

**Cepav due**

Saipem  
ICM  
Impresa Pizzarotti & C.



CONSORZIO ENI PER L'ALTA VELOCITÀ

Uffici Operativi  
via Achille Grandi, 20/C  
25125 Brescia (BS)  
Tel. centralino: +39 030.3556401  
Fax: +39 030.3556465

Sede Legale e Uffici Amministrativi  
viale De Gasperi, 16  
20097 San Donato Milanese (MI)  
Tel. centralino: +39 02.44231  
Fax: +39 02.44233278

Registro delle Imprese di Milano, Monza-Brianza, Lodi  
Codice Fiscale e Partita IVA 10427570154  
R.E.A. Milano n. 1371043

emittente PRE/4478

protocollo

Brescia, 05/05/2021

**Ministero della Cultura  
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e  
Paesaggio**

**Servizio V Tutela del paesaggio**

Via San Michele, 22

00153 Roma

PEC: [mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it)

**Ministero della Cultura - Soprintendenza  
Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le provincie  
di Verona, Rovigo e Vicenza**

Piazza S. fermo, 3

37121 Verona

PEC: [mbac-sabap-vr@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sabap-vr@mailcert.beniculturali.it)

p.c. **Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità  
Sostenibili**

**Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione gli  
Affari Generali e il Personale**

**Direzione Generale per il Trasporto e le  
Infrastrutture Ferroviarie**

Via Caraci, 36

00157 Roma

PEC: [dg.tf@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tf@pec.mit.gov.it)

p.c. **Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la  
Qualità dello Sviluppo - Divisione V - Sistemi di  
Valutazione Ambientale**

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 Roma

PEC: [CRESS@PEC.miniambiente.it](mailto:CRESS@PEC.miniambiente.it)

p.c. **Regione Veneto - Presidenza**

Palazzo Balbi - Dorsoduro, 3901

30123 Venezia

PEC: [protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)



p.c. Spett.le  
**RFI S.p.A.**  
**Direzione Investimenti**  
**Progetti Tratte AV/AC Treviglio-BS e BS-VR**  
Piazza Duca D'Aosta, 1  
20124 Milano  
**c.a. Ing. I. Baroncioni**  
PEC: [rfi-din-dipav.pc@pec.rfi.it](mailto:rfi-din-dipav.pc@pec.rfi.it)

p.c. Spett.le  
**ITALFERR S.p.A.**  
Via Scarsellini, 14  
20161 Milano  
**c.a. Project Manager**  
**Ing. R. Del Maschio**  
PEC: [milano\\_verona.italferr@legalmail.it](mailto:milano_verona.italferr@legalmail.it)

**Riferimento: Prog. IN0R - Tratta AV/AC Milano-Verona Lotto Funzionale Brescia Est - Verona**  
**Secondo Atto Integrativo del 6 giugno 2018.**  
**Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017. CUP: F81H91000000008.**

**Oggetto: Informativa ex art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.**  
**Variante M51-ANCAP – documentazione integrativa.**

Con riferimento alla lettera RFI prot. RFI-DIN-DIPAV.PC\PEC\P\2021\0000091 del 27/04/2021 e ad integrazione della documentazione trasmessa con la nostra nota prot. PRE/4474 del 28.4.2021 inerenti alla variante in oggetto, alla presente si allega un documento di aggiornamento della valutazione del rischio archeologico, ciò anche al fine di completare le informazioni utili alle attività indicate dalla comunicazione del Ministero della Cultura con nota prot. 14869 del 04.05.2021.

Distinti saluti.

**Cepav due**

Il Presidente  
(Ing. F. Lombardi)

GT

Allegato:

IN0R11EE2RHAH0100000A – Aggiornamento valutazione del rischio archeologico.

COMMITTENTE



ALTA SORVEGLIANZA:



**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA  
LEGGE ORIENTAMENTO N. 443/01**

**LINEA A.V. /A.C. TORINO – VENEZIA      Tratta MILANO – VERONA**  
**Lotto funzionale Brescia-Verona**

**PROGETTO ESECUTIVO**

**VARIANTE M51 -**

**AGGIORNAMENTO VALUTAZIONE RISCHIO ARCHEOLOGICO**

GENERAL CONTRACTOR	DIRETTORE LAVORI
Consorzio <b>Cepav due</b>  Consorzio Cepav due Il Direttore del Consorzio (Ing. T. Tarantà)	
Data: _____	Data: _____

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA/DISCIPLINA	PROGR	REV
I N O R	1 1	E	E 2	R H	A H 0 1 0 0	0 0 0	A

PROGETTAZIONE								IL PROGETTISTA
Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Progettista Integratore	Data	
A	Emissione	SOC.COOP. ARCHEOL.	01/04/21	GRIFI	01/04/21	Liani	01/04/21	
B								
C								
								Data: _____

CIG. 751447334A

File: INOR11EE2RHAH0100001A.docx



Progetto cofinanziato  
dalla Unione Europea

CUP: F81H91000000008

GENERAL CONTRACTOR

Cepav due



ALTA SORVEGLIANZA



GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Doc. N.

Progetto  
INOR

Lotto  
11

Codifica Documento  
EE2RHAH0100001

Rev.  
A

Foglio  
2 di 13

## SOMMARIO

1. INTRODUZIONE.....	3
2. VALUTAZIONE RISCHIO ARCHEOLOGICO DI PROGETTO ESECUTIVO.....	6
3. SINTESI TERRITORIALE DELLE VARIAZIONI .....	8
<i>A</i> - <i>Da pk AV 144+030 a 144+680</i> .....	8
<i>B</i> - <i>Da pk AV 144+680 a 145+340</i> .....	8
<i>C</i> - <i>Da pk AV 145+340 a 146+000</i> .....	9
<i>D</i> - <i>Da pk AV 146+000 a 146+650</i> .....	10
4. VALUTAZIONE DEL GRADO DI RISCHIO ARCHEOLOGICO.....	11
<u>A.</u> PREMESSE METODOLOGICHE.....	11
<u>B.</u> DEFINIZIONE DEI LIVELLI DI RISCHIO .....	13





GENERAL CONTRACTOR

Cepav due



ALTA SORVEGLIANZA



Doc. N.

Progetto  
INOR

Lotto  
11

Codifica Documento  
EE2RHAH0100001

Rev.  
A

Foglio  
3 di 13

## **1. INTRODUZIONE**

L'oggetto della variante di progetto è una soluzione tecnica alternativa del tracciato della linea ferroviaria AV/AC in corrispondenza della proprietà ANCAP, al confine tra i Comuni di Sona e Sommacampagna, in provincia di Verona, che consente di garantire la funzionalità della linea AV/AC salvaguardando l'opificio nell'attuale posizione, e quindi il mantenimento dell'attività produttiva *in situ*.

La variante di tracciato della linea AV/AC (c.d. Variante ANCAP) si articola in una serie di fasi che vedono coinvolta la Linea Ferroviaria convenzionale Milano - Venezia, la cui riorganizzazione e ricompattazione dei binari e una minima deviazione a Nord sono propedeutici per consentire l'allocazione della linea AV/AC sul sedime di deviazione.

Tali "fasi" riguardano essenzialmente le aree ferroviarie della ex Stazione di Sommacampagna, al cui interno per l'appunto si sviluppa la quasi totalità dell'intervento di variante.

La variante inizia alla pk 144 (circa) della linea AV/AC e termina alla pk 147 (circa). Nel tratto compreso tra le pk 144+036.662 e pk 145+978.550 la variante si sviluppa planimetricamente totalmente in rilevato, in tracciato deviato rispetto al progetto esecutivo, per un totale di 1.942 m circa.

Alla pk 145 il tracciato alternativo rasenta l'opificio ANCAP, posizionandosi a Nord dello stabilimento per ritornare col minimo sviluppo possibile sul tracciato di PE, in modo da salvaguardare la funzionalità dello stabilimento e mantenere le caratteristiche funzionali della linea AV/AC.

In generale, grazie alla traslazione verso nord della linea AV, si ha, rispetto al progetto esecutivo, una riduzione del consumo di suolo in quanto con la nuova soluzione sono interessate soprattutto aree già ad uso ferroviario.

GENERAL CONTRACTOR



ALTA SORVEGLIANZA



Doc. N.

Progetto  
INOR

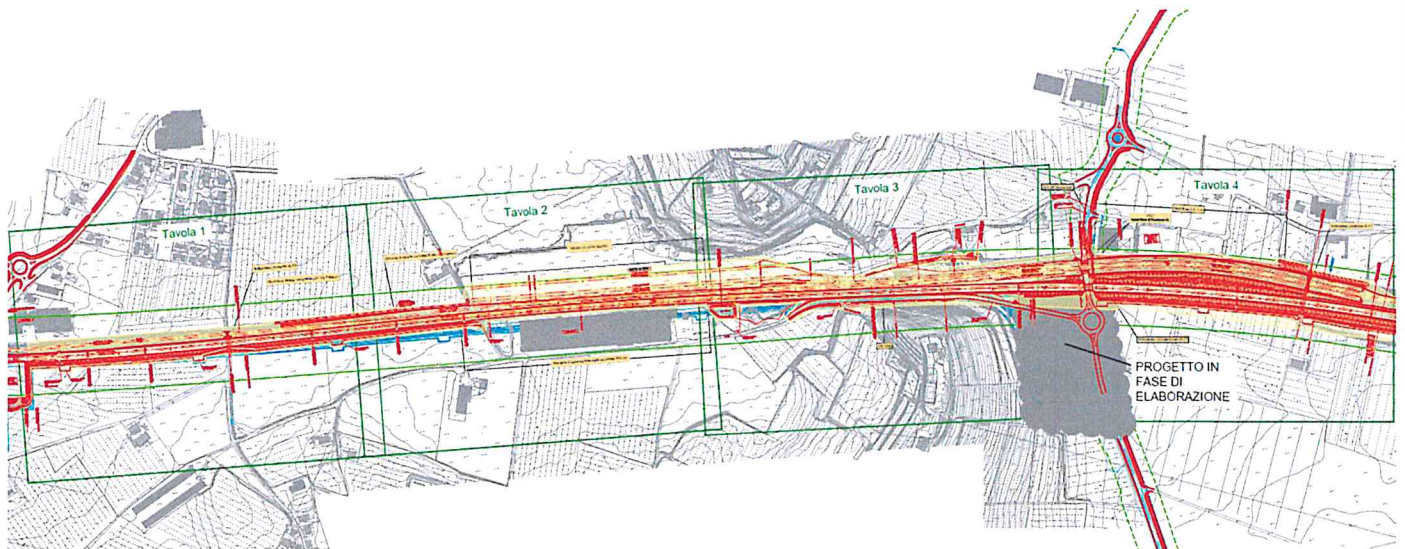
Lotto  
11

Codifica Documento  
EE2RHAH0100001

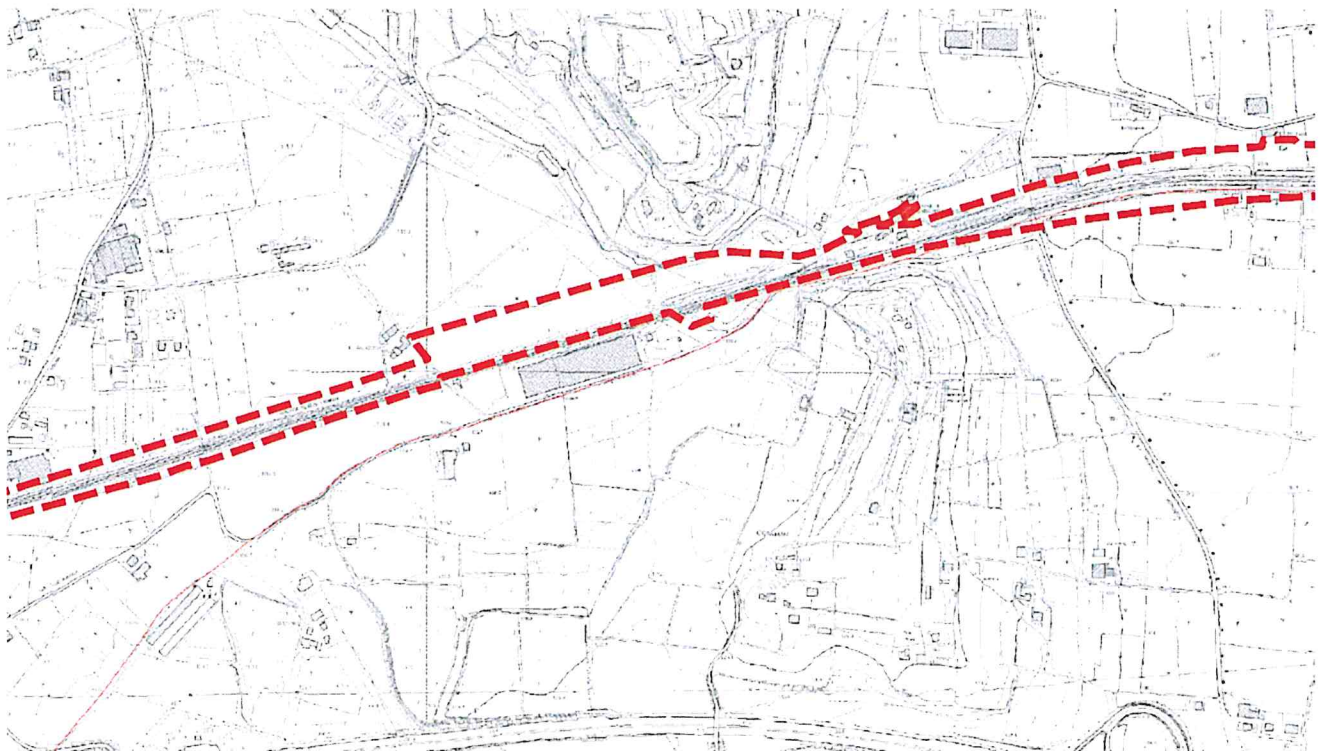
Rev.  
A

Foglio  
4 di 13

Di seguito si riportano estratti cartografici a scala vasta:



**Variante M51: individuazione opere in progetto**



**Variante M51: individuazione variante su CTR**



GENERAL CONTRACTOR

Cepav due



ALTA SORVEGLIANZA



Doc. N.

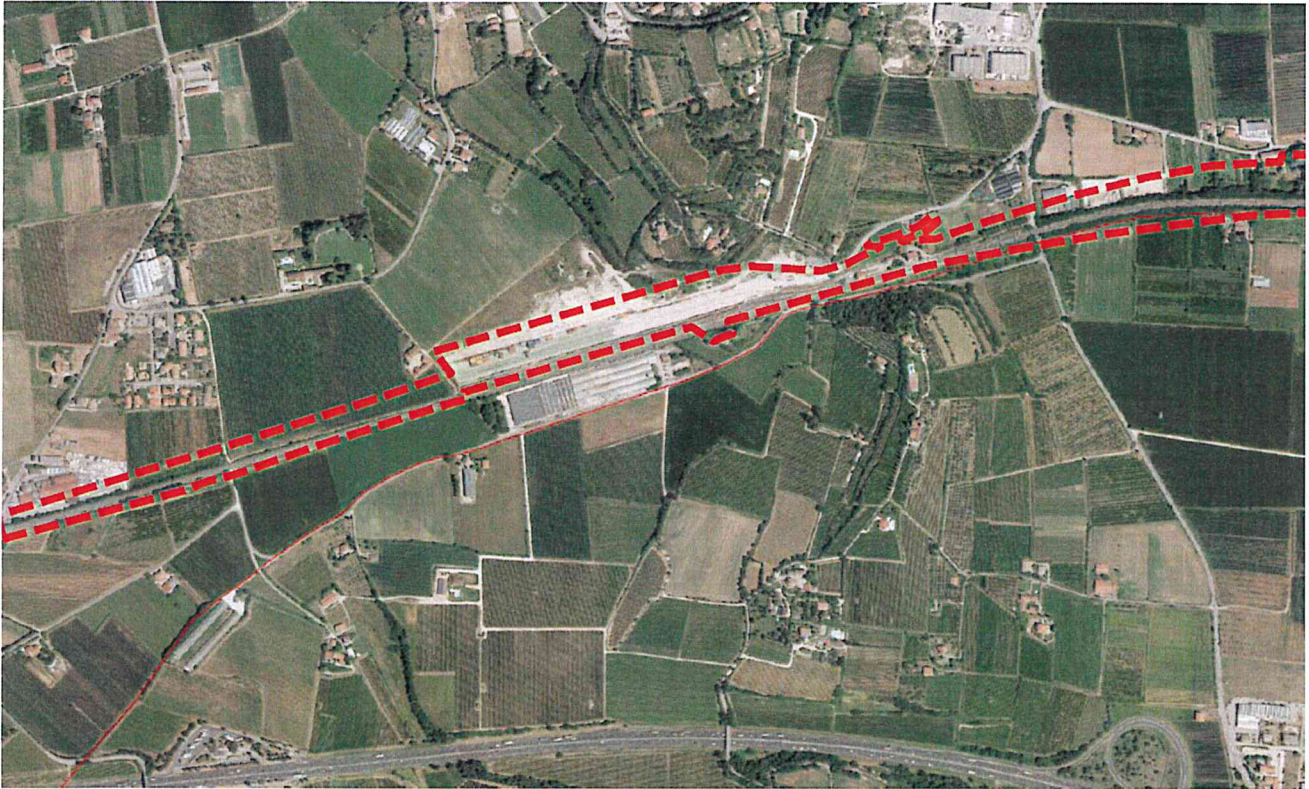
Progetto  
INOR

Lotto  
11

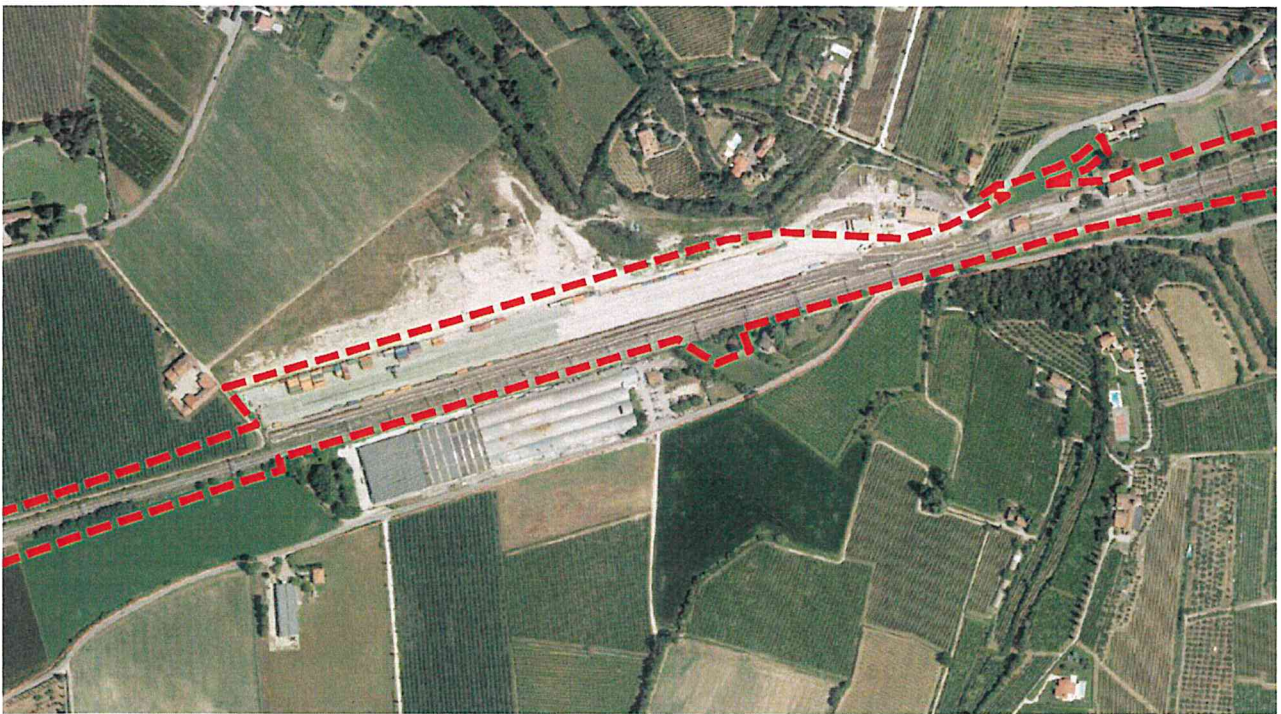
Codifica Documento  
EE2RHAH0100001

Rev.  
A

Foglio  
5 di 13



**Variante M51: individuazione variante su ortofoto**

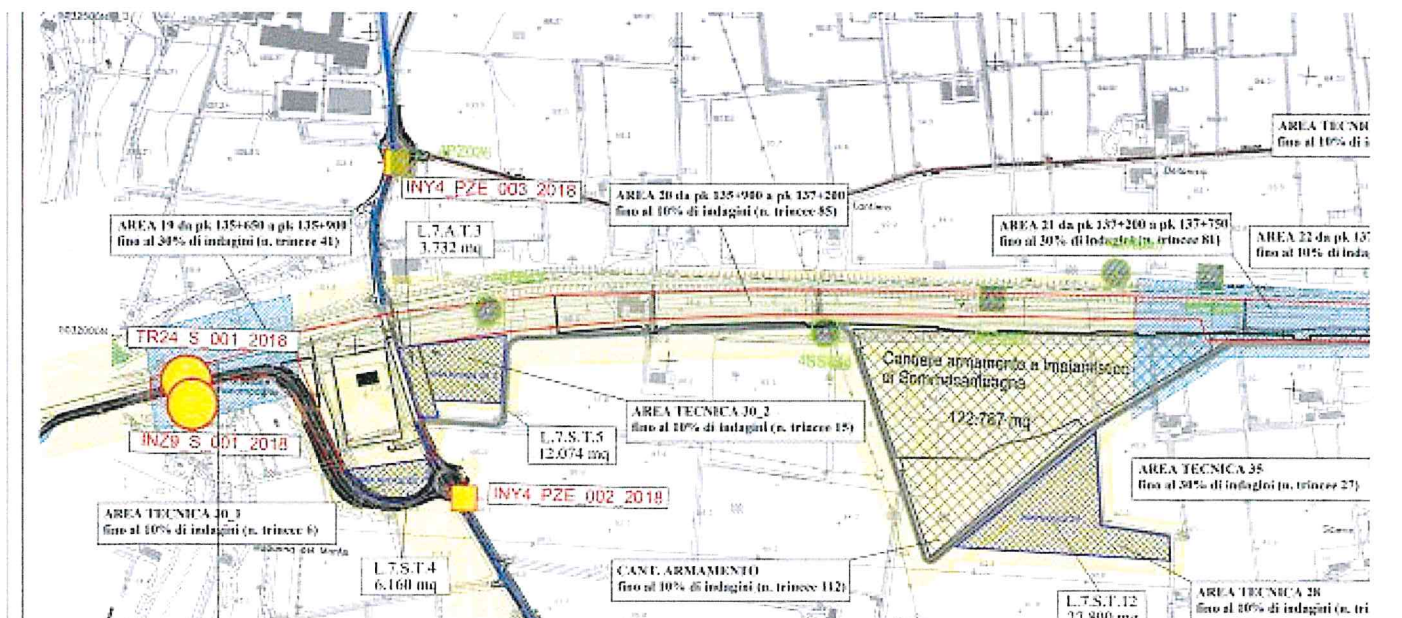
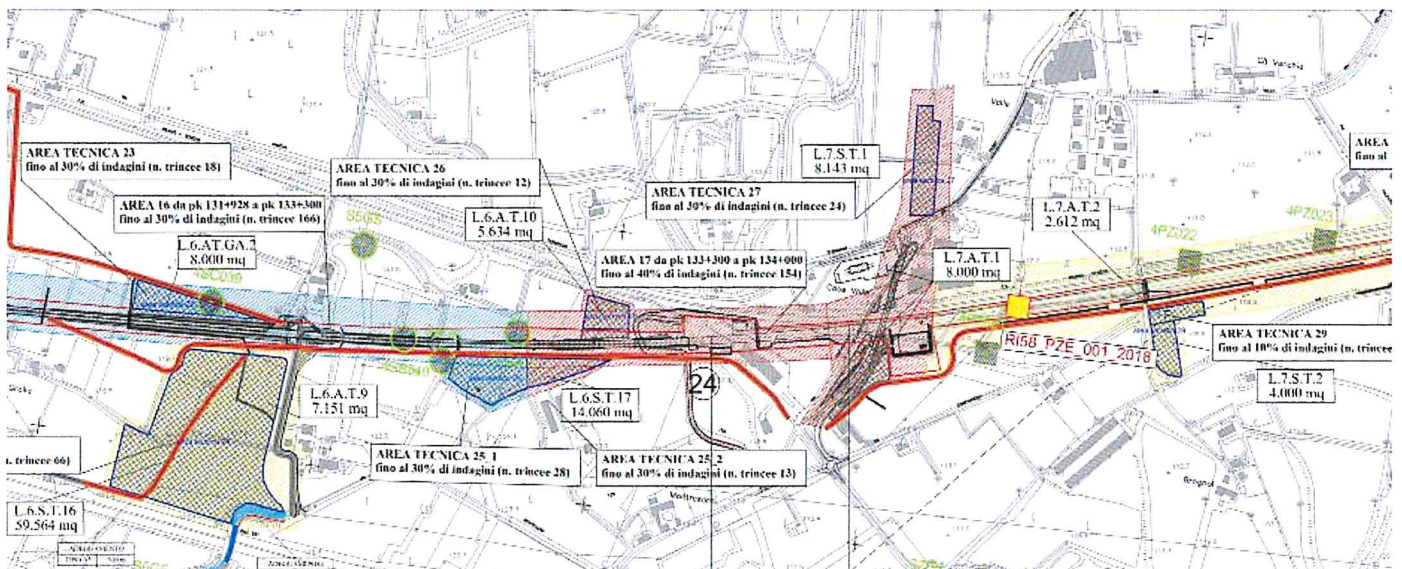


**Variante M51: individuazione variante su ortofoto - zoom**



## 2. VALUTAZIONE RISCHIO ARCHEOLOGICO DI PROGETTO ESECUTIVO

Le aree sedime della linea ferroviaria AV/AC così come previste in Progetto Esecutivo sono aree a rischio archeologico BASSO, definito all'interno del documento INOR11EE2ROAH0100002A "Relazione interpretativa delle indagini geognostiche e proposta aggiornata delle indagini archeologiche. Provincia di Verona" a seguito della campagna di Archeologia Preventiva del periodo Aprile – Luglio 2018.







In particolare come riportato a pag. 71/74 del documento le aree sono state così valutate:

TAVOLA 4 da pk 141+130 a pk 145+650

(...)

- AREA 18 da pk 144+000 a pk 145+650

*Area a rischio basso, n. 1 pozzetto geognostico effettuato.*

***Si propone di non eseguire trincee effettuate con il metodo dello sterro cauto in considerazione del basso impatto archeologico dell'area.***

TAVOLA 5 da pk 145+650 a pk 149+400

- AREA 19 da pk 145+650 a pk 145+900

*Area a rischio medio in assenza di dati e scarsa visibilità, n. 2 carotaggi geognostici effettuati.*

***Si propone di non eseguire trincee effettuate con il metodo dello sterro cauto in considerazione del basso impatto archeologico delle aree limitrofe e dell'esito negativo dei sondaggi.***

- AREA 20 da pk 145+900 a pk 147+200

*Area a rischio basso, nessun carotaggio geognostico effettuato.*

***Si propone di non eseguire trincee effettuate con il metodo dello sterro cauto in considerazione del basso impatto archeologico dell'area.***

Le assistenze archeologiche fornite dal personale specializzato da parte della Società Cooperativa Archeologia, alle attività di Bonifica bellica e di successivo scotico e scavo, nel corso degli trascorsi anni 2019 – 2020, a seguito dell'avvio dei lavori di la realizzazione della tratta ferroviaria AV/AC, hanno attestato per l'area in oggetto l'assenza di evidenze archeologiche e di ritrovamenti, e consentono con ragionevole certezza di confermare il rischio BASSO.

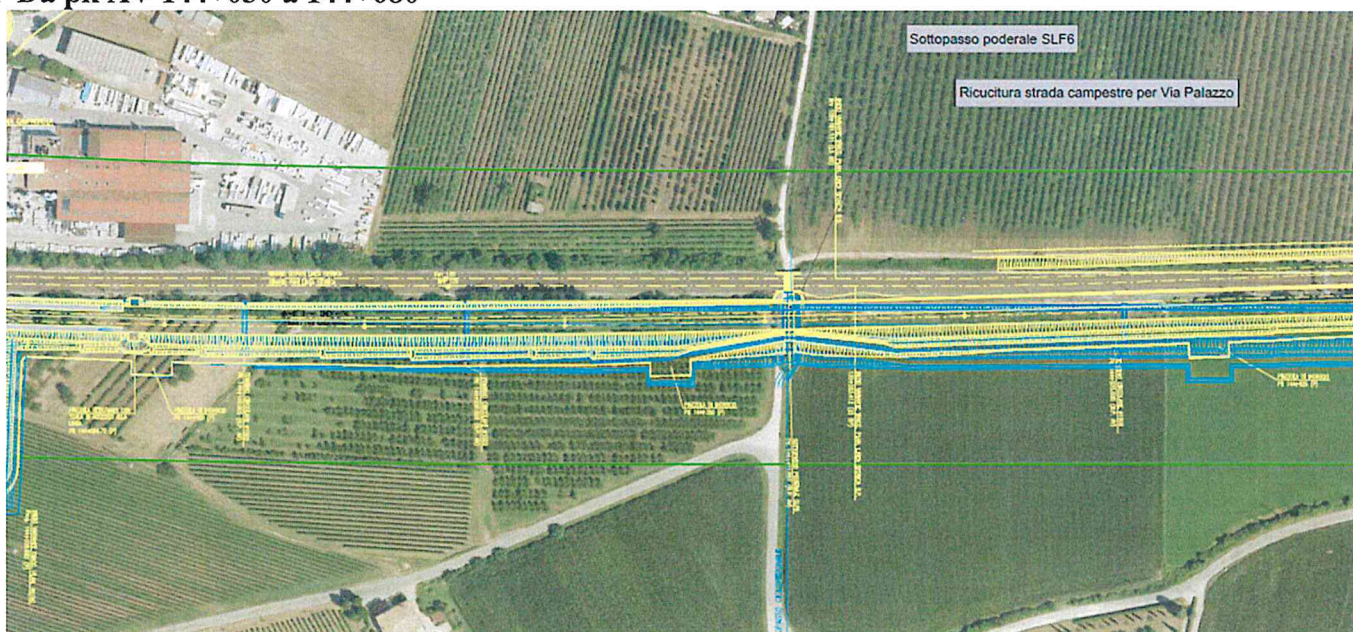




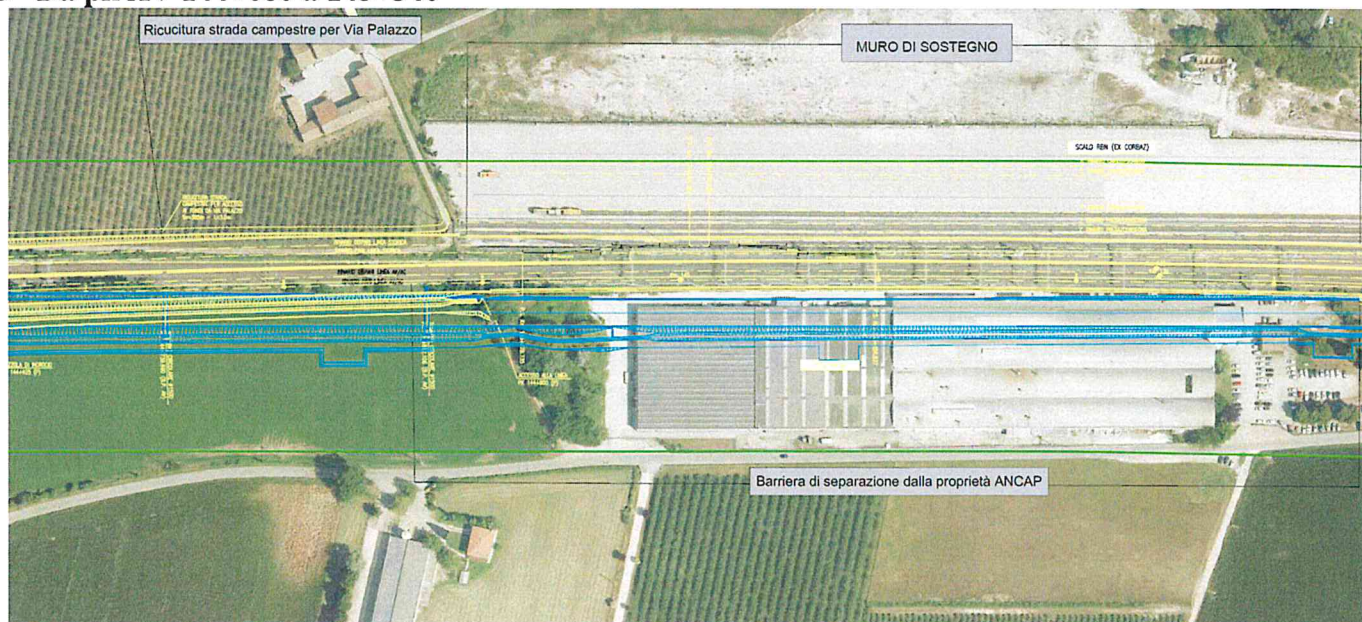
### 3. SINTESI TERRITORIALE DELLE VARIAZIONI

Nelle immagini seguenti si sintetizzano le variazioni di carattere territoriale della variante su base ortofoto. In particolare, con linee di colore celeste si riporta il progetto esecutivo ante variante e con linee di colore giallo il progetto esecutivo di variante. La contemporanea presenza dei due progetti consente di evidenziare le differenze di aree interessate con le due soluzioni progettuali.

#### A Da pk AV 144+030 a 144+680



#### B - Da pk AV 144+680 a 145+340





GENERAL CONTRACTOR

Cepav due



ALTA SORVEGLIANZA



Doc. N.

Progetto  
INOR

Lotto  
11

Codifica Documento  
EE2RHAH0100001

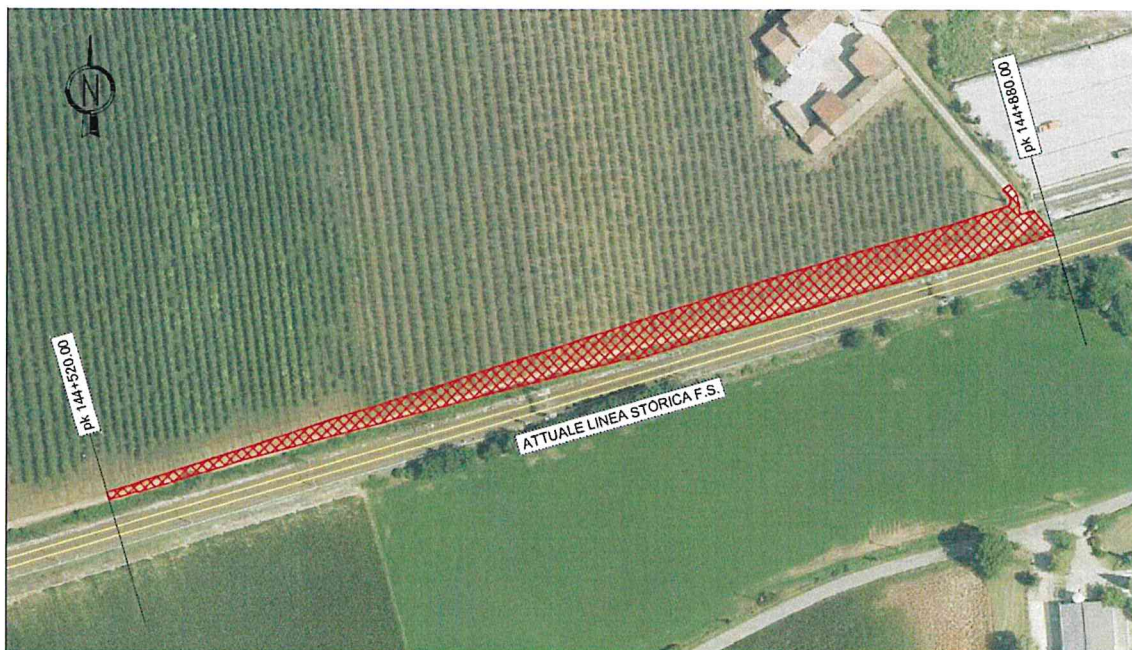
Rev.  
A

Foglio  
9 di 13

Dalle due precedenti ortofoto si evince come la traslazione verso nord della linea AV consenta una riduzione della fascia di esproprio di aree agricole sul lato sud dalla pk 144+150, la fascia aumenta progredendo verso est fino alla pk 144+900. Si evita poi l'occupazione di un'area a verde da pk 144+900 a pk 144+960.

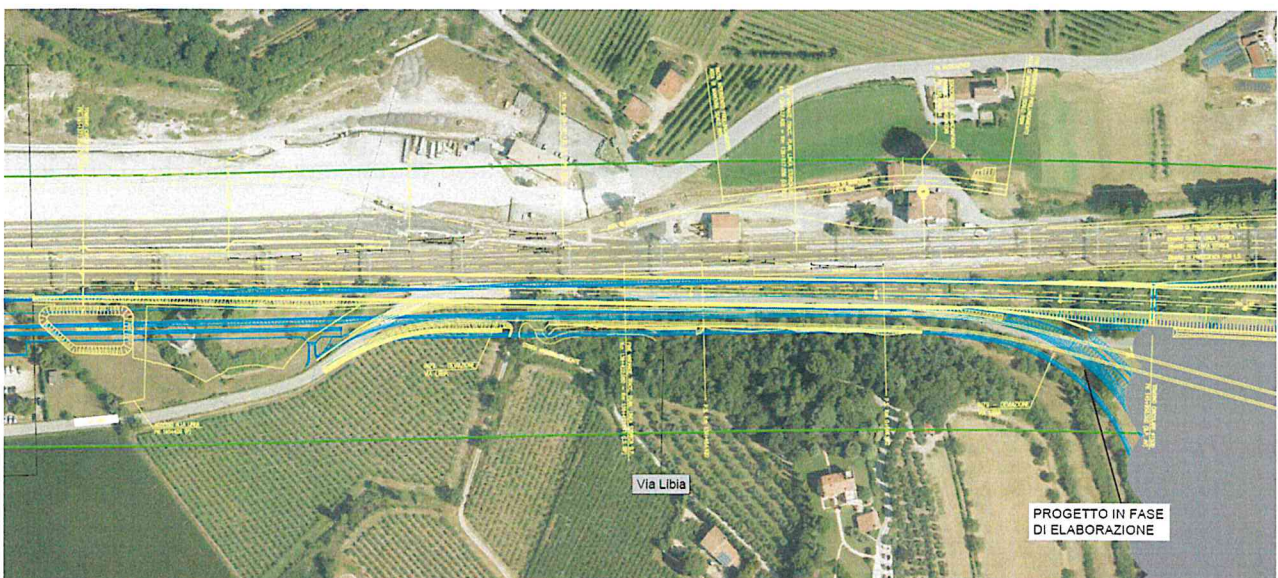
Non si occupa quindi il piazzale e si salvaguarda il fabbricato dell'ANCAP.

Sul lato nord la nuova fascia di esproprio ha inizio alla pk 144+520, la fascia aumenta progredendo verso est fino alla pk 144+880. Successivamente non sono previsti espropri esterni ad aree ferroviarie, fatto salvo una piccola porzione di vigneto da espropriare, di area triangolare.



**Nuova Area a NORD della linea esistente oggetto di scotico**

### **C - Da pk AV 145+340 a 146+000**





In tale ortofoto è evidente la riduzione di occupazione di suolo sul lato sud. Dopo la vasca di drenaggio da pk 145+400 si eviterà l'esproprio di una fascia di terreno principalmente interessato da vegetazione arborea e, in misura minore, da aree a vigneto. Tale fascia diminuisce procedendo verso est andandosi a ricollocare la linea sul tracciato di Progetto esecutivo.

Sul lato nord si evidenzia solamente il nuovo tronco di manovra posto a nord del fabbricato viaggiatori quasi interamente in aree RFI a meno di un brevissimo tratto di scarpata, sempre in proprietà ferroviaria.

### D - Da pk AV 146+000 a 146+650



In questa ultima porzione di territorio la linea AV coincide già con il progetto esecutivo ante variante e le variazioni interessano solamente la linea storica per la presenza dei 2 binari di precedenza.

In particolare, le aree che saranno espropriate sono solamente quelle necessarie all'ampliamento del viadotto sulla SP26 "Morenica" (VIQ1) e del sottopasso poderale SLF1, aree estremamente limitate. Tutte le altre aree interessate sono interne alla proprietà RFI.

Complessivamente la soluzione in variante consente un risparmio significativo di aree agricole e a verde.

In particolare, escludendo le aree ferroviarie ed industriali (ANCAP), si registra una diminuzione di circa 9.600 mq.





#### **4. VALUTAZIONE DEL GRADO DI RISCHIO ARCHEOLOGICO**

##### **A. PREMESSE METODOLOGICHE**

La valutazione di rischio archeologico di un'area definisce la probabilità della presenza di depositi o manufatti di interesse archeologico (emergenti o interrati) e la probabilità di interferire con essi nel corso delle opere in progetto.

Il grado di rischio viene basato su una scala con i seguenti livelli: ALTO, MEDIO-ALTO, MEDIO, MEDIO-BASSO, BASSO, NULLO.

Il grado di rischio archeologico può essere definito in base a due ordini di parametri:

- la tipologia di evidenze archeologiche.
  - alto: in presenza di evidenze archeologiche e/o assi viari certi
  - medio - alto: in presenza di materiale sporadico o evidenze archeologiche con localizzazione generica
  - medio: in presenza di evidenze archeologiche e/o assi viari ipotizzati; in presenza della coesistenza di almeno due fattori di rischio, compresi tra :
    - geomorfologia per zone geomorfologicamente adatte alla frequentazione e all'insediamento in età antica,
    - toponomastica, quando la denominazione dei luoghi, ancora in uso o desunta dalle fonti, è riconducibile a toponimi di possibile origine antica,
    - elementi topografici, quando la vicinanza o il collegamento con insediamenti o vie di comunicazione antiche rende ipotizzabile l'esistenza di una presenza archeologica
  - medio - basso: in presenza di un solo fattore di rischio, compreso tra:
    - geomorfologia per zone geomorfologicamente adatte alla frequentazione e all'insediamento in età antica,
    - toponomastica, quando la denominazione dei luoghi, ancora in uso o desunta dalle fonti, è riconducibile a toponimi di possibile origine antica,
    - elementi topografici, quando la vicinanza o il collegamento con insediamenti o vie di comunicazione antiche rende ipotizzabile l'esistenza di una presenza archeologica
  - basso: in assenza di fattori di rischio



- nullo: nel caso in cui un'area sia già stata oggetto di scavi archeologici e in cui siano stati eliminate tutte le evidenze archeologiche rinvenute oppure nel caso di interventi di altra natura che abbiano modificato la morfologia del terreno. Solo in quel caso un'area può ritenersi esente da rischio archeologico.
- la distanza dalle aree di lavorazione:
  - alto: per presenze archeologiche a una distanza dal tracciato/cantieri/cave/opere accessorie compresa nell'intervallo m 0-50 e m 50-100
  - medio - alto: per presenze archeologiche a una distanza dal tracciato/cantieri/cave/opere accessorie compresa nell'intervallo m 100-200
  - medio: per presenze archeologiche a una distanza dal tracciato/cantieri/opere accessorie compresa nell'intervallo m 200-300.
  - medio - basso: per presenze archeologiche a una distanza dal tracciato/cantieri/cave/opere accessorie compresa nell'intervallo m 300-500
  - basso: per presenze archeologiche a una distanza dal tracciato/cantieri/cave/opere accessorie compresa nell'intervallo m 500-1000
  - nullo: per presenze archeologiche a una distanza dal tracciato/cantieri/cave/opere accessorie di oltre 1 Km.





## B. DEFINIZIONE DEI LIVELLI DI RISCHIO

A seguito di approfondita analisi delle planimetrie della variante M51 e, sulla scorta di quanto espresso al precedente paragrafo 2 circa lo stato di rischio archeologico dell'area, in estrema sintesi sono rappresentabili le seguenti considerazioni circa il rischio archeologico:

- La variante M51 c.d. "variante ANCAP" è una variante di basso impatto sul territorio perché essendo la linea AV in stretto affiancamento della linea ferroviaria esistente, il progetto di variante prevede che la deviazione di tracciato sia verso la ferrovia esistente (che a sua volta viene ristretta e spostata a nord per un piccolo tratto) con minore consumo di suolo e su aree già investigate.
- Le aree interessate dalla variante sono zone il cui rischio archeologico è stato valutato BASSO nel corso delle indagini di archeologia preventiva finora effettuate, compreso quelle svolte in anni recenti.
- Si segnala un piccolo tratto di terreno coltivato a vigneto, situato a Nord della ferrovia esistente, che a seguito della variante M51 sarà interessato da scotico per allargamento del rilevato ferroviario (un triangolo di 360 metri tra le pk 144+520 e 144+880): tale terreno potrebbe essere oggetto di indagine di scavo, con apertura di alcune trincee effettuate con il metodo dello sterro cauto nel corso della BOB, per l'intera estensione areale.
- Il restante oggetto della variante riguarda lavori in ambito ferroviario che interesseranno sedimi già rimaneggiati: la nuova linea AV/AC correrà sul sedime della vecchia linea ferroviaria in aree di proprietà RFI, già fortemente antropizzate. In questi tratti l'esecuzione di indagini preventive appare del tutto inutile e pertanto si suggerisce di prevedere solo l'assistenza cautelativa agli scavi in corso d'opera.
- Nei tratti limitrofi di tale deviazione, la nuova linea AV/AC ritorna sul tracciato del progetto esecutivo.

L'Archeologo specializzato

Dott.ssa ALESSANDRA LOGLIO