente le modalità operative con le ARPA competenti;	a	MB161	In fase di cantiere, prima dell'inizio dei lavori relativi al trattamento suddetto, si procederà a stabilire congiuntamente con le ARPA le modalità operative.	Piano di Utilizzo (allegati 10 e 10bis)-S.G.A. IN0R10EE2PTIK0000004A - Gestione delle emissioni in atmosfera(allegato 9)	Ottemperata

	Aggiornamento Cepav due			In aggiunta a quanto già indicato, si precisa che l'argomento è stato ripreso anche nell'ultimo tavolo tecnico con ISPRA-ARPAL-ARPAV del 25/06/19, in cui si conferma che il tema sarà ripreso in un'altra riunione, prima di impiegare questa normale pratica industriale autorizzata in cantiere (Allegato 47)	Verbale di coordinamento ambiente del 25/06/19 (Allegato 47)	Otterperata
15 5	b. Tenuto conto che per la calce viva esiste un valore IDLH "Immediately Dangeorus for Life and Health", ovvero di immediata pericolosità per la vita e la salute, corrispondente a una concentrazione in aria di 25 mg/m3, garantire che gli intervalli di tempo tra le operazioni di spargimento e quelle di miscelazione siano ridotti al massimo a 15 minuti.	a	MB161	In fase di cantiere, prima dell'inizio dei lavori relativi al trattamento suddetto, si procederà a stabilire congiuntamente con le ARPA le modalità operative.	Piano di Utilizzo (allegati 10 e 10bis) - S.G.A. IN0R10EE2PTIK0000004A - Gestione delle emissioni in atmosfera (allegato 9)	Dichiarata RECEPITA con Decreto Direttoriale n. 239 del 05.07.2019 - parere 3045 CTVA del 14.06.2019

	Aggiornamento Cepav due			In aggiunta a quanto già indicato, si precisa che l'argomento è stato ripreso anche nell'ultimo tavolo tecnico con ISPRA-ARPAL-ARPAV del 25/06/19, in cui si conferma che il tema sarà ripreso in un'altra riunione, prima di impiegare questa normale pratica industriale autorizzata in cantiere (Allegato 47)	Verbale di coordinamento ambiente del 25/06/19 (Allegato 47)	Recepita
15 8	In riferimento alla stabilizzazione delle terre a calce e/o pozzolana, garantire che la superficie trattata a calce giornalmente non sia superiore a quella lavorabile nel medesimo periodo di tempo (completamento delle fasi di miscelazione e compattazione) al fine di prevenire l'asportazione eolica della calce.	a	MB164	In fase di cantiere sarà prevista specifica procedura di gestione che implementerà quanto già indicato nel Sistema di Gestione Ambientale a riguardo delle emissioni in atmosfera	Piano di Utilizzo (allegati 10 e 10bis) - S.G.A. IN0R10EE2PTIK0000004A - Gestione delle emissioni in atmosfera (allegato 9)	Dichiarata RECEPITA con Decreto Direttoriale n. 239 del 05.07.2019 - parere 3045 CTVA del 14.06.2019

	Aggiornamento Cepav due			In aggiunta a quanto già indicato, si precisa che l'argomento è stato ripreso anche nell'ultimo tavolo tecnico con ISPRA-ARPAL-ARPAV del 25/06/19, in cui si conferma che il tema sarà ripreso in un'altra riunione, prima di impiegare questa normale pratica industriale autorizzata in cantiere (Allegato 47)	Verbale di coordinamento ambiente del 25/06/19 (Allegato 47)	Recepita
15 9	In riferimento alla stabilizzazione delle terre a calce e/o pozzolana, garantire che la compattazione sia condotta con metodologie e velocità di lavoro atte a non creare sviluppo di polveri.	a	MB165	In fase di cantiere sarà prevista specifica procedura di gestione che implementerà quanto già indicato nel Sistema di Gestione Ambientale a riguardo delle emissioni in atmosfera	Piano di Utilizzo(allegati 10 e 10bis)-S.G.A. IN0R10EE2PTIK0000004A - Gestione delle emissioni in atmosfera(allegato 9)	Dichiarata RECEPITA con Decreto Direttoriale n. 239 del 05.07.2019 - parere 3045 CTVA del 14.06.2019

	Aggiornamento Cepav due			In aggiunta a quanto già indicato, si precisa che l'argomento è stato ripreso anche nell'ultimo tavolo tecnico con ISPRA-ARPAL-ARPAV del 25/06/19, in cui si conferma che il tema sarà ripreso in un'altra riunione, prima di impiegare questa normale pratica industriale autorizzata in cantiere (Allegato 47)	Verbale di coordinamento ambiente del 25/06/19 (Allegato 47)	Recepita
160	In riferimento alla stabilizzazione delle terre a calce e/o pozzolana, garantire che il personale addetto alle operazioni di stabilizzazione con la calce sia informato anche di tutti gli aspetti ambientali correlati alla lavorazione e sia formato rispetto alle procedure e alle attività da mettere in atto per evitare impatti sull'ambiente.	a	MB166	In fase di cantiere sarà prevista specifica procedura di gestione che implementerà quanto già indicato nel Sistema di Gestione Ambientale a riguardo delle emissioni in atmosfera	Piano di Utilizzo (allegati 10 e 10bis) - S.G.A. IN0R10EE2PTIK0000004A - Gestione delle emissioni in atmosfera (allegato 9)	Dichiarata RECEPITA con Decreto Direttoriale n. 239 del 05.07.2019 - parere 3045 CTVA del 14.06.2019

	Aggiornamento Cepav due			In aggiunta a quanto già indicato, si precisa che l'argomento è stato ripreso anche nell'ultimo tavolo tecnico con ISPRA-ARPAL-ARPAV del 25/06/19, in cui si conferma che il tema sarà ripreso in un'altra riunione, prima di impiegare questa normale pratica industriale autorizzata in cantiere (Allegato 47)	Verbale di coordinamento ambiente del 25/06/19 (Allegato 47)	Recepita
16 8	Laddove l'attivazione del "Lotto Brescia Est-Verona (escluso Nodo)" dovesse intervenire nel periodo antecedente l'entrata in funzione del "Nodo di Verona", realizzare un bivio provvisorio con la linea storica in prossimità della fine della tratta di competenza del GC.	k	LP	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo il bivio a raso provvisorio sia sul BP che sul BD di raccordo tra il tracciato della linea AV (in prossimità della pk 150) e la linea storica Milano-Venezia	Elaborati inerente la WBS RI62	Ottemperata
16 9	Ridurre le aree di mitigazioni a verde che insistono su aree attualmente coltivate a vigneto, mantenendo solo quelle che a seguito degli espropri per le opere ferroviarie, per dimensioni e/o ubicazione, non risulteranno più coltivabili proficuamente.	c	MB113	Tutte le aree di mitigazioni a verde previste nel progetto definitivo che risultavano su aree attualmente coltivate a vigneto sono state eliminate, mantenendo solo quelle che, a seguito degli espropri per le opere ferroviarie, per dimensioni e/o ubicazione, non risulteranno più coltivabili proficuamente.	Elaborati della wbs IA11	Ottemperata

17 1	In fase di progettazione esecutiva specificare le modalità di raccolta e allontanamento delle acque meteoriche nell'area di cantiere relativa alla costruzione della sottostazione di Calcinato.	e	RL397	E' stato previsto un sistema di fossi drenanti al piede del rilevato su cui viene realizzato il piazzale della sottostazione di Calcinato	Elaborati della wbs R140	Ottemperata
18 3	Nel comune di Calcinato, in ragione dell'eliminazione del previsto nuovo cavalcavia di Via Cavour, assicurare il collegamento viario tra le frazioni Ponte San Marco, Calcinatello e il capoluogo comunale per mezzo di una nuova viabilità che collegherà l'attuale Via Cavour a Via Stazione attraverso: i. un nuovo tratto di viabilità tra Via Cavour e l'inizio di Via Zemogna con nuovo ponte sul Chiese;	b	CA14, RL113, reCA09e	La prescrizione CIPE è stata recepita in progetto prevedendo la realizzazione di nuova viabilità tra Via Cavour e Via Zemogna, con un ponte di scavalco del fiume Chiese, riqualificando la strada esistente fino alla rotonda posta al termine della rampa sud del cavalcavia di Via Stazione. La sezione stradale tipo F2 risulta di larghezza pavimentata pari a 8,5 m, costituita da due corsie di 3,25 m e da due banchine laterali della larghezza pari ad 1 m. Il ponte ha una lunghezza complessiva pari a 389.20m; la luce di calcolo delle diverse campate varia da 33.60 a 80.00 m. Lateralmente è prevista una pista ciclopedonale di larghezza netta pari a 2,50m	Elaborati inerente la WBS NV20	Recepita e sarà ottemperata in fase di approvazione della variante

18 3	<p>Nel comune di Calcinato, in ragione dell'eliminazione del previsto nuovo cavalcavia di Via Cavour, assicurare il collegamento viario tra le frazioni Ponte San Marco, Calcinatello e il capoluogo comunale per mezzo di una nuova viabilità che collegherà l'attuale Via Cavour a Via Stazione attraverso:</p> <p>ii. una nuova rotatoria su Via Cavour in corrispondenza dell'incrocio con la nuova viabilità di cui al punto precedente;</p>			<p>La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo la realizzazione di una rotatoria a tre rami, composta da un'aiuola circolare di raggio pari a 8.50 m, una carreggiata larga 7.00 m completata da banchine laterali da 1.00 m ciascuna, per un diametro esterno pari a 35.00 m. La piattaforma pavimentata viene completata da arginelli laterali di 1.05 m in terreno vegetale</p>	<p>Elaborati inerente la WBS NV20</p>	<p>Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante</p>
18 3	<p>Nel comune di Calcinato, in ragione dell'eliminazione del previsto nuovo cavalcavia di Via Cavour, assicurare il collegamento viario tra le frazioni Ponte San Marco, Calcinatello e il capoluogo comunale per mezzo di una nuova viabilità che collegherà l'attuale Via Cavour a Via Stazione attraverso:</p> <p>iii. la realizzazione di una pista ciclabile su Via Cavour dalla rotatoria di cui al punto ii) sino all'incrocio con Via Bianchi;</p>			<p>La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo la realizzazione di una pista ciclabile che prende origine dall'incrocio di Via Cavour con Via Bianchi, si sviluppa su Via Cavour (per una lunghezza di circa 216), interessa la nuova rotonda di Via Cavour e la nuova viabilità, fino a raggiungere la rotonda al termine della rampa sud del cavalcavia di Via Stazione. La pista ha larghezza di 2,5m.</p>	<p>Elaborati inerente la WBS NV20</p>	<p>Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante</p>

18 3	Nel comune di Calcinato, in ragione dell'eliminazione del previsto nuovo cavalcavia di Via Cavour, assicurare il collegamento viario tra le frazioni Ponte San Marco, Calcinatello e il capoluogo comunale per mezzo di una nuova viabilità che collegherà l'attuale Via Cavour a Via Stazione attraverso: iv. la riqualificazione di Via Zemogna con inserimento di pista ciclabile dal termine della nuova viabilità di cui la punto i) con Via Stazione;			La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo la riqualificazione della Via Zemogna , come descritta alla prescrizione 183 i.	Elaborati inerente la WBS NV20	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
18 3	Nel comune di Calcinato, in ragione dell'eliminazione del previsto nuovo cavalcavia di Via Cavour, assicurare il collegamento viario tra le frazioni Ponte San Marco, Calcinatello e il capoluogo comunale per mezzo di una nuova viabilità che collegherà l'attuale Via Cavour a Via Stazione attraverso: v. l'illuminazione pubblica dei tratti viari di tutti i suddetti interventi.			La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo l'illuminazione lungo tutta la via Zemogna	Elaborati inerente la WBS NV20	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
18 4	Ampliare, nel comune di Calcinato, il parco giochi posto a sud nell'area precedentemente occupata dall'innesto di Via Berlinguer con Via Stazione, innesto eliminato nel progetto definitivo in quanto interferente con la rampa del cavalcavia.	b	CA15, reCA11b	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo un ampliamento del parco giochi posto a sud nell'area precedentemente occupata dall'innesto di Via Berlinguer con Via Stazione.	Elaborati inerente la WBS OV19	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante

18 7	Nel comune di Calcinato:a. Modificare il collegamento della Via Rovadino e Via Pradella utilizzando un percorso parallelo alla Via Rovadino, e traslando verso Sud la rotatoria prevista.			La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo una traslazione verso sud della rotatoria all'incrocio con Via Pradella.	Elaborati inerente la WBS SL88	Ottemperata. Variante M5
18 7	Nel comune di Calcinato: b. Modificare altresì la viabilità di accesso alle abitazioni poste a Sud della suddetta rotatoria utilizzando un percorso al confine dei fondi e, per quanto possibile, sulla sede delle attuali strade poderali.	b	CA21, RL115, reCA13a, reCA13b	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo la realizzazione di una rotonda che consente l'innesto alla viabilità di accesso alle abitazioni. Su tale rotatoria si innestano l'asse stradale principale e 1 ramo di collegamento con la viabilità esistente e un ramo di collegamento con via Pradella.	Elaborati inerente la WBS SL88	Ottemperata variante M5
19 0	Nel comune di Calcinato: a. Modificare la rotatoria posta al termine della rampa sud del cavalcavia, con previsione di una rotatoria adeguata a smistare adeguatamente le seguenti viabilità: Via Stazione (innesti nord e sud), Via Zemogna, Via Cimitero;	b	CA13, reCA11c, reCA11d	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo la traslazione verso est della rotatoria (IR18) posta al termine della rampa sud del cavalcavia, con una configurazione atta a smistare adeguatamente le viabilità di Via Stazione (innesti nord e sud), Via Zemogna e Via Cimitero.	Elaborati inerente la WBS IV18	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante

19 0	Nel comune di Calcinato: b. Salvaguardare, con la nuova previsione progettuale, gli attuali campi sportivi posti all'incrocio tra Via Zemogna e Via Stazione;			La nuova configurazione della rotatoria posta al termine della rampa sud eel cavalcavia di Via Stazione salvaguarda gli attuali campi sportivi posti all'incrocio tra Via Zemogna e Via Stazione, grazie ad una traslazione verso est della rotatoria stessa.	Elaborati inerente la WBS IV18	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
19 0	Nel comune di Calcinato: c. Delocalizzare inoltre la Santella e il monumento presenti in prossimità del previsto nuovo cavalcaferrovia di Via Stazione prima dell'inizio dei lavori di costruzione del cavalcaferrovia stesso.			La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo la ricollocazione della santella e del monumento all'aviatore, la cui posizione attuale interferisce con la rampa sud del cavalcavia di Via Stazione, nell'area immediatamente ad est della rampa medesima	Elaborati inerente la WBS OV07	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante

19 3	Nel comune di Castelnuovo del Garda: b. Prevedere altresì la realizzazione di detta pista per una lunghezza di circa 960 m in modo da consentire, sia a Nord che a Sud della linea AV, il ricongiugimento con la pista attuale.		CS08, RV101, reCS10	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo la realizzazione di una pista ciclabile sottopassante il viadotto VI13. Il tracciato della pista ciclabile ha una lunghezza complessiva di circa 745 m e ricollega Via Cà Brusà con il sottopasso della A4 al chilometro 257. Nel primo tratto per circa 350 m la pista è affiancata sul lato sud ad una strada bianca che ripristina l'accesso ad un fondo altrimenti intercluso. La pista ha larghezza di 2.50m	Elaborati inerente la WBS INY3	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
19 4	Realizzare, nel comune di Castelnuovo del Garda, la bonifica del sito di preesistente discarica di car fluff rinvenuta nell'area della ditta OHA s.r.l (in fallimento), interessata dalla costruzione della rampa nord del cavalcaferrovia SP27 di Mongabia alla pk 128+748.	a	CS09, reCS06b	Attualmente , si è dato corso - nel rispetto della prescrizione ministeriali - alla fase di ricampionamento del sito in oggetto (come richiamato nelle comunicazioni di cui all'Allegato 46). A valle di tale accertamento analitico, si procederà con le relative attività di gestione del sito.	Comunicazioni ricampionamenti siti non conformi (allegato 46)	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
19 6	Dopo la realizzazione della galleria artificiale Paradiso, concordare con gli enti deputati il ripristino del Colle San Lorenzo nel comune di Castelnuovo del Garda.	c	CS39	Il Progetto Esecutivo della Galleria Artificiale GA14 prevede il ripristino dell'attuale viabilità scavalcante l'autostrada e il ritombamento della Galleria	vedi elaborati: IN0R11EE2P8GA1407003 IN0R11EE2W9GA1400004(wbs GA14)	Ottemperata

19 7	Ripristinare, nel comune di Castelnuovo del Garda, la viabilità di accesso al centro "Pesca OK".	b	CS40, reCS10	La prescrizione è stata recepita in Progetto prevedendo la modifica del tratto terminale, operando un modesto spostamento a sud dell'allacciamento con la viabilità esistente.	Elaborati inerente la WBS RI55	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
20 2	Nel comune di Desenzano del Garda, al fine di salvaguardare la Cascina San Rocco Lugana, spostare a Ovest dell'opera di scavalco che preveda l'allineamento dell'asse di attraversamento coincidente con il ponte esistente che attualmente scavalca l'autostrada. Inoltre, al fine di minimizzare il consumo di suolo a viticoltura, ridisegnare la viabilità prevista nell'area del cavalcavia (concordandola con le proprietà interessate) e spostare la vasca di laminazione in progetto.	b	DE40, RL129, RL130, reDE06	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo una modesta traslazione verso ovest dell'asse del cavalcavia (IV23), al fine di salvaguardare la Cascina San Rocco Lugana; la progressiva passa quindi da 118+245 a 118+228. Sono previste anche modifiche alla viabilità nell'area del cavalcavia, al fine di minimizzare il consumo di suolo a viticoltura; la modifica principale riguarda la viabilità di accesso al PC di Peschiera (FA28): la nuova viabilità si stacca direttamente dalla rampa sud del cavalcavia, con andamento dapprima in direzione est (riadeguando una capezzagna) e poi in direzione nord fino a raggiungere il piazzale del fabbricato. Subisce modifiche anche il ramo di viabilità con andamento est-ovest, collegato alla estremità della rampa sud del cavalcavia.	Elaborati inerente la WBS IV23	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante

20 6	Nel comune di Lonato: a. Realizzare una nuova strada di collegamento tra la rotonda esistente su Via Molini / Via Moro e lo svincolo della SS11 a Nord per uno sviluppo complessivo di circa 1,2 km;	b	reLN01	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo la realizzazione di una nuova strada di collegamento tra la rotonda esistente su Via Molini / Via Moro e lo svincolo della SS11 a nord per uno sviluppo complessivo di circa 1,2 km. La sezione stradale tipo F2 risulta di larghezza pavimentata pari a 8,5 m, costituita da due corsie di 3,25 m e da due banchine laterali della larghezza pari ad 1.00 m. Nei tratti in rilevato la piattaforma pavimentata viene completata da arginelli laterali larghi 1.05m in terreno vegetale.	Elaborati inerente la WBS INZ6	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
20 6	Nel comune di Lonato: b. realizzare inoltre due nuove rotonde lungo la suddetta viabilità (Via Fenil Nuovo Molini, Via Bettola). L'acquisizione delle aree sarà a carico del Comune.	b	reLN01	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo la realizzazione di due nuovi svincoli a rotatoria, il primo in corrispondenza dell'intersezione con Via Fenil Nuovo Via Molini e il secondo posizionato per ricucire il nuovo asse viario con la rampa di uscita della SS11 direzione Sedena-Bettola.	Elaborati inerente la WBS INZ6	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
21 4	Nel comune di Mazzano, eliminare la viabilità di cantiere ricadente all'interno del vincolo paesaggistico della Villa Mazzucchelli, rivedendo	b	MA10, RL156, RL457	E' stata eliminata la viabilità di cantiere e rivista l'organizzazione della cantierizzazione	IN0R11EE2ROOV30G0013 Dossier Cantieri (elaborati della wbs OV30 - cantiere CALCINATO MAZZANO)	Ottemperata

	l'organizzazione della cantierizzazione.			coerentemente con i vincoli territoriali e le prescrizioni		
21 7	Nel comune di Peschiera del Garda: a. Prevedere, in fase di progettazione esecutiva, sifoni o altri accorgimenti per evitare impatti sui corsi d'acqua di alimentazione del laghetto del Frassino.	e	PE06, VE07, MB107, VE07, RV016, MB030, rePE03	La continuità dei corsi d'acqua intercettati dall'opera ferroviaria è stata garantita ricorrendo a sifoni.	vedi elaborati delle wbs: IN70, IN71, IN91	Ottemperata
21 7	Nel comune di Peschiera del Garda: b. Adottare, per quanto riguarda le opere che intercettino la falda, specialmente nel contesto idrografico relativo al Laghetto del Frassino, opportuni accorgimenti atti ad evitare l'interruzione del flusso di falda e la contaminazione della medesima, anche mediante opportuni approfondimenti progettuali.			E' stato previsto un sistema di opere provvisorie tali da garantire il flusso di falda verso il laghetto del frassino, sono stati eliminati gli emungimenti della falda e quindi il rischio di possibili contaminazioni della stessa.	vedi elaborati delle wbs: GA10-GA11-GA12-GA13, TR14-TR15-TR16	Ottemperata
22 1	Nel comune di Peschiera del Garda, prevedere, in fase di progettazione esecutiva, idonee ottimizzazioni all'innesto della rampa nord del cavalcavia Ghioldo alla pk 120+124 con la viabilità esistente in corrispondenza della località Massoni, in modo da recare il minimo impatto, in particolare durante la fase di costruzione, al nucleo abitato.	b	PE18, RV126, rePE07	La prescrizione è stata recepita nel progetto prevedendo ottimizzazioni progettuali all'innesto della rampa nord (IR24) del cavalcavia con la viabilità esistente in corrispondenza della località Massoni, in modo da recare il minimo impatto, in particolare durante la fase di costruzione, al nucleo abitato. La lunghezza della rampa viene ridotta di circa 40m, aumentandone la pendenza. La configurazione del cavalcavia non subisce modifiche rispetto a quella del Progetto Definitivo.	Elaborati inerente la WBS IV24	Ottemperata

<p>22 2</p>	<p>Rivedere la progettazione della viabilità e degli accessi in corrispondenza del Santuario Madonna del Frassino (comune di Peschiera del Garda) cercando di contenere i disagi sull'attuale utilizzo dell'area e garantire la continuità del traffico nonché un miglior inserimento ambientale della nuova linea AV (che nel tratto prospiciente il santuario è prevista in galleria artificiale), in particolare con:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cambiamento della modalità costruttiva lungo tutto il fronte del santuario: da palancole a berlinesi, così da ridurre al minimo l'ingombro dell'area dello scavo e dell'area di lavoro; - eliminazione di ogni commistione tra mezzi di cantiere e traffico privato; - mantenimento della viabilità veicolare nel sottopasso di Via Pignolini-Via Frassino durante la fase di costruzione; - nuova rotonda sulla Via Pignolini con possibilità di inversione di marcia e accesso al parcheggio posto a sud; - mantenimento dell'accesso al parcheggio nord con conservazione della maggior parte dei posti auto esistenti; - mantenimento dell'accesso al santuario come oggi durante la fase di costruzione senza commistione con i mezzi di cantiere; - riduzione della larghezza della pista di cantiere davanti al santuario; - inserimento di elementi protettivi e di schermatura visiva a specchio, con funzione fonoassorbente e di contenimento dell'impatto per le polveri; - riduzione dell'abbattimento dei cipressi esistenti; - riduzione della rotonda di cantiere di 	<p>d</p>	<p>PE26, RV018, RV019, RV021, RV128, MB077, MB086, rePE02</p> <p>La prescrizione è stata ottemperata come di seguito specificato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La modalità costruttiva lungo tutto il fronte del santuario è stata modificata al fine di ridurre al minimo l'ingombro dell'area dello scavo aumentando la lunghezza delle palancole (vedi elaborati della WBS GA11). - Sono state studiate delle apposite fasi per la realizzazione della galleria artificiale tali da garantire la viabilità veicolare nel sottopasso di Via Pignolini anche durante le fasi di realizzazione (vedi elaborati della WBS GA11). - È prevista una nuova rotonda sulla Via Pignolini con possibilità di inversione di marcia e accesso al parcheggio posto a sud (vedi elaborati della WBS INX3). - È stato mantenuto anche l'accesso al parcheggio nord con conservazione della maggior parte dei posti auto esistenti (WBS INX3). - Come riportato nel dossier del cantiere Frassino 1 (WBS OV30, documento IN0R11EE2ROOV300007): 	<p>Elaborati inerente le WBS GA11, INX3, SLF7, OV30 (IN0R11EE2ROOV3000007)</p> <p>Con nota prot. PRE4156 del 27.01.2020 Cepav due ha trasmesso a MATTM la configurazione definitiva dell'assetto viabilistico nel corso della fase di costruzione frutto di ulteriori ottimizzazioni condivise con Comune di Peschiera del Garda e Soprintendenza di Verona. in particolare la strada dei Frati non sarà più interessata da traffico di cantiere e manterrà lo stato attuale.</p>	<p>Ottemperata</p>
-----------------	--	----------	--	--	--------------------

	<p>incrocio tra pista e strada di accesso al cantiere L.5.L.1, con riduzione del numero di cipressi rimossi;</p> <ul style="list-style-type: none"> - mantenimento della "strada dei frati" con l'istituzione di un ingresso a senso unico; - esecuzione di monitoraggio durante la costruzione e post-operam delle vibrazioni; - ripristino dell'accesso ciclopedonale che sottopassa l'A4 da nord alla fine dei lavori. 		<p>1, È stata eliminata ogni commistione tra mezzi di cantiere e traffico privato</p> <p>2, L'accesso al santuario durante la fase di costruzione non subirà modifiche e non vi sarà commistione con i mezzi di cantiere</p> <p>3, la pista di cantiere è stata allontanata dal santuario ed avvicinata all'opera da realizzare riducendo l'impatto con il Santuario.</p> <p>4. sono previsti elementi protettivi e di schermatura visiva a specchio con funzione fonoassorbente e di contenimento dell'impatto per le polveri,</p> <p>5, è stato minimizzato l'abbattimento dei cipressi esistenti,</p> <p>6, è eliminata la rotatoria di cantiere di incrocio tra pista e strada di accesso al cantiere logistico con riduzione del numero di cipressi rimossi,</p> <p>7, è stata mantenuta la "strada dei frati" con l'istituzione di un ingresso a senso unico.</p> <p>- Il progetto di monitoraggio ambientale prevede una postazione per la misura delle vibrazioni nelle fasi ante operam, corso d'opera e post operam presso il santuario (AV-PE-VR-1-03). A seguito del diniego da parte dei frati all'effettuazione delle</p>		
--	--	--	---	--	--

			<p>misure all'interno del santuario, ARPA Veneto ha inizialmente individuato il punto alternativo nel limitrofo Albergo Ristorante Oliosio che però ha anch'esso negato l'esecuzione delle misure.</p> <p>Conseguentemente le vibrazioni nell'area sono definite dalle misure presso la postazione posta nella vicina località Marinoni (AV-PE-VR-1-14) che, rispetto al santuario, risulta più vicina al fronte avanzamento lavori e le attività di costruzione sono analoghe. Sul punto è già stata eseguito il monitoraggio ante operam. Per quanto riguarda le possibili interferenze sul patrimonio artistico si rimanda a quanto riscontrato per le prescrizioni n. 250 e 292.</p> <p>- Gli elaborati del progetto esecutivo della wbs SLF7 definiscono il ripristino dell'accesso ciclopedonale che sottopassa l'A4 da nord alla fine dei lavori.</p>	
--	--	--	--	--

22 3	Realizzare, nel comune di Peschiera del Garda, una bretella di collegamento tra la SP n. 56 e la SP n. 28 a nord dell'autostrada, come da studio redatto da Veneto Strade SpA con acquisizione delle aree e relativa permessualistica a cura e carico della Regione Veneto	b	RV136, rePE06	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo la realizzazione di una nuova bretella di collegamento viario tra la SP56 e la SP28, a nord dell'autostrada, come da studio redatto da Veneto Strade SpA, con riorganizzazione delle esistenti intersezioni mediante rotatorie. La nuova viabilità ha uno sviluppo di circa 730m e presenta una piattaforma stradale tipo F2, caratterizzata da una carreggiata composta da due corsie di marcia larghe 3.25m, da banchine laterali larghe 1.00m e da arginelli laterali larghi 1.05m in terreno vegetale.	Elaborati inerente la WBS NV21	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
22 5	Predisporre un approfondimento idraulico per verificare le interferenze delle attività di costruzione con il reticolo idraulico in località Broglie (comune di Peschiera del Garda), verificando altresì l'eventuale necessità di realizzare una cassa di espansione/vasca di laminazione.	e	PE39, RV130	E' stato predisposto uno studio di dettaglio per valutare le cause dei fenomeni di allagamento e le possibili soluzioni. In tale ambito, si è verificata la non risoluzione del problema con l'introduzione di una eventuale vasca di laminazione a monte del sifone idraulico di progetto	WBS OV30 Elaborato IN0R11EE2RIOV30I0001 - STUDIO IDRAULICO DELL'AREA BROGLIE (PESCHIERA DEL GARDA)	Ottemperata

22 7	In comune di Pozzolengo prevedere una diversa soluzione del progetto del cavalcavia presso Cascina Roveglia (km 119+372) riducendo il numero di campate ed eliminando la rotatoria a Nord, al fine di minimizzare l'impatto paesaggistico ed il consumo di suolo.	b	PZ02, RL131, rePZ04	<p>La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una modesta traslazione verso ovest dell'asse del cavalcavia; la nuova progressiva diventa 119+409; la traslazione è funzionale a ridurre l'impatto visivo del cavalcavia nei confronti della cascina Roveglia, allontanando il manufatto dal corpo ovest della cascina; - una riduzione del numero di campate del cavalcavia (IV31), al fine di costituire un intervento meno impattante per il paesaggio ed il consumo di suolo; - l'eliminazione della rotatoria posta al termine della rampa nord, sostituendola con un incrocio a T. 	Elaborati inerente la WBS IV31	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
22 8	In comune di Pozzolengo inserire un tracciato ciclopedonale nel manufatto di attraversamento al km 119+372 e nei connessi tratti di viabilità comunale oggetto di interventi.	b	PZ03, RL132	<p>La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo l'inserimento di pista ciclopedonale con larghezza di 2,5m.</p>	Elaborati inerente la WBS IV31	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante

22 9	In comune di Pozzolengo eliminare la rotonda prevista a nord del cavalcavia al km 119+372, sostituendola con un'intersezione di minore ingombro in relazione al tipo di strade collegate.	b	PZ05, RL133, rePZ03	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo l'eliminazione della rotonda posta al termine della rampa nord del cavalcavia IV31, sostituendola con un incrocio a T.	Elaborati inerente la WBS IV31	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
23 1	Realizzare una viabilità della stessa sezione di quella attuale (Via Libia) sul tracciato della pista di cantiere prevista a sud della linea AV dalla pk 135+500 fino all'intersezione con la SP n. 26, nonché una rotonda con dimensioni adeguate al livello di strada provinciale in corrispondenza dell'innesto della suddetta nuova viabilità con la SP n.26. La rotonda sarà dimensionata considerando anche il possibile traffico futuro, anche in funzione del possibile intervento CORBAZ // AGROMAR, e prevederà inoltre un nuovo ramo per accogliere la pista di cantiere che dopo i lavori potrebbe essere trasformata in viabilità pubblica.	b	SO02, SO15, SN48, SN81, RV035, reSO12	La prescrizione è stata recepita prevedendo:- lo spostamento del tracciato attuale di Via Libia sul tracciato della pista di cantiere prevista a sud della linea AV dalla pk 135+500 fino all'intersezione con la S.P. n. 26 Morenica, per uno sviluppo di circa 771m;- la realizzazione di una nuova rotonda all'intersezione tra Via Libia e la S.P. n. 29 Morenica. Attorno alla rotonda, solo per i tratti a nord e a est, è prevista la realizzazione di una pista ciclabile, mediante l'estensione della piattaforma pavimentata in esterno.	Elaborati inerente la WBS INZ9	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante

23 4	Realizzare, nel comune di Sommacampagna, una fascia boscata con funzioni di mascheramento della sottostazione elettrica prevista alla pk 136+026.	c	SO31, RV110, reSO13	Tute le aree a disposizione tra Via Libia / ia Morenica e la sottostazione elettrica sono interessate da interventi a verde costituiti da macchie boscate e arbusteti.	Elaborati inerenti le WBS IA11: IN0R11EE2P7IA1100028A IN0R11EE2ROIA1100001A	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
23 9	Eliminare il sottopasso previsto alla pk 134+410 in località Brognol-Valle, mantendendo in sua vece il sottopasso esistente sotto la linea storica e prolungandolo, anche sotto la linea AV alla pk 134+394, con dimensioni 4 x 4 m.	b	SO16, SN20, SN73, reSO09	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo l'eliminazione del sottovia e relativa viabilità (SL92) e la realizzazione di un nuovo sottopasso poderale sotto la linea AV (SLF6).	Elaborati inerente la WBS SLF6	Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
24 1	Mantenere i sottopassi esistenti sotto la linea storica alle pk 136+500 circa, 136+750 circa prolungandoli anche sotto la linea AV, prevedendo l'innesto sulla pista di cantiere.	b	SO19, SN43, PV06, RV106, RV108, RV124, reSO16	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo la realizzazione di due scatolari sotto la linea AV, in continuazione con gli attuali sottopassi poderali presenti sotto la linea storica alla pk 136+505 e alla pk 136+770.	Elaborati inerenti alle WBS SLF1 e SLF2	Ottemperata

24 2	Realizzare un sottopasso ciclopedonale su Via Mincio nei pressi di quello stradale previsto alla pk 137+987, realizzando inoltre una pista ciclabile dal confine con il comune di Sommacampagna fino all'incrocio con la Via Emilia, nonché per un tratto di circa 300 metri su Via Bellona e Via Morsara.	b	SO57, SN27, SN74, RV116, RV119, reSO17	<p>La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo:</p> <p>1. la realizzazione di un nuovo sottopasso ciclopedonale sotto la linea AV (SLZ6). Il nuovo sottopasso viene realizzato in allineamento con l'esistente sottopasso sotto la linea ferroviaria storica, al servizio della attuale Via Mincio.</p> <p>2. la realizzazione di una nuova pista ciclopedonale nel Comune di Sona a nord del nuovo sottopasso ciclopedonale (SLZ6), di larghezza 2,50m, in affiancamento a Via Festara e Via Mincio, avente origine a nord all'incrocio tra Via Emilia e Via Festara, e termine a sud alla rotonda di Via Bellona/Via Mincio. Viene realizzata anche una nuova pista ciclopedonale, di larghezza 2,50m in affiancamento a Via Bellona, avente origine dalla rotonda di Via Bellona/Via Mincio.</p>	Elaborati inerente la WBS INX6	Ottemperata variante M28
---------	--	---	---	---	--------------------------------	--------------------------

24 3	<p>Nel comune di Sommacampagna riqualificare Via Canova attraverso i seguenti interventi:a) realizzazione di rotatoria all'incrocio tra Via Belvedere e Via Cason adeguata al traffico in transito, con corredo vegetale composto da piante autoctone e/o tipiche del luogo che non necessiti di particolari necessità di irrigazione;</p>	b	<p>SO25, SO26, SN81, VR01, PV06, RV031, RV032, RV033, RV132, reSO25</p>	<p>L'intersezione tra Via Cason e via Belvedere verrà riorganizzata mediante la realizzazione di un'intersezione a rotatoria a quattro rami, composta da un'aiuola circolare di raggio pari a 12.00 m, una carreggiata larga 6.00 m completata da banchine laterali da 1.00 m ciascuna, per un diametro esterno pari a 40.00 m. La piattaforma pavimentata viene completata da arginelli laterali di 1.05 m in terreno vegetale.</p>	<p>Elaborati inerente la WBS NV22</p>	<p>Recepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante</p>
24 3	<p>Nel comune di Sommacampagna riqualificare Via Canova attraverso i seguenti interventi: b) realizzazione di rotatoria all'incrocio tra Via Macaccara e Via Cason, con posizionamento distanziato dalle abitazioni esistenti e salvaguardando la vegetazione posta lungo Via Macaccara;</p>	b	<p>SO25, SO26, SN81, VR01, PV06, RV031, RV032, RV033, RV132, reSO25</p>	<p>L'intersezione tra Via Cason e via Macaccara verrà riorganizzata mediante la realizzazione di un'intersezione a rotatoria a cinque rami, composta da un'aiuola circolare di raggio pari a 14.00 m, una carreggiata larga 6.00 m completata da banchine laterali da 1.00 m ciascuna, per un diametro esterno pari a 44.00 m. La piattaforma pavimentata viene completata da arginelli laterali di 1.05 m in terreno vegetale.</p>	<p>Elaborati inerente la WBS NV22</p>	<p>Recepita a sarà ottemperata in fase di approvazione della variante</p>

<p>24 3</p>	<p>Nel comune di Sommacampagna riqualificare Via Canova attraverso i seguenti interventi: c) realizzazione di rotatoria ellittica all'incrocio tra Via Verona e Via Canova adeguata al traffico in transito;</p>			<p>L'intersezione tra Via Canova e via Sommacampagna verrà riorganizzata mediante la realizzazione di un'intersezione a rotatoria "allungata" a sei rami, composta da un'aiuola costituita da due tratti curvilinei di raggio pari a 18.50 m e da due tratti rettilinei di raccordo di lunghezza pari a circa 64.10m, una carreggiata di larghezza minima pari a 6.00 m completata da banchine laterali da 1.00 m ciascuna, per una dimensione complessiva compresa tra i 60.00 e i 120.60 m. La sede stradale è poi completata dalle necessarie corsie di scambio nel rispetto della normativa relativa alle intersezioni stradali sulle intersezioni con circolazione a rotatoria La piattaforma pavimentata viene completata da arginelli laterali di 1.05 m in terreno vegetale.</p>	<p>Elaborati inerente la WBS NV22</p>	<p>Receptit a sarà ottemperata in fase di approvazione della variante</p>
-----------------	--	--	--	--	---------------------------------------	---

<p>24 3</p>	<p>Nel comune di Sommacampagna riqualificare Via Canova attraverso i seguenti interventi: d) allargamento della Via Cason – Via Canova dalla rotonda a) alla rotonda c) con sezione stradale di 7 metri, realizzazione di pista ciclopeditone e filare alberato sul lato dell'abitato di Caselle nei tratti privi di vegetazione. In corrispondenza delle abitazioni poste immediatamente a nord dell'incrocio tra Via Maccacarra e Via Cason, si dovrà prevedere ad uno spostamento della carreggiata stradale ad ovest degli edifici per superare la strettoia esistente tra gli edifici stessi.</p>			<p>La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo: Adeguamento del tratto viario di Via Cason con realizzazione di pista ciclabile. Spostamento verso ovest della carreggiata in corrispondenza delle abitazioni poste immediatamente a nord dell'incrocio tra Via Maccacarra e Via Cason finalizzato a superare la strettoia esistente tra gli edifici stessi. Adeguamento del tratto viario di Via Canove con realizzazione di pista ciclabile; La sezione tipo di entrambi gli assi principali rientra nella categoria E in ambito urbano secondo il DM 05/11/2001. La sezione stradale tipo E risulta di larghezza pavimentata pari a 7.0 m, costituita da due corsie di 3,00 m e da due banchine laterali della larghezza pari ad 0.50 m. Nei tratti in rilevato la piattaforma pavimentata viene completata da arginelli laterali larghi 1.05m in terreno vegetale. Realizzazione, in accordo con il comune di Sommacampagna, di un filare arbustivo finalizzato a limitare l'uso di aree agricole in relazione ai vincoli relativi alla</p>	<p>Elaborati inerente la WBS NV22</p>	<p>Recepit a sarà ottemperata in fase di approvazione della variante</p>
-----------------	--	--	--	---	---------------------------------------	--

				sicurezza stradale.		
24 5	Approfondire, in fase di progettazione esecutiva, ogni aspetto riguardante le possibili interferenze con il sistema idrogeologico e con il sottosuolo in relazione alla realizzazione della galleria naturale di San Giorgio (comune di Sona).	e	SN07, SN14, SN60, PV05	E' stato sviluppato apposito Studio specifico sul tema "Studio idrogeologico inerente la realizzazione della galleria S.Giorgio". Lo studio in questione è stato sottoposto alla valutazione tecnica scientifica del Politecnico di Milano che ne ha attestato e certificato la correttezza scientifica nell'impostazione, nello sviluppo e nelle conclusioni.	Studio idrogeologico Galleria S.GIORGIO (elaborati della wbs OV30)IN0R11EE2RIOV30M00002	Ottemperata

24 6	Realizzare, nel comune di Sona, una rotonda in corrispondenza dell'incrocio tra Via Campagnola e Via Terminon, alla fine della rampa nord del sottopasso previsto alla pk 133+920.	b	SN17, RV114, reSO08	In accordo con il Comune di Sona, al fine di salvaguardare la recente piattaforma ecologica comunale limitrofa al sottovia, è stato progettato un incrocio a T che garantisca una adeguata accessibilità di tutti i soggetti coinvolti.	Elaborati inerente la WBS SLZ5	Recepit a sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
24 7	Realizzare, nel comune di Sona, una pista ciclopedonale in affiancamento a Via Campagnola/Via Piona, dall'incrocio con Via Piedicolle fino all'incrocio con Strada San Giorgio, incluso un sottopasso da realizzare per l'attraversamento della linea AV nei pressi della pk 133+900. Per l'attraversamento della linea ferroviaria storica la pista ciclabile si potrà utilizzare l'attuale sottopasso stradale.	b	SN18, SN19, RV115, reSO08	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo la realizzazione di una pista ciclopedonale in affiancamento a Via Campagnola/Via Piona dall'incrocio con Via Piedicolle fino all'incrocio con Strada San Giorgio attraverso il sottopasso esistente e il nuovo sottopasso realizzato sotto la linea Alta Velocità. La pista ha una larghezza pavimentata di 2,50m, e, nella sezione tipica in rilevato, due banchine laterali di 0,50m.	Elaborati inerente la WBS SLZ5	Recepit a sarà ottemperata in fase di approvazione della variante

250	<p>Relativamente al Santuario del Frassino, sito nel Comune di Peschiera del Garda, data la prossimità dell'infrastruttura al complesso monumentale, effettuare il monitoraggio del monumento ed in particolare degli apparati decorativi esterni; si prescrive altresì un intervento di preconsolidamento di tali apparati (da sottoporre alla preventiva autorizzazione da parte della Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza) prima dei lavori di scavo, al fine di limitare la possibilità di eventuali danni causati dalle vibrazioni. Qualsiasi anomalia dovesse risultare dal monitoraggio in fase di cantiere, dovrà essere tempestivamente comunicata alla citata Soprintendenza per le valutazioni di competenza.</p>	f	RV020, MI17, rePE02	<p>La prescrizione è stata recepita eseguendo un'indagine termografica applicata a superfici murarie al fine di evidenziare la presenza di strutture architettoniche nascoste, di distacchi e lesioni dell'intonaco, di fenomeni di dissipazione del calore dovuti a isolamenti inefficaci o di perdite in condotte, di zone umide, ottenendo così una mappatura delle zone maggiormente a rischio di degrado. Per quanto riguarda il preconsolidamento degli apparati pittorici ed il monitoraggio la prescrizione è stata recepita predisponendo il piano di preconsolidamento e monitoraggio del santuario, predisposta dalla ditta Cristani, è stato anticipato alla Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza via email il 4 marzo 2019, come convenuto, l'abbiamo poi trasmesso, formalmente, alla Diocesi di Verona che il 30 aprile scorso l'ha inoltrato alla Soprintendenza (via PEC). Il piano è stato approvato dalla Soprintendenza e dalla Diocesi di Verona. Le</p>	<p>Si allegano l'analisi termografica di tutti gli affreschi presenti nel santuario (allegato 40) ed il piano delle attività di preconsolidamento e monitoraggio trasmessi a Diocesi di Verona e Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza. Infine si allegano le email intercorse con Diocesi e Soprintendenza e l'approvazione da parte della Soprintendenza e della Diocesi di Verona (allegato 41).</p>	Recepita
-----	---	---	---------------------	---	---	----------

				<p>attività di monitoraggio interesseranno tutto il periodo di costruzione e l'inizio della fase di esercizio ferroviario. Qualsiasi anomalia dovesse risultare dal monitoraggio sarà tempestivamente comunicata alla citata Soprintendenza per le valutazioni di competenza.</p>		
--	--	--	--	---	--	--

25 2	<p>Per le pile del viadotto Mincio (comune di Peschiera del Garda), che interessano l'alveo attivo:- analizzare tutte le problematiche legate alla compatibilità idraulica la quale dovrà essere soddisfatta verificando l'eventuale alterazione delle dinamiche fluviali derivanti dalla loro azione congiunta alle citate pile del ponte autostradale;- garantire che le fondazioni e le relative opere di protezione siano tali da non interferire in alcun modo con l'andamento dei flussi e del trasporto solido del fiume.</p>	e	RV028	<p>Il modello idraulico utilizzato ha previsto la contemporanea presenza dei due viadotti e non ha evidenziato alterazioni di flusso. Sono inoltre previste protezioni spondali in corrispondenza delle pile del viadotto ferroviario. Le fondazioni sono al di sotto della quota di scalzamento e pertanto non interferiscono con i flussi. Quanto al trasporto solido, essendo la luce del viadotto superiore a 70m, non sussistono problematiche connesse a questo tema.</p>	Elaborati inerente la WBS VI12	Ottemperata
25 3	<p>Nel comune di Desenzano del Garda: a. Nell'area che si osserva dalla Torre di San Martino, prevedere una tipologia di mitigazione verde analoga a quella proposta per il paesaggio morenico: un sistema di uno o più filari d'alberi variamente disposti anche a macchie boschive, articolati e misti a sistemi di vegetazione più bassa che filtrino opportunamente la lettura della rigida fascia determinata dalla cesura delle barriere.</p>	c	MI06	<p>Gli interventi prescritti erano già previsti nel progetto definitivo di CdS, nello sviluppo del progetto esecutivo le opere a verde sono state adeguate alle modifiche delle opere indotte dalle prescrizioni.</p>	<p>elaborati del progetto del verde INOR11EE2P7IA1100008A INOR11EE2P7IA1100009A INOR11EE2P7IA1100010A INOR11EE2P7IA1100011A INOR11EE2P7IA1100012A (wbs IA11)</p>	Ottemperata

<p>25 3</p>	<p>Nel comune di Desenzano del Garda: b. In considerazione della possibilità di fruizione di questo paesaggio speciale anche da parte di chi lo attraversa con linea AV/AC prevedere, lungo il corso di tale fascia verde a mitigazione delle barriere, l’inserimento di uno o più tratti senza mitigazioni arboree e con elementi antirumore in materiale trasparente.</p>		<p>Nell'area prospiciente la Torre di San Martino, la fruizione del paesaggio da parte di chi lo attraversa in treno è limitata ad alcuni brevi tratti infatti la vista della Torre in modo adeguato avverrebbe da pk 124+750 a pk 127. Con riferimento a questo tratto di linea è impossibile la vista della Torre da pk 125+850 a pk 126+350 per la presenza del cavalcavia Venga-Bertani e di cascina Armea e dalla pk 126+565 alla pk 127 in quanto la linea è in trincea con la presenza di muri ad U alti da un minimo di 4,5 ad un massimo di 8 metri. Rimangono dunque due finestre: la più vicina di soli 215 metri (da pk 126+350 a pk 126+565) e la più lontana di 1,1 km (da pk 124+750 a pk 125+850). Poiché dalla finestra più vicina, alla velocità di progetto del treno, la durata di transito sarebbe di circa 3 secondi insufficiente ad una adeguata percezione del paesaggio, la percezione della torre per i passeggeri del treno potrà avvenire solo nel tratto di 1,1 km da pk 124+750 a pk 125+850 (per circa 13 secondi). In tale tratto non sono previste barriere antirumore sia nella configurazione di prima</p>	<p>elaborati del progetto del verde: IN0R11EE2P7IA1100009A IN0R11EE2P7IA1100010A (wbs IA11)</p> <p>planimetrie di progetto esecutivo relative alle fondazioni delle barriere antirumore relative al tratto in oggetto: IN0R11EE2P5BA5600001A (wbs: BA56) IN0R11EE2P5BA5700001A (wbs: BA57)</p>	<p>Ottemperata</p>
-----------------	---	--	--	--	--------------------

				fase sia nella configurazione a regime; gli interventi a verde nel progetto esecutivo non prevedono piantumazioni arboree.		
--	--	--	--	--	--	--

25 3	Nel comune di Desenzano del Garda: c. In fase esecutiva effettuare una valutazione congiunta con le autorità competenti relativa alla più opportuna individuazione dei punti ideali nei quali prevedere queste "finestre paesaggistiche".			A seguito del mutato programma di esercizio ferroviario e della conseguente revisione delle mitigazioni del rumore in progetto esecutivo, nell'area non è prevista più la posa di barriere acustiche sul binario sud (pari).		Ottemperata
25 6	Nel comune di Peschiera del Garda:a. Con riferimento al vincolato complesso Corte di Mano di Ferro redigere e sottoporre al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo in fase esecutiva, un adeguato progetto di inserimento paesaggistico, specie con riferimento alle soluzioni di schermatura dell'infrastruttura (autostrada) e degli insediamenti produttivi esistenti sul lato nord del Complesso mediante la messa a dimora di filari di essenze arboree di adeguata età e sviluppo di chioma nonché alle sistemazioni del terreno, in corrispondenza della galleria, che dovrà prevedere acclività morbide e di tipo naturale.	c	MI16, MI19, rePE04	Nell'area del complesso Corte di Mano di Ferro il progetto esecutivo delle opere a verde prevede la realizzazione di fasce arboree con piante di adeguate dimensioni con funzione di schermatura visiva posizionate a sud della GA Frassino Est. La pendenza della scarpa sud del ricoprimento della galleria artificiale prevede un raccordo con il piano campagna naturale (riduzione della pendenza della scarpata). Inoltre è stato predisposto un apposito progetto di inserimento paesaggistico che, come prescritto, è stato sottoposto al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali con la nota prot. PRE/4046 del 10.07.2019.	elaborato IN0R11EE2ROOV30D0001A nell'ambito della wbs OV30.Lettera prot. PRE/4046 del 10.07.2019 (allegato 33).	Recepi ta sarà ottemperata in fase di approvazione della variante

25 6	Nel comune di Peschiera del Garda: b. Inoltre sostituire la rampa carrabile dell'uscita di sicurezza della galleria artificiale Madonna del Frassino Est con uscite pedonali.			Il progetto esecutivo prevede l'uscita pedonale	elaborati della wbs TR16	Recep ita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
25 7	In fase di progettazione esecutiva sviluppare, in modo adeguato e conformemente alle normative di settore, l'attraversamento di Via Bologna (comune di Castelnuovo del Garda) mediante rotonda.	b	CS47	La rotonda citata in prescrizione, intercettante via Bologna / via Brolo, non aveva carattere di viabilità definitiva, ma era prevista ad uso provvisorio quale viabilità di cantiere nel PD di CDS (IN0500DE2P5CA00000460). Nell'ambito delle ottimizzazioni finalizzate a minimizzare l'occupazione di suolo (specie nelle aree di pregio) nell'area in oggetto è stata eliminata sia l'area di stoccaggio terre L.6.ST.2 di circa 2 ettari che insisteva su un vigneto sia la limitrofa rotatoria di cantiere anche in relazione alla riduzione di traffico previsto a seguito della delocalizzazione dell'area di stoccaggio terre.	Dossier cantieri - Cantiere Sona 1 - Appalto 6 (elaborati della wbs OV30)	Ottemperata

26 3	Nel comune di Castelnuovo del Garda, trasferire il posto tecnologico previsto alla pk 129+345 in area interclusa prevedendo un sottopasso di collegamento alla pk 129+105.	g	reCS10	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo il trasferimento del PT di Castelnuovo in area interclusa, ma - in parziale modifica alla prescrizione - il PT verrà realizzato in adiacenza all'FSG di S. Giorgio Ovest, riposizionandolo a nord della nuova linea ferroviaria AV, nell'area interclusa tra questa ultima e l'autostrada A4, alla progressiva 129+827. L'accorpamento previsto nella nuova soluzione progettuale consente di ottimizzare l'uso del suolo in un'unica zona dedicata, anziché prevedere due aree tecnologiche poste a poca distanza tra di loro. Con questa soluzione il sottopasso non risulta più necessario.	Elaborati inerenti alle WBS FA23 e RI56	Rece pita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
---------	--	---	--------	--	---	--

26 5	<p>Nel comune di Desenzano del Garda, per quanto riguarda l'attuale cavalcavia autostradale alla progressiva ferroviaria 115+700, nei pressi della Cascina Armea, sostituire il cavalcaferrovia previsto in progetto alla pk 115+158 con un cavalcaferrovia alla pk 115+700 in posizione obliqua secondo il tracciato dell'asse viario esistente, integrandolo con una viabilità di ricucitura per la capezzagna posta nell'area a Sud che attraversa i vigneti esistenti.</p>	b	reDE04	<p>La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo: - l'eliminazione del cavalcavia Pergola Vecchia (IV22-IR22) alla pk 115+162; - la realizzazione del nuovo cavalcavia in località Armea (IV35-IR35) alla pk 116+062; la viabilità in progetto, di sviluppo complessivo di circa 880m, è una strada di tipo F2, composta da due corsie di larghezza 3.25 m e da banchine di larghezza pari a 1.00 m; la sezione trasversale del cavalcavia è costituita da una sede carrabile di 8.50m, e da due cordoli esterni larghezza complessiva pari a 1.85m che ospitano un marciapiede. Il cavalcavia, di lunghezza complessiva 265.00m;- la realizzazione di una viabilità di cucitura sulla capezzagna ubicata nell'area a sud (della nuova linea ferroviaria) che attraversa i vigneti esistenti con prevalente andamento est-ovest. E' previsto un primo tratto di adeguamento della capezzagna esistente e un tratto di nuova strada con lunghezza di circa 225m ed una larghezza di 3m.</p>	Elaborati inerenti alle WBS IV35 e RI46	<p>Rece pita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante</p>
---------	--	---	--------	--	---	--

26 6	Nel comune di Pozzolengo, traslare il tracciato ferroviario del minimo necessario per evitare la demolizione del fabbricato di Cascina Roveglia, prevedendo interventi con micropali (doppia berlinese con setto antivibrante) e di consolidamento sotto l'edificio.	g	RL166, PZ07, rePZ02	<p>La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una traslazione verso nord del tracciato ferroviario (TR11) al fine disporre di uno spazio sufficiente ad evitare la demolizione del corpo di fabbrica della cascina Roveglia; la traslazione ha il valore di circa 2m in corrispondenza della cascina Roveglia, ubicata alla pk 119+500 circa; - la realizzazione di un muro su pali interposto tra la linea ferroviaria e il fabbricato che costituisce la soluzione a diverse esigenze : <ul style="list-style-type: none"> • contenimento del terreno per la costruzione della trincea TR11, posta a circa 2.00 da piano campagna; • resistenza all'urto da eventuale deragliamento. <p>Per quanto riguarda il consolidamento sotto l'edificio, il progettista ha ritenuto che tale consolidamento non sia necessario , anzi pericoloso per possibili danni al fabbricato stesso in fase di esecuzione delle iniezioni.</p>	Elaborati inerente la WBS TR11	Rec epita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante
---------	--	---	---------------------------	---	--------------------------------	--

27 0	Nel comune di Sona, realizzare una pista ciclabile in terra battuta attrezzata con polifore per eventuale futuro impianto di illuminazione (quest'ultimo escluso dalla prescrizione) sul sedime della galleria artificiale San Giorgio, previo assenso della DTP RFI di Verona.	b	reSO06	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo la realizzazione di una pista ciclabile a fondo naturale di larghezza pari a 2,50 m, localizzata sopra il sedime della galleria artificiale GA17 "San Giorgio est"; l'intervento prevede inoltre l'installazione di polifore per un futuro impianto di illuminazione a carico del Comune	Elaborati inerente la WBS INX5	Recepita
27 1	Nel comune di Sona garantire il transito sulla viabilità esistente alla pk 132+870 sopra la galleria artificiale, in corrispondenza dell'uscita di sicurezza della galleria.	b	reSO06	La prescrizione è stata recepita prevedendo di realizzare una viabilità di transito con larghezza pari a 6,50 m, alla pk 142+870 sopra il sedime della GA17	Elaborati inerente la WBS GA17	Ottemperata
27 3	Nel comune di Sommacampagna realizzare un'area boscata in località Betlemme tra l'abitato e la linea AV, su aree che saranno espropriate da parte del Comune con oneri a carico del Proponente.	c	reSO20	In località Betlemme in comune di Sommacampagna il progetto delle mitigazioni a verde prevede la realizzazione di un intervento (MB21) che interessa la superficie disponibile posta tra l'abitato e la linea ferroviaria AV.	elaborato del progetto del verde INOR11EE2P7IA1100030A (wbs IA11)	Rec epita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante

27 6	Nel comune di Sona presso Corte Messedaglia ed in particolare di fronte alla Chiesetta di Santa Maria del Carmine, struttura del Settecento, rimodellare opportunamente il terreno ed adeguare eventualmente gli interventi a verde al fine di evitare la vista di elementi della galleria artificiale che fuoriescano rispetto al piano campagna.	f	SN31, SN45, reSO24	Nel comune di Sona presso Corte Messedaglia, di fronte alla Chiesetta di Santa Maria del Carmine, la linea dell'interconnessione passa in galleria artificiale ed il manufatto leggermente al di sopra dell'attuale piano campagna sarà ricoperto da uno strato di terreno e rimodellato al fine di raccordarlo all'attuale piano campagna (vedi sezioni 16 e 17). L'area di sedime sopra la galleria sarà inerbita. Gli interventi a verde previsti nell'area tra il sedime ferroviario e la chiesa prevedono una fascia stretta di forestazione costituita da alberi e arbusti alti che filtrano anche la vista della ferrovia storica esistente.	Tavola inerente la WBS IA11:IN0R11EE2P7IA1100031ATavole della wbs GA23:IN0R11EE2P8GA2300001AIN0R11EE2F7GA2300001AIN0R11EE2W9GA2300002A, IN0R11EE2W9GA2300003A	Ottemperata
28 0	Nel comune di Ponti sul Mincio realizzare una nuova rotatoria tra la SP19 e le via Dolci e Valscarpina, nonché riqualificare la SP19, per il tratto interessato dall'abitato in località Ferrares-Zecchinetti, con costruzione di marciapiedi.	b	RL136, PM10, PM11, rePE08	La prescrizione è stata recepita in progetto prevedendo la realizzazione di un nuovo svincolo a rotatoria, al confine col territorio comunale di Peschiera in provincia di Verona, tra la SP19, Via Dolci, SP28 (Via Mantova) e Via Valscarpina e la costruzione di un marciapiede lungo la SP19 dalla rotatoria fino all'incrocio con via Vivaldi.	Elaborati inerente la WBS INX2	Re cepita sarà ottemperata in fase di approvazione della variante

28 1	Nel comune di Peschiera del Garda, ripristinare tempestivamente le aree limitrofe alla Villa de Peverelli Della Cella, sottoposta a tutela in forza del D.M. 14/02/2013, che risultano interessate dal tracciato ferroviario totalmente in galleria lungo un'area al confine nord e da un'area di cantiere che occupa, nella temporaneità legata al periodo di realizzazione della tratta, parte dell'area a verde sottoposta a tutela.	d	MI18	Sono state eliminate tutte le aree di cantiere interne al vincolo di Villa de Peverelli Della cella ex Forte Baccotto e la strada di cantiere	Dossier cantieri - Cantiere Frassino (elaborati della wbs OV30)	Ottemperata
28 3	In comune di Mazzano limitare al minimo indispensabile le aree adibite a stoccaggio materiali ed inerti ed eventualmente rilocalizzarle in aree limitrofe alle opere in accordo con le indicazioni degli Enti Locali.	d	MA08, RL155, RL456	E' stata eliminata la viabilità di cantiere e rivista l'organizzazione della cantierizzazione coerentemente con i vincoli territoriali e le prescrizioni	IN0R11EE2ROOV30G0013 Dossier Cantieri (elaborati della wbs OV30 - cantiere CALCINATO MAZZANO)	Ottemperata
29 0	Nel comune di Sommacampagna utilizzare le essenze arboree per le mitigazioni a verde in accordo all'art. 40 del Regolamento Edilizio Comunale.	c	SO09, RV105	Nel progetto esecutivo delle opere a verde nel comune di Sommacampagna è previsto l'utilizzo di essenze arboree ed arbustive che rientrano nei tre elenchi contenuti nell'art. 40 del Regolamento Edilizio Comunale vigente (2013) per alberi di prima grandezza, alberi di piccolo e medio sviluppo e cespugli.	planimetrie della wbs IA11: IN0R11EE2P7IA1100028 IN0R11EE2P7IA1100029 IN0R11EE2P7IA1100030 IN0R11EE2P7IA1100031 IN0R11EE2P7IA1100032	Ottemperata

29 2	Nel comune di Peschiera del Garda: a. durante l'esecuzione dei lavori e in esercizio della nuova ferrovia AC/AV provvedere al monitoraggio strutturale del Santuario anche per le parti decorative.			Prima, durante e dopo l'esecuzione dei lavori si monitora dal punto di vista strutturale il Santuario anche per le parti decorative. Si rimanda a quanto riportato per la prescrizione n. 250.		Recepito
29 2	Nel comune di Peschiera del Garda: b. Comunicare tempestivamente alla Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le valutazioni di competenza, qualsiasi anomalia dovesse risultare dal monitoraggio in fase di cantiere.	f	RV023, MB080, MI17, rePE02	La Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio e la Diocesi sono state già coinvolte nella fase di progettazione e definizione delle modalità di monitoraggio e saranno tenute informate tempestivamente per le valutazioni di competenza, circa qualsiasi anomalia dovesse risultare dal monitoraggio in fase di corso d'opera.	Si allegano l'analisi termografica di tutti gli affreschi presenti nel santuario (allegato 40) ed il piano delle attività di preconsolidamento e monitoraggio trasmessi a Diocesi di Verona e Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza. Infine si allegano le email intercorse con Diocesi e Soprintendenza (allegato 41).	Recepita

29 3	<p>Data la specificità del sito Laghetto del Frassino (comune di Peschiera del Garda), adottare tutte le misure di precauzione atte a evitare i possibili effetti negativi sulle acque sotterranee presso le seguenti aree:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cantiere Operativo L.5.0.1 - Area Tecnica Stoccaggio L.5.A.T.8 - Area Tecnica Stoccaggio L.5.S.T.18 - Area Tecnica Stoccaggio L.5.S.T.19 	d	<p>PE11, PE13, VE10, VE11, RV084, MN02, MN07, MN08</p>	<p>Il Cantiere Operativo L.5.O.1. è stato delocalizzato come da prescrizione n° 218 e ricade su sedime di altro comune. L'area di Stoccaggio L.5.ST.19 è stata allontanata dalla zona del Laghetto. Per le restanti aree sono previsti tutti i presidi necessari ad evitare effetti negativi sulle acque sotterranee</p>	<p>Dossier cantieri - Cantiere Frassino 1 (elaborati della wbs OV30)</p>	Ottemperata
29 7	<p>In relazione alla Galleria Naturale di Lonato (GN02), durante la fase di cantiere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eseguire le attività di caratterizzazione dei materiali comprendendo oltre agli analiti previsti dal D.M.161/2012, anche i seguenti analiti: - nel caso si utilizzasse il prodotto BASF - Rheosoil 143: <ul style="list-style-type: none"> a) tensioattivi anionici; b) acido acrilico; - nel caso si utilizzasse il prodotto Mapei Polyfoamer FP: <ul style="list-style-type: none"> a) tensioattivi anionici; b) tensioattivi non ionici; c) acrilamide; d) acido acrilico. 	a	MB155	<p>Nel caso di impiego dei prodotti indicati, si procederà come previsto in prescrizione. Escuso uso di tali additivi come da studio tossicologico.</p>	<p>Studio Eco-Tossicologico su additivi Galleria di Lonato (elaborati della wbs OV30)</p>	Ottemperata

29 8	<p>In relazione alla Galleria Naturale di Lonato (GN02), durante la fase di cantiere, confrontare gli esiti analitici per i parametri aggiuntivi non presenti nella Tabella 1 dell'Allegato 5 alla parte quarta del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., con i seguenti limiti di riferimento ai fini di riutilizzo:</p> <p>a) tensioattivi anionici = 2,8 mg/Kg b) tensioattivi non ionici = 5,0 mg/Kg c) acrilamide = 0,3 mg/Kg, acido acrilico = 3,0 mg/Kg.</p>	a	MB156	<p>Nello studio ecotossicologico redatto dall'Istituto di Ricerca Mario Negri e condiso con l'Istituto superiore della Sanità (rif. prescrizione n. 300), sono stati testati prodotti differenti da quelli indicati nella prescrizione n. 297 e sono stati stabiliti conseguentemente diversi limiti ai parametri presenti in prescrizione, in funzione delle caratteristiche degli schiumogeni impiegati. Tutte la sperimentazione è stata raccolta nel dossier ambientale DA4-18 rev.03 (Allegato 48) mentre la condivisione dell'ISS è inserita nell'Allegato 49.</p>	<p>DA4-18_rev.03 (allegato 48)</p> <p>Condivisione ISS dello Studio ecotossicologico GN02 (allegato 49)</p>	Ottemperata
30 0	<p>In relazione alla Galleria Naturale di Lonato (GN02), durante la fase di cantiere, trasmettere uno studio ecotossicologico redatto da Ente o Istituto accreditato sull'utilizzo degli additivi previsti nella realizzazione dell'opera, condiviso con l'Istituto Superiore della Sanità relativamente ai rischi sulla salute umana.</p>	a	MB158	<p>E' stato redatto lo studio Eco-Tossicologico da Istituto accreditato (Istituto Mario Negri di Milano) a seguito della necessaria sperimentazione geotecnica sugli additivi utilizzabili, eseguita dal Politecnico di Torino. I risultati sono stati condivisi ed approvati dall'Istituto Superiore della Sanità</p>	<p>Studio Eco-Tossicologico su additivi Galleria di Lonato (elaborati della Wbs OV30 e nota prot.E3/L-001219 del 6 Agosto 2019 - al. 50)</p>	Ottemperata

30 4	Con riferimento alle opere idrauliche, adeguare la progettazione alle NTC2008, rispettando per i ponti la distanza minima tra le pile e tra pila e spalla	e	LP33	I viadotti presenti lungo la linea ferroviaria non presentano pile e spalle all'interno del corso d'acqua attivo e la luce minima tra pile contigue (misurata ortogonalmente al filone principale della corrente) è maggiore di 40m.	Elaborati inerenti alle WBS VI11 e VI12	Ottemperata
30 5	Verificare gli impatti sul reticolo idrico superficiale tenendo conto dei "Piani di gestione delle alluvioni" redatti dalle competenti Autorità di Bacino.	e	LP16	La prescrizione è stata recepita nel progetto esecutivo	Elaborati che riguardano le seguenti opere: - gallerie artificiali (WBS GAXX); - trincee (WBS TRXX); - rilevati (WBS RIXX); con specifico riferimento alle relazioni idrauliche, alle planimetrie generali ed alle planimetrie idrauliche di dettaglio	Ottemperata

30 6	Verificare eventuali ricadute sugli interventi di smaltimento delle acque di piattaforma alla luce di analisi più aggiornate sulle precipitazioni atmosferiche.	e	LP31	La prescrizione è stata recepita nel progetto esecutivo	Elaborati che riguardano le seguenti opere: - gallerie artificiali (WBS GAXX); - trincee (WBS TRXX); - rilevati (WBS RIXX); con specifico riferimento alle relazioni idrauliche, alle planimetrie generali ed alle planimetrie idrauliche di dettaglio	Ottemperata
30 7	Per quanto riguarda i tombini:- verificare la possibilità di sostituire, laddove il rilevato lo consente, le sezioni circolari dei tombini con sezioni rettangolari al fine di garantire la praticabilità;- verificare la necessità di inserire un'opera di dissipazione,- utilizzare adeguate protezioni contro l'usura;- garantire adeguata protezione contro l'ingresso di materiali che possano bloccarsi all'interno del tombino stesso;- considerare con particolare attenzione l'attraversamento a pk 131+9 dove il canale, essendo il tracciato in galleria, passa sopra questa ultima.	e	LP43, LP44, LP45, LP46, LP48	La prescrizione è stata recepita nel progetto esecutivo negli elaborati di progetto esecutivo dei rilevati Per quanto riguarda l'attraversamento alla pk 131+900 (ora 141+900 circa del progetto esecutivo) insiste sopra la galleria naturale (GN04) ma l'entità del ricoprimento è tale da non costituire interferenza. E' previsto comunque un rivestimento.	Progetto Esecutivo dei rilevati (WBS RIXX).Con specifico riferimento alle relazioni idrauliche, alle planimetrie generali ed alle planimetrie idrauliche di dettaglioPer l'attraversamento alla PK 131+9 vedere WBS GN04	Ottemperata

30 9	Approfondire tutti gli aspetti riguardanti le interferenze con le viabilità minori, anche in rapporto alla priorità di queste ultime, con riferimento alle norme tecniche di progettazione di cui al DM 05.11.2001 e al DM 19.04.2006	b	LP13	La prescrizione è stata recepita nel progetto esecutivo	Elaborati che riguardano le seguenti opere: - Viabilità (WBS NVXX e INXX); - Sottovia (WBS SLXX); - Cavalferrovia (WBS IVXX);	Ottemperata
---------	---	---	------	---	--	-------------

22 6	<p>Al fine di evitare da parte dei mezzi pesanti di cantiere l'attraversamento dell'abitato di Dolci, l'utilizzo della viabilità tra il cantiere logistico L.5.L.1 e la località Tresole, l'utilizzo della strada Peschiera (in comune di Ponti sul Mincio) sino al suo incrocio con la SP 77 e l'utilizzo della strada di attraversamento dell'abitato di Broglie, nel comune di Peschiera del Garda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzare una viabilità di cantiere di collegamento tra il cantiere logistico L.5.L.1 e le piste poste ad Est di Colle Baccotto; detta viabilità dovrà essere mantenuta e a fine lavori ceduta al Comune; - realizzare una rotatoria all'incrocio tra la suddetta pista e la Via Mantova, a nord dell'abitato di Dolci; detta rotatoria dovrà essere a fine lavori ceduta al Comune; - istituire un senso unico, per un breve tratto in corrispondenza del santuario del Frassino, sulla viabilità pubblica tra la Via Pignolini ed il parcheggio del santuario, per garantire la continuità della pista di cantiere anche davanti al santuario e poter collegare i fronti di lavoro da ovest ad est. 	d	PE23, PM07, RV127, PM05, MN03, MN10, RL167, PE24, RL168, RV126, rePE01, PM06	Per la fase di viabilità cantieri quanto prescritto è stato recepito nell'ambito dei dossier cantieri. Per la viabilità definitiva si rimanda a fase successiva	Dossier cantieri - Cantiere Frassino (elaborati della wbs OV30)	dichiarata PARZIALMENT E OTTEMPERAT A con Decreto Direttoriale n. 239 del 05.07.2019 - parere 3045 CTVA del 14.06.2019 Si conferma parzialmente ottemperata
---------	---	---	---	--	---	--

	<p>Aggiornamento Cepav due</p>			<p>Il progetto prevede la rotatoria su Via Mantova, a nord dell'abitato di Dolci che, a fine lavori sarà ceduta al Comune di Peschiera (vedi elaborati della WBS INZ8). Per quanto riguarda la viabilità di cantiere di collegamento tra cantiere L.5.L.1 e le piste poste ad est di Colle Baccotto questa manterrà carattere di temporaneità, in quanto interessa inevitabilmente le aree vincolate di Forte Baccotto, così come prescritto dalla Soprintendenza e confermato dal Comune di Peschiera del Garda (vedi Allegato 51)</p>	<p>vedi elaborati progetto esecutivo della WBS INZ8 Lettere della Soprintendenza di Verona e del Comune di Peschiera del Garda riportate in allegato 51</p>	<p>Parzialmente ottemperata</p>
--	--------------------------------	--	--	---	---	---------------------------------