

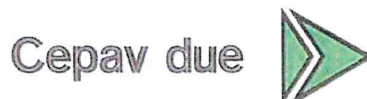
COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01

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

PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 4

VOLUME 01: Identificazione e descrizione della variante M54

GENERAL CONTRACTOR	DIRETTORE LAVORI
Consorzio Cepav due Consorzio Cepav due Il Direttore del Consorzio (Ing. T. Taranta) Data: _____	Data: _____

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TPODOC	OPERA/DISCIPLINA	PROGR	REV
I N O R	1 1	E	E 2	R G	I M 0 0 0 0	0 5 1	D

PROGETTAZIONE						IL PROGETTISTA	
Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Data	Data
D	Riscontro istruttoria Italferr con e-mail del 24.11.2022	Truglio	15/12/22	Liani	15/12/22	15/12/22	15/12/22
B	Istruttoria Italferr-RFI	Truglio	12/07/22	Liani	21/07/22	12/07/22	12/07/22
C	Riscontro lettera Italferr 138411 del 4.11.2022	Truglio	09/12/22	Liani	09/11/22	09/11/22	Data: 15/12/22

Stampa circolare: INGEGNERI DELLA PROV. DI MILANO, TAGLIOLI, ING. TAGLIOLI RICCARDO, Sez. A settore Civile - Ambientale, A.33945, MILANO

Stampa rettangolare: ORDINE INGEGNERI DELLA PROV. DI MILANO, N. 23076, Dott. Ing. ROBERTO LIANI

CIG. 751447334A

File: INOR11EE2RGIM0000051D



Progetto cofinanziato dalla Unione Europea

CUP: F81H9100000008

INDICE

1.	PREMESSA.....	3
2.	VARIANTE M54: VIA LIBIA TRATTO EST (FASE 2).....	6
2.1.	LOCALIZZAZIONE DELLA VARIANTE	6
2.2.	IL PROGETTO DEFINITIVO DI CDS	6
2.3.	LA VARIANTE DI PROGETTO	6
2.3.1	<i>Motivazione della variante</i>	6
2.3.2	<i>Via Libia fase 1 (variante M46)</i>	6
2.3.3	<i>Via Libia tratto est (fase 2) – oggetto della presente variante M54 (wbs: INZ9)</i>	7
2.3.4	<i>Aspetti idraulici</i>	8
2.3.5	<i>Fase realizzativa</i>	8
2.3.6	<i>Mitigazioni ambientali in fase realizzativa</i>	9
2.3.7	<i>Mitigazioni ambientali in fase di esercizio</i>	10
2.3.8	<i>Interferenze con i pubblici servizi</i>	13
2.4.	ELABORATI DI PROGETTO ALLEGATI.....	13

Allegati

- 1. Planimetria di confronto PD di CdS – PE di variante**
- 2. Planimetria PE di variante su ortofoto**
- 3. Postazioni di monitoraggio nell’ambito territoriale interessato dalla variante**
- 4. Delibera CIPE n. 42 del 10 luglio 2017**
- 5. Compatibilità con infrastrutture tecnologiche**

1. PREMESSA

Nella seduta del **10 luglio 2017** il **CIPE** ha emesso la Delibera n. 42 di approvazione del progetto ferroviario ad Alta Velocità - lotto funzionale Brescia Est –Verona, con prescrizioni.

Rispetto al progetto definitivo di ingresso in CdS, il nuovo assetto progettuale approvato dal CIPE (oggi CIPESS) risulta modificato da 309 prescrizioni.

Il progetto inoltre ha subito ulteriori variazioni a seguito degli esiti dei confronti di approfondimento tecnico tra GC ed Italferr e per l'accoglimento di alcune osservazioni pervenute nel corso della procedura di Pubblica Utilità.

Le variazioni al progetto sono risultate per la maggior parte di tipo non localizzativo ed in misura minore di tipo localizzativo. Sono state conseguente attivate due tipologie di procedure autorizzative distinte:

- A. procedura per le varianti non localizzative ai sensi dei commi 3 e 4 dell'art. 169 del D.lgs. 163/2006;
- B. procedura per le varianti localizzative ai sensi dei commi 3 e 5 dell'art. 169 del D.lgs. 163/2006.

Nel corso dello sviluppo del progetto esecutivo è intervenuta, in particolare, la modifica agli impianti di trazione elettrica per mezzo dell'adozione del sistema a 3kV su tutto il tracciato di progetto della linea AV/AC. Tale modifica è stata richiesta da RFI con lettera RFI-DIN-DIPAV.PC\A0011\P\2019\0000 del 20/08/2019. La richiesta di RFI trae origine dall'«*Analisi costi-benefici della nuova linea AV/AC Milano-Venezia. Tratta Brescia – Verona*» pubblicata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 3 luglio 2019, che, tra le conclusioni, segnala l'opportunità di modificare il sistema di alimentazione da 25kVca a 3kVcc in quanto «*consentirebbe di conseguire una utilizzazione più flessibile del sistema a 4 binari con vantaggi per il trasporto dei pendolari*». Il medesimo Ministero, con nota prot. 0003074 del 24.04.2020, invitava RFI ad avviare le attività di competenza al fine di procedere con la variante agli impianti di trazione.

Il Progetto Definitivo prevedeva un sistema di alimentazione a 25 kV ad esclusione dei tratti terminali a 3kV. La variante in oggetto ha uniformato la trazione elettrica su tutta la tratta con l'adozione del sistema 3 kV/540 mmq.

La nuova soluzione impiantistica mira a ridurre gli impatti della conversione del sistema di trazione 2x25Kvac in un sistema 3kV c.c., sfruttando – per quanto possibile - i siti nei quali erano già previste connessioni AT.

Tra le modifiche intervenute vi è l'eliminazione del piazzale di FA25 e relativa viabilità di accesso. Tale piazzale era ubicato sul lato ovest della SP 26 Morenica e sul lato sud della linea ferroviaria.

Oggetto della presente documentazione di valutazione ambientale è la variante codificata M54; tale variante è di tipo non localizzativa in quanto ai sensi del comma 3 dell'art. 169 del Dlgs 163/2006 risultano interamente all'interno del corridoio individuato dal CIPE in sede di approvazione del progetto ai fini urbanistici (vincolo reiterato da ultimo con Delibera CIPE del 01 maggio 2016) o comunque all'interno delle zone di rispetto previste dall'art. 12, comma 2, del testo unico delle disposizioni

legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al DPR 8 giugno 2001, n. 327, e successive modifiche ed integrazioni.

La variante **M54: Via Libia tratto est (fase 2)**, in comune di Sommacampagna, è generata dall'ottemperanza alla prescrizione CIPE n. 231 (delibera 42/17) ed influenzata, indirettamente, dalle modifiche intervenute sul sistema di trazione elettrica come sopra illustrato. Infatti, l'eliminazione del piazzale della SSE di Sona ha permesso di mantenere il tracciato di Via Libia, anche per il tratto est, in stretto affiancamento alla linea ferroviaria limitando così il consumo di suolo.

La presente relazione ha lo scopo di identificare e descrivere la variazione al progetto intervenute rispetto al progetto definitivo sottoposto alla Conferenza di Servizi nel mese di settembre 2014 che ha carattere non localizzativo relativamente al lotto costruttivo 1.

In particolare, è indicata la localizzazione (regione, provincia e comune), è descritta la soluzione di progetto presente nel progetto definitivo presentato in CdS e, in un successivo paragrafo, è descritta la variazione apportata nel progetto esecutivo di variante con la relativa motivazione; sono poi riportate informazioni sulla fase realizzativa e le misure di mitigazione previste per la fase di costruzione ed esercizio. Infine, sono riportati gli elenchi degli elaborati di progetto (allegati alla presente relazione) che descrivono le due soluzioni precedentemente illustrate (PD di CdS e PE di variante). Fanno inoltre parte degli elaborati allegati del progetto esecutivo i documenti che definiscono la risoluzione delle interferenze con i pubblici servizi connessi con l'opera in variante.

Per la comprensione delle descrizioni contenute nella presente relazione si rimanda oltre che ai citati elaborati tecnici di PD e di PE anche:

- all'allegato 1 che riporta su planimetria tecnica, per confronto, le due soluzioni di progetto sovrapposte in una unica tavola al fine di evidenziare le variazioni planimetriche intervenute (in blu è riportato il PD di CdS e in rosso il nuovo progetto di variante);
- all'allegato 2 che riporta su ortofoto la soluzione di progetto finale (PE di variante).

ooo_ooo

In aderenza a quanto previsto dalle prescrizioni della Delibera CIPE n. 42/17, l'intera opera ferroviaria è oggetto di un esteso **programma di monitoraggio ambientale (PMA)** che riguarda le Acque superficiali e sotterranee, il Rumore, le Vibrazioni, l'Atmosfera, i Campi elettromagnetici, il Suolo, la Vegetazione, la Fauna, gli Ecosistemi ed il Paesaggio. Il PMA è predisposto e verificato costantemente insieme ad Arpa Lombardia, Arpa Veneto ed ISPRA nell'ambito delle attività governate dall'Osservatorio Ambientale. Attualmente, è stata completata la fase ante operam i cui esiti sono stati trasmessi anche al MATTM, prima di avviare le diverse attività in cantiere. Sono in atto, in accordo con le istruttorie documentali del Nucleo Tecnico, i monitoraggi ambientali di corso d'opera. Le eventuali integrazioni al PMA sono costantemente valutate di concerto con il Nucleo Tecnico sopra citato e si riferiscono a sopralluoghi mirati e specifici tavoli tecnici che sono poi sottoposti all'approvazione all'Osservatorio Ambientale di tratta. Le attività del monitoraggio

ambientale sono anche riscontrabili sul sito WEB (con sezione pubblica e sezione riservata): <http://www.osservatoriambientali.it>.

Specificatamente, per ciascuna componente, nel volume sulla significatività ambientale sono riportate le postazioni di monitoraggio ambientale operanti sul territorio interessato dalla variante e gli esiti dei rilievi ante operam. Allegato alla presente relazione vi è lo stralcio su ortofoto dell'ubicazione delle postazioni condivise con il Nucleo Tecnico.

ooo_ooo

Per quanto riguarda, poi, il tema della **gestione delle terre e rocce da scavo ed il riutilizzo del materiale scavato nonché la gestione dei materiali a rifiuto** per la tratta AV Brescia – Verona questi sono oggetto di apposita procedura ai sensi del DM 161/12 presso il MATTM ID-VIP-3045 cui si rimanda anche per la documentazione disponibile sul sito MATTM. Il relativo Piano di Utilizzo è stato approvato con il provvedimento MATTM n. 208 del 10/07/20, notificato al Consorzio in data 14/07/20.

Fatte salve le indicazioni gestionali inserite all'interno del SGA ISO 14001:2015 del Consorzio, il riferimento principale per i materiali da scavo è il citato Piano di Utilizzo DM 161/12. Infatti, dall'esame dell'art. 8 del DM 161/12 e stante la natura della variante M54, per la quale:

- a) l'aumento del volume in banco oggetto del Piano di Utilizzo è di gran lunga inferiore al 20% (inferiore a 1.800.000 m3);
- b) non vi sono modifiche degli elenchi dei siti di destinazione, inseriti nel Piano di Utilizzo DM 161/12 (Parere CTVIA-VAS n. 3404 del 08/05/20);
- c) non vi sono modifiche degli elenchi dei depositi intermedi, inseriti nel Piano di Utilizzo DM 161/12 (Parere CTVIA-VAS n. 3404 del 08/05/20);
- d) si confermano le stesse tecnologie di scavo.

Non ricorrono dunque le condizioni per la revisione del PdU e per la successiva approvazione ministeriale.

Da un punto di vista analitico e di ubicazione dei sondaggi (rappresentativi per l'intervento in oggetto), sono pertanto richiamate - per quanto tecnicamente possibile ed in ragione di quanto suindicato - le risultanze precedenti, prodotte da laboratorio accreditato ed eseguite in conformità a quanto previsto dall'All.2 del DM 161/12 (PROCEDURE DI CAMPIONAMENTO IN FASE DI PROGETTAZIONE).

Le specifiche questioni inerenti al monitoraggio degli impatti, anche in aree non strettamente limitrofe agli interventi in variante ma che sono interessate anche indirettamente dal cantiere sono considerate periodicamente anche nell'ambito dei lavori dell'Osservatorio Ambientale di cui al D. D. prot. n. 30 del 13.12.2019 "Linea ferroviaria AV/AC Milano – Verona. Tratta Brescia – Verona" (come rinnovato dal D. M. del 20.01.2022 – UDCM-31), supportato dal relativo Nucleo Tecnico (composto da ISPRA, ARPA Veneto e ARPA Lombardia). L'Osservatorio Ambientale ed il suo organismo di supporto tecnico sono stati istituiti in ottemperanza alla prescrizione n. 4 formulata dal CIPE nell'ambito della delibera n. 42 del 2017.



2. VARIANTE M54: VIA LIBIA TRATTO EST (FASE 2)

2.1. Localizzazione della variante

La viabilità in oggetto si colloca nel Comune di Sommacampagna, in Provincia di Verona, nella Regione Veneto.

2.2. Il Progetto Definitivo di CdS

Il Progetto Definitivo di CdS prevede la soppressione dell'attuale tracciato di Via Libia (nel tratto interessato dal futuro sedime ferroviario della linea AV) la sua sostituzione con una viabilità di cucitura tra l'attuale Via Libia e la Via Morenica, tramite l'utilizzo della Strada Madonna di Monte e la Via Bussolengo e raccordi viari tra queste ultime.

2.3. La variante di progetto

2.3.1 Motivazione della variante

Richiesta originata dai Comuni di Sommacampagna e di Sona e dalla Regione Veneto, formulata nell'ambito della Conferenza di servizi discussa e concordata nel verbale di accordo sottoscritto il 24.10.2016, e recepita, come prescrizione n. 231, nella Delibera CIPE n. 42 del 10.07.2017.

La modifica consiste nel ripristinare Via Libia traslandola, rispetto all'attuale tracciato, a sud per consentire l'inserimento della linea ferroviaria fino all'intersezione con la S.P. n. 26 Morenica.

2.3.2 Via Libia fase 1 (variante M46)

In attesa della definizione del nuovo sistema di alimentazione elettrica e della connessa disposizione sul territorio delle sottostazioni elettriche ed al fine di avviare i lavori ferroviari senza interferire con il traffico automobilistico di Via Libia, l'intervento è stato articolato in due fasi.

La prima fase (oggetto della variante M46 già approvata da RFI con delibera RFI-DIN-DIPAV.PC\A0007\P\2021\0000067 del 08.04.2021) prevede la realizzazione del nuovo tratto ovest di Via Libia, mentre l'iter approvativo del tratto est è stato rinviato ad una fase successiva quando si sarebbe definito il nuovo progetto di alimentazione elettrica della linea AV.

Nella fase 1, al fine di garantire la continuità stradale, è prevista inoltre una bretella a carattere provvisoria (in luogo del futuro tratto est) fino all'intersezione con la S.P. Morenica.



2.3.3 Via Libia tratto est (fase 2) – oggetto della presente variante M54 (wbs: INZ9)

Oggetto della presente variante è il tratto terminale di circa 130 metri di viabilità (lato est) e la rotatoria in corrispondenza dell'intersezione di Via Libia (Via Val di Sona) con la SP 26 Morenica (Via Bussolengo), interessata quest'ultima da interventi di riqualificazione che sono stati oggetto della variante M27 (già approvata da RFI con delibera RFI-DIN-DIPAV.PC\A0007\P\2021\0000067 del 08.04.2021).

In questo ultimo tratto di Via Libia il tracciato si allontana leggermente dalla linea AV/AC mediante una curva destrorsa, e prosegue in direzione sud-est in rettilineo, affiancando la vasca drenante a servizio della trincea ferroviaria TR24, fino alla rotatoria dove si conclude l'intervento.

La sezione stradale _ tipo F2 - è di 8,5 metri comprensiva di banchine e le due corsie hanno larghezza di 3,25 metri. L'altezza del rilevato rimane sempre al di sotto del metro rispetto al piano campagna.

La rotatoria è prevista nell'ambito delle lavorazioni della viabilità di progetto INZ9, e viene prevista per la regolazione delle intersezioni tra la viabilità di progetto INZ9 - Via Libia e l'asse principale di INY4. Sul lato Est, è inoltre prevista una predisposizione per l'accesso per la futura stazione elettrica TERNA 132/220 kV di Sommacampagna¹.

La rotatoria presenta un diametro esterno pari a 48 m (raggio riferito all'asse di tracciamento=20.50 m), una corona rotatoria di larghezza 7.0 m, e due banchine laterali di larghezza 1.00 m. La pendenza trasversale della corona rotatoria è pari a 2.00% verso il ciglio esterno.

A margine della banchina esterna, nei tratti dove non è presente la pista ciclopedonale, è presente un arginello di larghezza 1.20 m, e scarpate con pendenza 3 (orizzontale) / 2 (verticale) e uno strato di spessore 30 cm di terreno vegetale per consentirne l'inerbimento; tale strato viene steso sopra al rilevato fino al limite del pacchetto della pavimentazione raggiungendo in questa zona spessori maggiori.

Nei tratti dove è presente la pista ciclopedonale, l'arginello assume una larghezza di 1.70 m.

Per la realizzazione del rilevato della rotatoria è previsto uno strato di scotico dello spessore minimo di 50 cm, il cui riempimento verrà effettuato con idoneo materiale da rilevato. Per il corpo del rilevato è previsto l'utilizzo di materiali idonei e adeguati livelli di compattazione.

Per quanto riguarda i quattro rami di innesto, i bracci di ingresso nella rotatoria sono organizzati ad una corsia, ed hanno larghezza pari a 3.50 m, mentre i bracci di uscita sono organizzati ad una corsia ed hanno larghezza pari a 4.50 m.

La rotatoria ha un'isola centrale di diametro 28 m sistemata a verde e una corona esterna di larghezza 2m posta sul bordo dell'isola centrale.

La configurazione della variante supera quanto indicato nella precedente variante M27 a causa delle modifiche sul sistema di alimentazione elettrica intervenute successivamente.

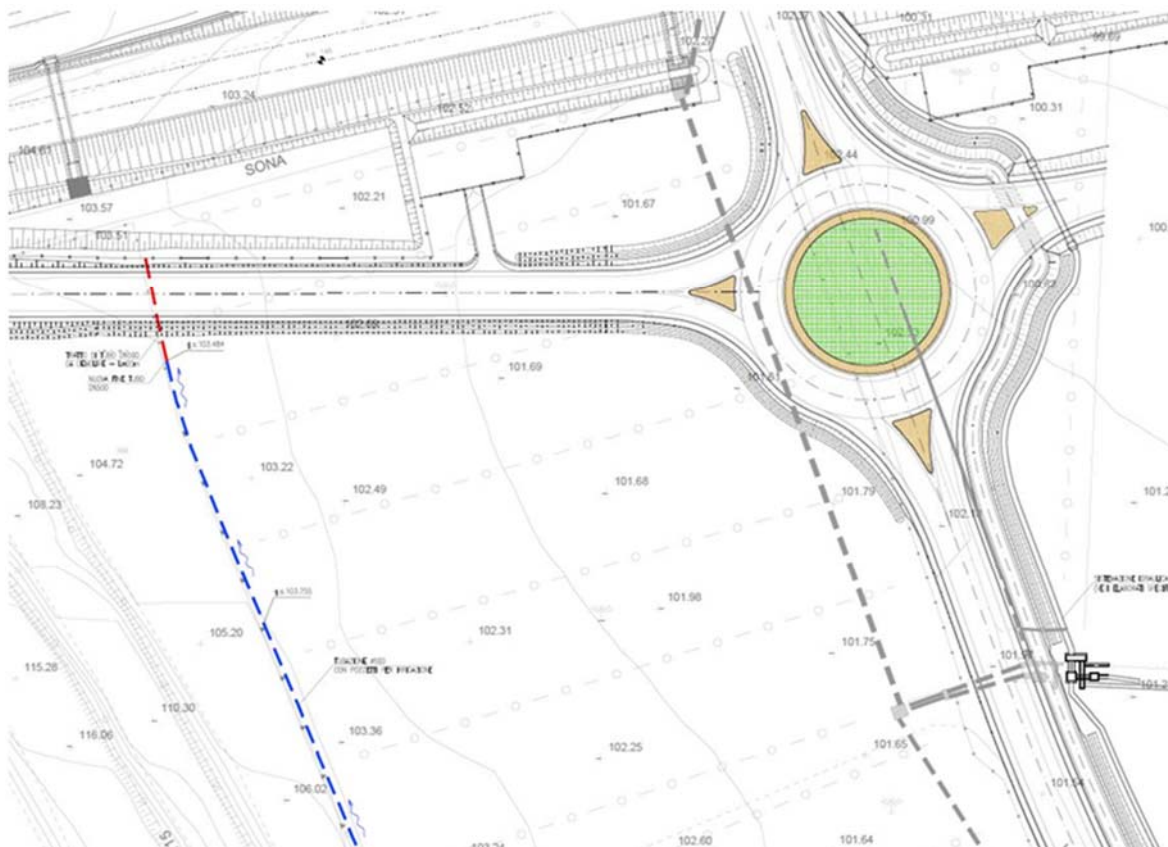
¹ La stazione elettrica Terna è attualmente oggetto di apposita procedura autorizzativa per costruzione ed esercizio su istanza Terna SpA al MISE ed al MiTE presentata il 10.01.2022.



Infine, in allegato 5 alla presente relazione si riporta lo schema delle linee elettriche in cavidotto che saranno realizzate in corrispondenza della viabilità in oggetto. La tavola evidenzia la compatibilità delle opere da eseguire..

2.3.4 *Aspetti idraulici*

Le interferenze idrauliche del progetto in corrispondenza del reticolo idrico esistente sono analizzate e gestite nel progetto idraulico del PEV cui si rimanda per tutti i dettagli (si veda la Planimetria: elaborato IN0R11EE2P8INZ906003B “Risoluzione interferenze canale 40 Consorzio di bonifica veronese - Planimetria stato di fatto e di progetto”); in particolare si riportano di seguito alcuni estratti planimetrici, con evidenza risoluzione puntuale delle interferenze idrauliche:



Il progetto della sistemazione idraulica definito dal Consorzio di Bonifica Veronese è allegato alla presente documentazione.

2.3.5 *Fase realizzativa*



La realizzazione della nuova viabilità interferisce con le viabilità esistente e accessi alle proprietà in maniera puntuale e verranno gestiti tramite deviazioni e accessi provvisori e chiusure notturne per realizzazione degli innesti.

FASE 1

- Realizzazione scavi e bonifica del fondo scavo
- Realizzazione opere d'arte

FASE 2

- Realizzazione adeguamenti idraulici
- Realizzazione del corpo stradale

FASE 3

- Realizzazione opere di completamento e finitura
- Realizzazione innesti su viabilità esistenti con chiusure notturne del traffico
- Attivazione nuova viabilità

2.3.6 *Mitigazioni ambientali in fase realizzativa*

Nel corso dei lavori sono adottate tutte le misure mitigative previste per i lavori delle opere AV/AC e definite nella documentazione "dossier di cantiere". Tali documenti hanno integrato la documentazione relativa alla cantierizzazione dei lavori per tenere conto delle specifiche prescrizioni formulate dal CIPE e sono stati sottoposti alla procedura di verifica di attuazione (ID-VIP-4370). Tutti i dossier, così come tutti gli elaborati del progetto esecutivo del lotto funzionale Brescia est – Verona, sono disponibili sul sito del MATTM. In particolare, con riferimento al dossier generale (rif. INOR11EE2ROOV30GO003A), si ricorda che:

- in riferimento al traffico sulla rete stradale interessata dai lavori, al fine di arrecare le minori interferenze possibili, le interruzioni/limitazioni del traffico saranno concordate nelle modalità e nelle tempistiche con gli enti preposti, condividendo il programma e i percorsi alternativi;
- sarà garantita sempre la continuità della distribuzione irrigua e quella delle acque di scolo;
- sarà evitata mediante opportuni accorgimenti la possibilità che avvengano dispersioni in alveo di calcestruzzo, fango bentonico, idrocarburi, oli e reflui civili, inoltre sarà evitato lo sversamento del materiale terroso nei canali limitrofi alle aree di lavoro;
- al fine di limitare le interferenze sulla fauna, si adatteranno impianti a luce direzionata, senza dispersione del fascio di illuminazione, e lampade a basso impatto ecologico;
- con riferimento alle aree occupate solo temporaneamente per la realizzazione delle opere e ad eccezione di quelle aree per le quali risulti approvato/previsto un nuovo utilizzo, al fine di minimizzare l'impatto, è previsto che al termine dei lavori tutte queste aree siano ripristinate nella situazione *ante operam* con restituzione ad uso agricolo. Nel ripristino di ogni area saranno

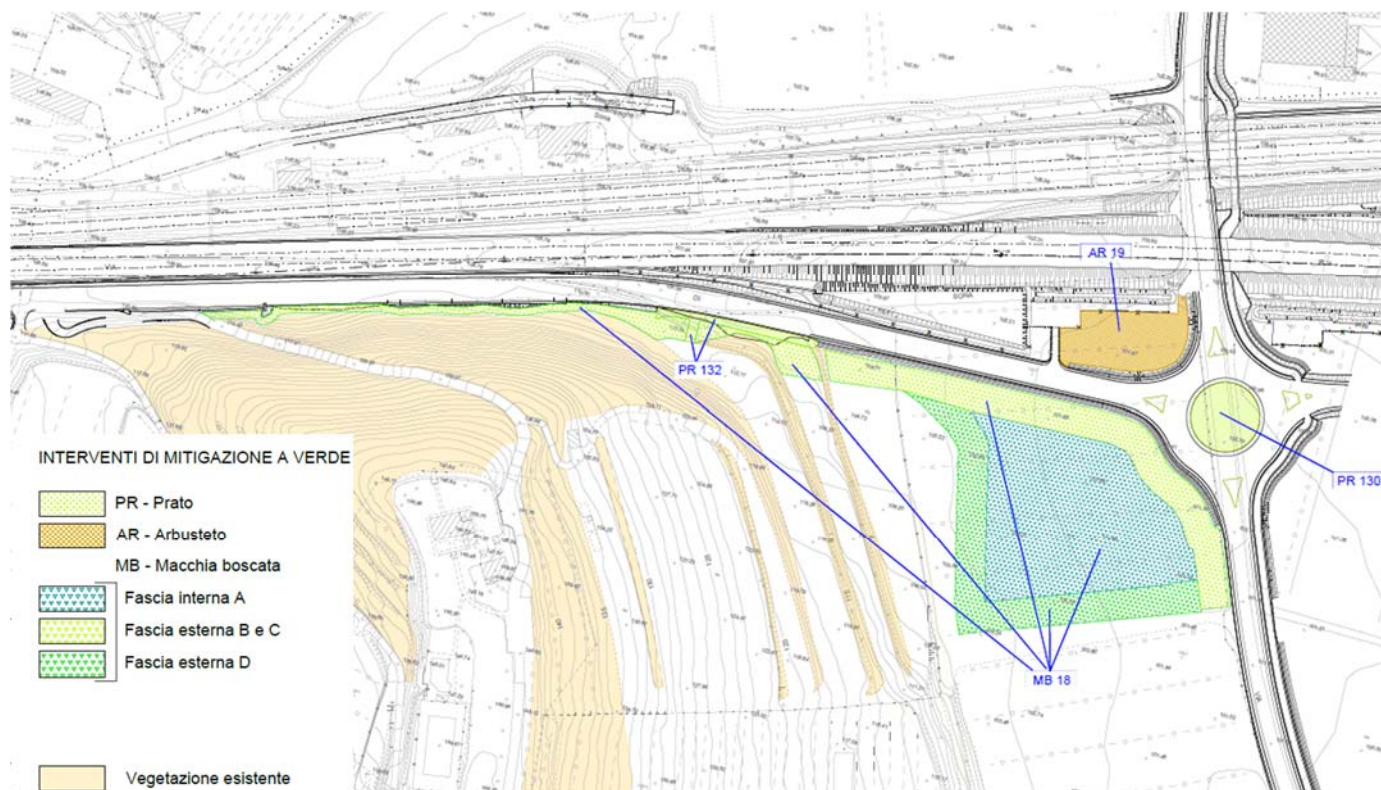


ricostituite le formazioni lineari eventualmente eliminate o danneggiate, e si procederà secondo le seguenti modalità: pulizia delle superfici da materiali di risulta dei cantieri, impiegando eventualmente una benna vagliante; riprofilatura del terreno secondo le pendenze del progetto; aratura fino a 40 cm di profondità. Sarà curato particolarmente il riposizionamento degli orizzonti pedologici ripristinando le condizioni fisico chimiche del suolo interessato (anche tramite abbondanti concimazioni organiche, sovesci, ecc), in modo da restituire i terreni ai proprietari in condizioni agronomiche ottimali.

2.3.7 Mitigazioni ambientali in fase di esercizio

Per la fase di esercizio sono previste mitigazioni a verde con doppia finalità: inserire nel contesto territoriale l'intervento stradale e compensare la sottrazione di vegetazione provocata dalla realizzazione di Via Libia (intero intervento) in ottemperanza alla prescrizione CIPE n. 258 delibera n.42/2017 (*"In fase di progettazione esecutiva, a tutela dell'area boscata in Loc. Madonna di Monte e fatte salve le previste autorizzazioni in materia, ricostituire l'area boscata nella misura sottratta dall'opera in progetto in altra area individuata dal Comune di Sommacampagna"*).

Nello specifico è previsto (vedi stralcio seguente):



L'intervento MB16 (macchia boscata) occupa una superficie di oltre 10.000 mq.

L'intervento avrà la funzione di mitigazione la vista della viabilità e delle opere ferroviarie retrostanti dal punto visuale di maggior fruizione: gli utenti della strada Provinciale che da sud si dirigono in direzione nord. Sono inoltre previsti un arbusteto (AR19) nell'area interclusa tra la linea ferroviaria e due bracci della rotonda sulla Provinciale e la copertura a prato dell'isola centrale della rotonda stessa (PR130).

GENERAL CONTRACTOR

Cepav due

Consorzio ENI per l'Alta Velocità



ALTA SORVEGLIANZA



Doc. N.

Progetto
INOR

Lotto
11

Codifica Documento
E E2 RG IM 000 0 051

Rev.
D

Foglio
11 di 14

Come detto l'intervento MB16 ha anche funzione compensativa. L'area boscata sottratta per la realizzazione dell'intera nuova via Libia è di circa 5.000 mq. L'intervento MB16 occupa una superficie complessiva di oltre 10.000 mq di cui circa 5.000 mq saranno interessati da specie arboree (gruppo interno A).

L'intervento ha anche la funzione di garantire il corridoio ecologico di collegamento tra il nuovo impianto e le aree a verde presenti sulla collina di Madonna del Monte, di garantire, attraverso l'intervento PR132, l'accessibilità dei mezzi per la manutenzione e di ripristinare fino al confine stradale il verde asportato in fase realizzativa.

L'ubicazione degli interventi sopra descritti è stata preliminarmente condivisa con il Comune di Sommacampagna.



Doc. N.

Progetto
INOR

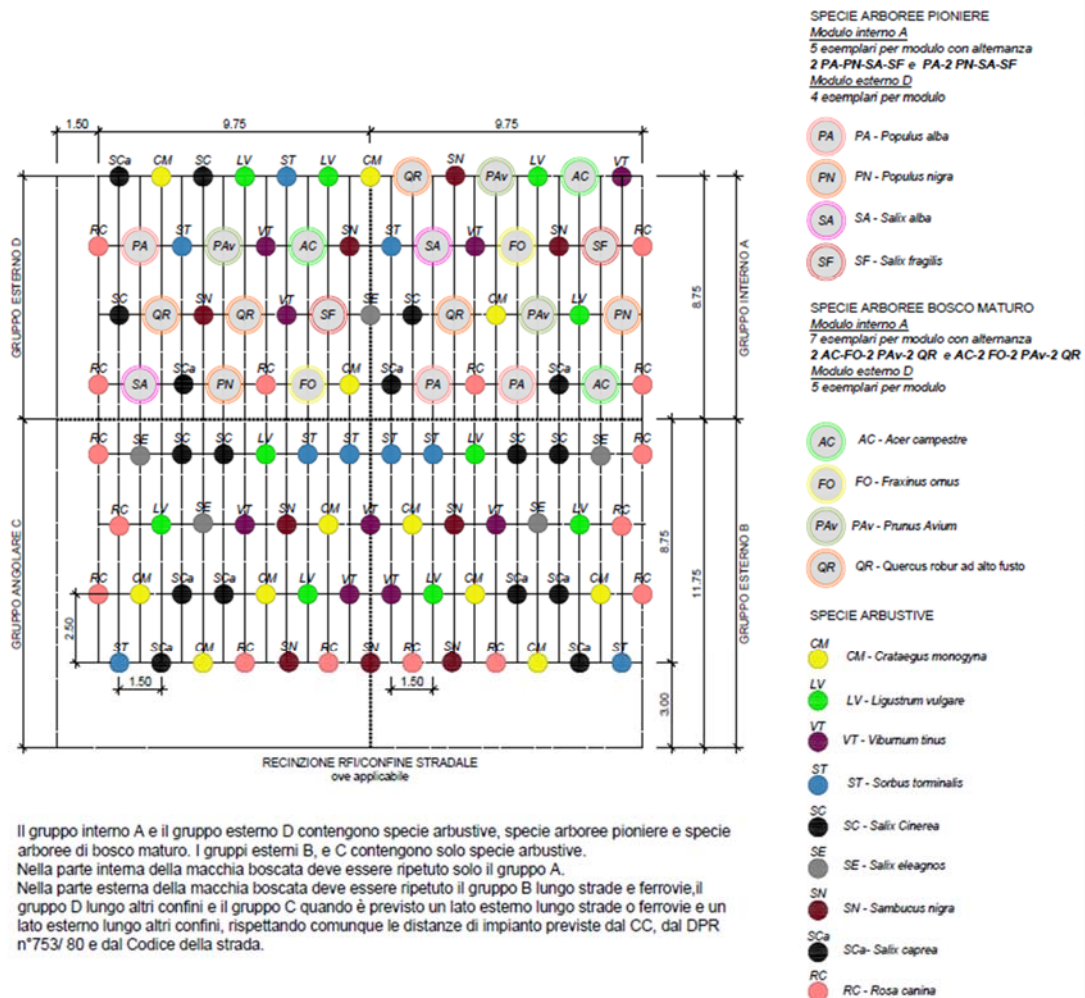
Lotto
11

Codifica Documento
E E2 RG IM 000 0 051

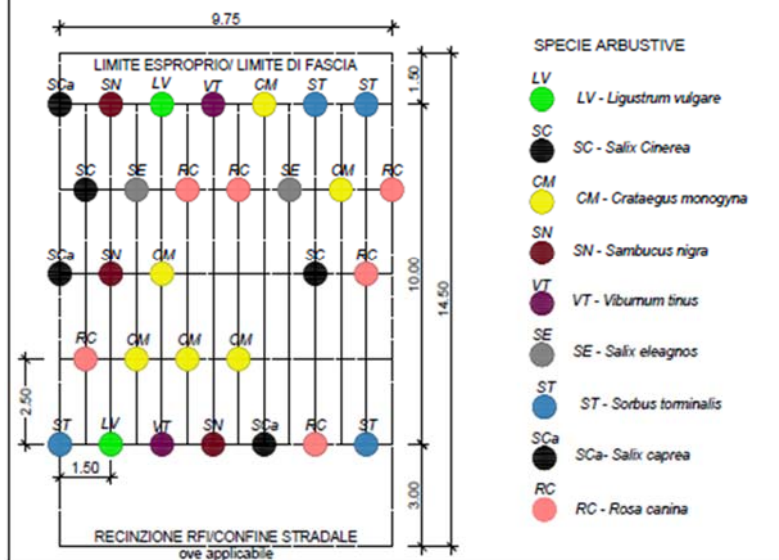
Rev.
D

Foglio
12 di 14

MB - MACCHIA BOSCATI - FASCIA CLIMATICA AREA DEL GARDA (C)



AR - ARBUSTETO - FASCIA CLIMATICA AREA DEL GARDA (C)





2.3.8 Interferenze con i pubblici servizi

Le opere in oggetto interferiscono con una linea telefonica gestita da Telecom VR.

Sono allegati due elaborati inerenti alla relativa risoluzione di tale interferenza codificata SI35532.

2.4. Elaborati di progetto allegati

Elaborati di Progetto Definitivo di ingresso in CdS:

IN0500DE2P7IF00011361

PLANIMETRIA LINEA A.C. DA KM 135+424.970 A KM 136+224.970

Elaborati di Progetto Esecutivo di Variante:

INOR	11	E	E2	R	I	IN	Z9	0	6	001	B	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - RELAZIONE IDRAULICA
INOR	11	E	E2	P	7	IN	Z9	0	0	001	B	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - PLANIMETRIA STATO DI FATTO
INOR	11	E	E2	P	7	IN	Z9	0	0	002	B	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - PLANIMETRIA DI TRACCIAMENTO
INOR	11	E	E2	P	8	IN	Z9	0	0	002	B	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAV. 2
INOR	11	E	E2	P	8	IN	Z9	0	9	002	B	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - PLANIMETRIA DELLA SEGNALETICA E BARRIERE DI SICUREZZA - TAV. 2
INOR	11	E	E2	P	8	IN	Z9	0	6	002	B	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - PLANIMETRIA DI DRENAGGIO ACQUE DI PIATTAFORMA - TAV. 2
INOR	11	E	E2	F	7	IN	Z9	A	0	001	B	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - PROFILO LONGITUDINALE
INOR	11	E	E2	W	Z	IN	Z9	0	0	001	B	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - SEZIONI TIPO STRADALI
INOR	11	E	E2	D	7	IN	Z9	A	0	001	B	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - DIAGRAMMA DI VISUALE LIBERA E VELOCITA'
INOR	11	E	E2	W	9	IN	Z9	A	0	003	B	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 3
INOR	11	E	E2	W	9	IN	Z9	A	0	004	B	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - SEZIONI TRASVERSALI - TAV. 4
INOR	11	E	E2	L	Z	IN	Z9	B	0	001	B	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - ROTATORIA DI INTERSEZIONE CON S.P.26 - PLANIMETRIA E PROFILO
INOR	11	E	E2	W	9	IN	Z9	B	0	001	B	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - ROTATORIA DI INTERSEZIONE CON S.P.26 - SEZIONI TRASVERSALI

GENERAL CONTRACTOR

Cepav due

Consorzio ENI per l'Alta Velocità



ALTA SORVEGLIANZA



GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Doc. N.

Progetto
INORLotto
11Codifica Documento
E E2 RG IM 000 0 051Rev.
DFoglio
14 di 14

INOR	11	E	E2	P	8	IN	Z9	0	6	003	B	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - RISOLUZIONE INTERFERENZE CANALE 40 CONSORZIO DI BONIFICA VERONESE - PLANIMETRIA STATO DI FATTO E DI PROGETTO
INOR	11	E	E2	W	9	IN	Z9	B	0	002	A	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - SEZIONI TRASVERSALI - RAMO EST
INOR	11	E	E2	D	9	IN	Z9	B	0	001	A	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - ROTATORIA DI INTERSEZIONE CON S.P.26 - VERIFICA VISIBILITA'
INOR	11	E	E2	F	6	IN	Z9	0	0	001	A	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - PROFILO GEOTECNICO
INOR	11	E	E2	R	B	IN	Z9	0	0	001	A	INZ9 - VIABILITA' EXTRALINEA - DEVIAZIONE VIA LIBIA - RELAZIONE GEOTECNICA Tavola di Inquadramento pps Consorzio Bonifica Veronese – E3-IN-L-004244-2022- lettera invio progetto risoluzione interferenza aggiornato (prot. n. 0007792/2022 del 07.07.2022) Consorzio Bonifica Veronese -Relazione Tecnica descrittiva Consorzio Bonifica Veronese - Planimetria di progetto modificata da varianti-1 Consorzio Bonifica Veronese - Planimetria di progetto modificata da varianti-2 Consorzio Bonifica Veronese - Schemi manufatti vari NS38628 – TIM - RELAZIONE TECNICA NS38628 – TIM - INZ9 - planimetria NS38628 – TIM - INZ9 - sezione