



Ministero della Transizione Ecologica

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. 442 del 7 marzo 2022

Progetto:	<p><i>Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185 cc. 4 e 5 del Dlgs 163/2006 e Aggiornamento del Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi del DM 161/2012</i></p> <p><i>Linea AV/AC Milano-Venezia Lotto funzionale tratta AV/AC Brescia Est-Verona</i></p> <p><i>Progetto definitivo Nodo AV/AC di Verona, ingresso Ovest e Aggiornamento del Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi del DM 161/2012</i></p> <p><i>IDVIP: 7744</i></p>
Proponente:	<p><i>Rete ferroviaria italiana S.p.A.</i></p>

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

Sottocommissione VIA

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.Lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*);
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

Ricordata la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- 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 D. Lgs. n. 104 del 16/06/2017 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*”;

VISTO il D.M. del 10 Agosto 2012 n. 161, che abroga interamente l’art. 186 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i (ai sensi dell’art. 49 del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante “*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo*”, convertito in Legge n. 27 del 24/03/2012);

PREMESSO che:

- la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito il Proponente) con nota prot. RFI-DINDIPAV.PC\346 del 07/12/2021, ha presentato, ai sensi degli artt. 166 e 185, cc. 4 e 5, del D. Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell’art. 216 del D. Lgs. 50/2016, istanza per l’avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza relativa all’intervento “*Linea AV/AC Milano-Venezia*”;

lotto funzionale tratta AV/AC Brescia Est-Verona: Progetto definitivo Nodo AV/AC di Verona, ingresso Ovest e Aggiornamento del Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi del DM 161/2012”;

- La domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot.n. MATTM/139197 del 13/12/2021;
- La Divisione con nota prot.n. MATTM/144695 in data 22/12/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/6135 in data 23/12/2021 ha trasmesso, ai fini dell'avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza ai sensi dell'art. 185, cc. 4 e 5, del D. Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell'art. 216 del D. Lgs. 50/2016, relativa all'intervento *“Linea AV/AC Milano-Venezia: lotto funzionale tratta AV/AC Brescia Est-Verona: Progetto definitivo Nodo AV/AC di Verona, ingresso Ovest e Aggiornamento del Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi del DM 161/2012”*; la comunicazione sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;
- La Divisione ha designato con la suddetta nota prot.n. MATTM/144695 in data 22/12/2021 il Referente Istruttore della presente procedura, individuato per la tipologia di opera con nota della Commissione prot. CTVA/4611 del 13/09/2021;
- Il Ministero della Cultura – DGABAP Servizio V con nota prot. 43481-P del 24/12/2021, acquisita per conoscenza al prot. MATTM/146163 del 27/12/2021 e al prot. CTVA/6190 del 24/12/2021, ha chiesto alla Soprintendenza ABAP per le province di Verona, Rovigo e Vicenza e ai Servizi II III rispettivamente il parere endoprocedimentale ed i contributi istruttori di competenza relativi al progetto in argomento;
- La Regione Veneto con nota prot. 362 del 3/01/2022, acquisita per conoscenza al prot. MITE/545 del 4/01/2022 e al prot. CTVA/2 del 2/01/2022, ha chiesto di trasmettere anche al MITE:
 - ✓ il contributo di ARPAV per le prescrizioni n. 16, 17, 18, 19 e 33 della Delibera CIPE n. 69 del 21/11/2019 e per la prescrizione n. 1 sull'aggiornamento del PUT;
 - ✓ il contributo di competenza al Comune di Verona per le prescrizioni n. 5, 25, 27, 28 e 29 della Delibera CIPE n. 69 del 21/11/2019;
 - ✓ il contributo della Direzione Regionale Difesa del Suolo e della Costa UO Servizio geologico e attività estrattive;
- Il Ministero della Cultura – DGABAP Servizio V con nota prot. 2683-P del 26/01/2022, acquisita al prot. MATTM/9027 del 26/01/2022 e al prot. CTVA/361 del 26/01/2022, ha espresso per quanto di competenza il proprio *parere tecnico istruttorio positivo alla richiesta di Verifica di Ottemperanza*;

RILEVATO che in merito al progetto in argomento:

- l'opera è ricompresa tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla Legge 443/2001 come indicato dalla Delibera CIPE del 21/12/2001, n. 121, che individuava, tra le infrastrutture strategiche nazionali, all'allegato 1, nell'ambito del «Corridoio plurimodale padano» nella infrastruttura «Asse ferroviario Corridoio 5 Lyon - Kiev» l'intervento del «Nodo Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) di Verona»;
- la “tratta veneta dell'asse AV/AC Milano – Venezia – Trieste (Corridoio TEN 5)” è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, nell'ambito delle “infrastrutture di preminente interesse nazionale”;
- con il Parere n. 55-CSVIA-PRR-VIA del 8/02/2005 è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare *“Sistemazione del nodo AV/AC di Verona”*;

- con la Delibera n. 10 del 31/01/2008 il CIPE ha approvato il progetto preliminare dell'intero Nodo AV/AC di Verona; la delibera non è stata registrata dalla Corte dei conti per la mancanza di coperture finanziarie;
- con il Parere n. 2543 del 27/10/2017 è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto preliminare *“Tratta AV/AC Torino-Venezia Tratta Brescia-Verona Interventi funzionali all'ingresso della linea AV/AC nel nodo di Verona (Nodo AV/AC di Verona: Ingresso Ovest)”*;
- con la Delibera n. 69 del 21/11/2019 il CIPE ha approvato il progetto preliminare *“Linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/ AC) Torino-Venezia. Tratta Brescia-Verona nodo AV/AC di Verona: ingresso ovest”*;
- con D.P.C.M. del 16/04/2021 è stato nominato il Commissario Straordinario per l'intervento in argomento ai sensi dell'art. 4, comma 1 del D.L. 32/2019, convertito con L. 55/2019;

RILEVATO che:

- oggetto del presente parere è la Verifica di Ottemperanza ai sensi dell'art. 185, cc. 4 e 5, del D. Lgs. 163/2006 del progetto *“Linea AV/AC Milano-Venezia: lotto funzionale tratta AV/AC Brescia Est-Verona: Progetto definitivo Nodo AV/AC di Verona, ingresso Ovest”* rispetto alle prescrizioni e raccomandazioni disposte con la delibera CIPE n. 69 del 21/11/2019 di approvazione del progetto preliminare e l'*“Aggiornamento del Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi del DM 161/2012”*;
- la presente verifica, così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata MATTM/144695 in data 22/12/2021, riguarda la seguente documentazione tecnica trasmessa dal Proponente:
 - ✓ Elaborati del progetto definitivo;
 - ✓ Relazione attestante la rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare e alle condizioni ambientali dettate delibera CIPE di approvazione dello stesso;
 - ✓ Piano di utilizzo terre;

CONSIDERATO che:

Per quanto riguarda il progetto definitivo:

L'intervento è parte integrante della tratta AV/AC Milano – Venezia e comprende la tratta di linea funzionale all'inserimento della Brescia – Verona sui binari IV e VI della stazione di Verona Porta Nuova, nonché la realizzazione di una nuova linea “indipendente merci”, con tracciato parallelo e posto a nord sia della Milano – Venezia sia della linea AV/AC, collegata alla futura interconnessione di Verona. Il progetto prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

- realizzazione dei due nuovi binari AV/AC nel tratto compreso tra l'Autostrada del Brennero A22 e la radice ovest della Stazione Ferroviaria di Verona Porta Nuova;
- rilocalizzazione su una nuova sede dei binari della linea storica in corrispondenza del suddetto tratto, finalizzata a creare gli spazi necessari alla costruzione dei binari AV/AC;
- realizzazione dei due nuovi binari funzionali all'interconnessione Merci di Verona, nel tratto compreso tra l'autostrada e l'innesto sulla linea “Brennero”;
- razionalizzazione e potenziamento della stazione di Verona Porta Nuova con modifica e ampliamento dei binari, marciapiedi e sottopassi esistenti;
- realizzazione di una nuova Sottostazione Elettrica e di una nuova cabina TE;
- adeguamenti/potenziamenti tecnologici per la gestione delle modifiche agli impianti di segnalamento esistenti per la gestione degli impianti di nuova realizzazione;
- adeguamento delle opere infrastrutturali interferite dalla nuova linea;

- realizzazione di due brevi tratti di galleria artificiale per consentire il sottoattraversamento della linea AV/AC e della linea storica da parte delle linee di collegamento tra la nuova linea merci e Quadrante Europa.

Il presente progetto è stato sviluppato in maniera integrata con numerosi altri interventi, a carico di altri progetti di investimento, che interessano il potenziamento del Nodo ferroviario di Verona Porta Nuova e dell'interporto di Quadrante Europa, con particolare riferimento agli aspetti connessi agli impianti di segnalamento e a quelli relativi all'interferenza con opere viarie, alcuni dei quali sono oggetto di altre procedure in sede VIA.

Le principali variazioni rispetto al progetto preliminare, introdotte a seguito del recepimento delle prescrizioni CIPE, sono individuate dal Proponente e legate a:

- rispetto della invarianza idraulica (prescrizione n. 10);
- interferenza tra la linea ferroviaria e via Carnia (prescrizioni n. 27 e n. 28);
- continuità di Via Cason (prescrizione n. 29);
- interferenza con l'autostrada del Brennero A22 (prescrizione n. 31);

Sempre rispetto al progetto preliminare, sono state introdotte ottimizzazioni originate da:

- approfondimenti progettuali propri del passaggio dalla fase di progettazione preliminare a quella definitiva;
- adeguamenti progettuali per il rispetto di nuove normative, in particolare gli aggiornamenti delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità e le Norme Tecniche per le Costruzioni 2018;
- risultanze delle campagne di sondaggi geologici e degli studi idrologici e geomorfologici;
- modifiche allo stato dei luoghi rispetto all'anno di redazione del progetto preliminare;
- cessione dell'Asset di linea primaria da RFI a Terna, intervenuto durante l'iter approvativo del progetto preliminare;
- riorganizzazione dei progetti che confluiscono nel nodo di Verona a seguito della gestione dei progetti in ambito PNRR e Commissario Straordinario, e individuazione di nuove soluzioni tecnologiche.

Le principali ottimizzazioni introdotte a seguito di questi più recenti sviluppi e da approfondimenti specifici della fase progettuale definitiva sono:

1. Modifiche dell'architettura degli impianti per il segnalamento ferroviario
2. Adeguamento del tracciato ferroviario
3. Interventi in stazione di Verona Porta Nuova
4. Ottimizzazione dei Fabbricati tecnologici
5. Ottimizzazione della soluzione di allaccio della Sottostazione elettrica di Verona Ovest alla rete di trasmissione nazionale (RTN)
6. Risoluzione interferenza idraulica con canale San Giovanni

1. Modifiche dell'architettura degli impianti per il segnalamento ferroviario

A seguito di attività di altri progetti di investimento contemporaneamente o precedentemente all'intervento oggetto della presente progettazione, i seguenti interventi sono a cura di altri appalti:

- La realizzazione del nuovo impianto di Bivio/PC Verona Ovest, a cura di altro progetto, per consentire l'attivazione della nuova linea AV/AC Brescia Est - Verona nelle more del completamento della realizzazione per fasi del piano di stazione (PRG) del nodo di Verona;

- La realizzazione del sistema ERTMS-L1 per alcune tratte del Nodo di Verona per consentire l'armonizzazione dei sistemi ERTMS delle tratte attigue nelle more del completamento della realizzazione per fasi del PRG del nodo di Verona e del sistema ERTMS L2 sovrapposto;
- La realizzazione dell'ACC di Verona Porta Nuova confluita nel nuovo investimento "Centralizzazione delle Cabine IS di Verona Porta Nuova con predisposizione degli impianti di gestione della circolazione per la prevista penetrazione della linea AV/AC", a seguito dello stralcio nel progetto del Nodo di Verona Ovest come comunicato da RFI al MIT nel corso dell'iter autorizzativo (nota RFIDIN\A0011\P\2018\0002523 del 29.11.2018) ed approvato dal CIPE con delibera n. 69/2019.

Tutte le modifiche apportate con il presente progetto definitivo, sono funzionali alla realizzazione per fasi del PRG del nodo di Verona e si sviluppano all'interno del sedime ferroviario, senza ricadute sul territorio circostante.

Le variazioni introdotte non modificano il quadro degli impatti valutati in sede di VIA.

2. Adeguamento del tracciato ferroviario

In luogo della demolizione dei fasci ferroviari denominati "Medie", "Strade" e "Celeri" dell'attuale scalo sito a Nord del fabbricato Viaggiatori della Stazione di Verona Porta nuova, per mutate esigenze funzionali del Gestore Infrastruttura, sono stati previsti:

- Realizzazione nella zona dell'attuale fascio "Celeri" di due aste adibite al ricovero mezzi T.E. (previste originariamente nel progetto preliminare del Nodo AV Ingresso Est);
- Realizzazione nella zona dell'ex parco Celeri di due aste adibite al ricovero mezzi del cantiere meccanizzato (previste originariamente nel progetto preliminare del Nodo AV Ingresso Est);
- Mantenimento dei restanti fasci di binari denominati delle "Medie" e "Strade".

L'inserimento nel PD Nodo di Verona Ovest dei suddetti interventi di realizzazione di n. 4 binari per la manutenzione scaturisce dall'esigenza di assicurare il ripristino delle funzioni manutentive nell'ambito dello stesso progetto che ne prevede la dismissione nella loro attuale posizione.

Le variazioni introdotte, interessano esclusivamente aree di proprietà ferroviaria, in cui sono già presenti infrastrutture ferroviarie. Tali approfondimenti progettuali, descritti di seguito, interessano esclusivamente aree di proprietà ferroviaria, non sono interessate dalla presenza di vincolo paesaggistico, in cui sono già presenti infrastrutture ferroviarie e non modificano il quadro degli impatti valutati in sede di VIA:

3. Interventi in stazione di Verona Porta Nuova

Il progetto preliminare della stazione di Verona Porta Nuova prevedeva interventi per la realizzazione di marciapiedi/banchine ed il prolungamento di un sottopasso pedonale esistente; con lo sviluppo del progetto definitivo sono intervenuti i seguenti approfondimenti progettuali:

- Binari tronchi lato ovest e relativi marciapiedi per l'attestamento dei servizi da/per il Brennero, tra l'attuale tronco merci e l'attuale fabbricato con destinazione Manutenzione Trazione Elettrica ed uffici della direzione investimenti (UM TE, DFV e DINV): nel progetto preliminare si prevedeva la realizzazione di entrambi i binari tronchi, mentre a carico del presente progetto è ora prevista la sola realizzazione del II binario Tronco ovest, poiché il primo binario tronco è previsto per esigenze di esercizio in realizzazione nell'ambito del progetto del ACC di Verona Porta Nuova, di cui al precedente punto A.1;
- Sottopasso di servizio esistente, che attualmente raggiunge il binario V: sarà prolungato fino alla nuova banchina del marciapiede VI con un vano montacarichi;
- Sottopasso pedonale est esistente lato Est, che attualmente raggiunge il marciapiede V e prosegue poi con una larghezza inferiore non aperto al pubblico: verrà adeguato in larghezza e collegato alla nuova banchina del marciapiede VI con una scala fissa ed un ascensore.

Restano invece invariate rispetto al progetto preliminare:

- la demolizione del fabbricato attualmente destinato a UM TE, DFV e DINV, che costituisce un'importante interferenza per la realizzazione del nuovo tronco e del rispettivo marciapiede;
- il prolungamento del marciapiede tra i binari 8 e 9 per la realizzazione del binario tronco 9 di attestamento per i treni da/per Bologna;
- la realizzazione del nuovo marciapiede VI a servizio dei binari 13 e 14 dedicati all'Alta Velocità;
- il prolungamento del sottopasso viaggiatori lato Ovest.

Le variazioni introdotte non modificano il quadro degli impatti valutati in sede di VIA.

4. Ottimizzazione dei Fabbricati tecnologici

Le modifiche agli impianti di segnalamento hanno comportato anche una variazione delle esigenze relative ai fabbricati tecnologici e di servizio atti ad ospitare gli impianti stessi, rispetto a quanto previsto originariamente nel progetto preliminare.

In particolare, è venuta meno l'esigenza di realizzare a carico del presente progetto 3 dei 4 fabbricati tecnologici previsti, confermando la necessità del fabbricato denominato "FA01 Fabbricato Bivio PC Europa" comprensivo di cabina MT/BT.

Per ripristinare la funzionalità di alcuni impianti, e sopperire alla demolizione di alcuni fabbricati di servizio adibiti ad uso manutentivo ed ufficio per il personale ferroviario, interessati dalle demolizioni necessarie alla realizzazione dei nuovi binari in ambito della sistemazione del piano del ferro (PRG) di Verona Porta Nuova è prevista la realizzazione nell'ambito di questo progetto di un fabbricato servizi ad uso Manutenzione e uffici, denominato "FA05 Fabbricato Manutenzione". Tale intervento, inizialmente incluso nel Progetto Preliminare del Nodo di Verona Est, è stato inserito nel presente progetto al fine di assicurare la continuità delle funzioni manutentive ed uffici nell'ambito dello stesso progetto che ne prevede la dismissione nella loro attuale posizione. Il Nuovo Fabbricato Manutenzione sarà realizzato in zona stazione Verona Porta Nuova, lato Milano, in adiacenza all'attuale scalo composto dai fasci ferroviari denominati medie, strade e celeri, dove si prevede la realizzazione delle aste ricovero mezzi.

5. Ottimizzazione della soluzione di allaccio della Sottostazione elettrica di Verona Ovest alla rete di trasmissione nazionale (RTN)

Il Progetto Preliminare includeva il riassetto delle linee primarie RFI 132kV funzionali all'allaccio della nuova Sottostazione elettrica (SSE) di Verona Ovest in luogo della SSE esistente di Verona Santa Lucia, prevista in dismissione.

La nuova SSE di conversione di Verona Ovest, posizionata in corrispondenza dell'area interclusa dalle linee ferroviarie di raccordo merci/transiti e la direttrice Bologna-Brennero nei pressi di via Fenilon, comportava la realizzazione di alcune modifiche alle linee in alta tensione, necessarie per l'alimentazione della futura SSE. L'alimentazione primaria in AT era quindi prevista, analogamente all'attuale per la SSE di S. Lucia, attraverso l'attestamento in SSE delle cinque Linee Primarie 132 kV di proprietà RFI afferenti nel nodo di Verona.

Tutte le modifiche agli elettrodotti esistenti erano previste in soluzione aerea con l'impiego di sostegni di tipo poligonale a ridotto impatto ambientale con conduttore da 22,8 mm.

A seguito della cessione dell'asset di linea primaria da RFI a Terna, la stessa ha previsto un nuovo assetto di rete per le linee Alta Tensione del "Nodo di Verona". Il Progetto Definitivo è stato quindi redatto in coerenza con tale progetto di riassetto del Nodo AT di Verona con conseguente soluzione di allaccio differente alla rete di trasmissione nazionale (RTN) che vede una riduzione degli interventi sulle linee primarie esistenti e con connessione in parte in cavo ed in parte aerea.

La nuova soluzione di progetto definitivo prevede un allaccio con collegamento in entra/esce con l'elettrodotto ex RFI - DOMEGLIARA-VERONA che transita in corrispondenza del nuovo impianto.

6. *Risoluzione interferenza idraulica con canale San Giovanni*

L'approfondimento caratteristico dello sviluppo del progetto definitivo ha indagato tutte le interferenze presenti con il progetto stesso. Per quanto concerne l'idraulica territoriale il Proponente riferisce che sono state avviate valutazioni con il Consorzio di Bonifica Veronese con cui è stata indagata e risolta l'interferenza idraulica più rilevante, cioè quella rappresentata dal Diramatore San Giovanni, che nel tratto interferente col progetto si presenta come canale a cielo aperto di origine artificiale.

In considerazione del fatto che risulta impossibile apportare modifiche al canale San Giovanni nell'attuale posizione per la presenza dei manufatti preesistenti, verrà realizzato in parallelo allo stesso una nuova condotta in calcestruzzo, un raccordo, una camera d'imbocco, una vasca di sedimentazione e un pozzetto di raccordo con la tubazione di valle.

Per quest'opera, di età superiore ai settanta anni, è stata avviata la verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 42/2004 che si è conclusa con parere di non interesse culturale, come da parere riportato in allegato alla documentazione presentata.

Alla luce della documentazione prodotta, è possibile valutare che variazioni introdotte non alterano le caratteristiche tecnico-funzionali dell'opera né la sua localizzazione né modificano il quadro degli impatti valutati in sede di VIA.

Pertanto si evidenzia una sostanziale coerenza del Progetto Definitivo "*Linea AV/AC Milano-Venezia: lotto funzionale tratta AV/AC Brescia Est-Verona: Nodo AV/AC di Verona, ingresso Ovest*" con il progetto preliminare approvato, tenendo conto delle variazioni apportate puntualmente.

Per quanto riguarda la rispondenza alle prescrizioni della delibera CIPE n. 69 del 21/11/2019 di approvazione del progetto preliminare:

Per l'ottemperanza alle singole prescrizioni si fa riferimento alla tabella nel seguito. Per le prescrizioni da 1 a 4 relative al Piano di Utilizzo terre si rinvia al paragrafo successivo

TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
Prescrizioni relative alla Progettazione Definitiva		
<p>5. Affinare e ottimizzare le soluzioni progettuali atte a risolvere i punti di interferenza con le viabilità denunciati dalle realtà locali. Definire, d'intesa con gli Enti territoriali e fatte salve le eventuali richieste delle Soprintendenze, il progetto definitivo delle opere di mitigazione e compensazione ambientale, verificando la possibilità di interventi volti a migliorare l'uso del territorio in senso ambientalistico, nel rispetto del limite di spesa imposto dalla normativa in materia di opere compensative. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017; Comune di Verona delibera n. 68/2017).</p>	<p>Il Proponente controdeduce nel seguente modo: "Le richieste dei Comuni ed enti Territoriali, pervenute durante l'iter approvativo del progetto preliminare, riconducibili ad opere compensative, erano relative all'introduzione di una serie di opere viarie e collegamenti ciclo pedonali che nell'insieme superavano il limite di spesa previsto dalla normativa (art. 165 comma 3 del dlgs 163 del 2006). Propedeuticamente allo sviluppo del progetto definitivo è seguita, a cura del Proponente, l'interlocuzione con gli Enti territoriali ai fini della individuazione, delle opere compensative proposte in sede di iter approvativo da realizzare nel progetto definitivo nel rispetto del limite di spesa per opere compensative fissato dal CIPE con l'approvazione del progetto preliminare. Tale attività è stata svolta in conformità alle disposizioni di cui al punto 2.1 della delibera CIPE n. 69, che cita "Nella fase di progettazione definitiva il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà elencare le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera". In esito a tali tavoli la Regione Veneto e il Comune di Verona, d'intesa con il Comune di Sona, hanno individuato nella realizzazione del sottopasso carrabile sotto al fascio di binari ad Ovest della Stazione di Verona Porta Nuova, l'unica opera compensativa prioritaria da prevedere complessivamente sia per il Nodo AV/AC di Verona Ovest che per il Nodo AV/AC di Verona Est in conformità anche a quanto previsto, oltre che dalla presente prescrizione CIPE, dalla similare Prescrizione n. 4 della Delibera CIPE n. 11/2020 di approvazione del progetto preliminare del Nodo AV/AC di Verona Est, che cita:</p> <ul style="list-style-type: none"> • individuare, d'intesa con gli enti territoriali, le opere compensative di cui sia stata verificata la fattibilità tecnica, nel rispetto del limite di spesa previsto dalla normativa vigente, sviluppando adeguati interventi d'inserimento paesaggistico delle opere d'arte principali e secondarie dell'infrastruttura, nonché della viabilità locale eventualmente interessata, ponendo particolare attenzione alla qualità architettonica dei manufatti, comprese le barriere acustiche, le aree tecniche, ecc." <p>La decisione del Comune (rif. seduta del 27.10.2020 della Giunta Comunale, decisione rep.20/2020: la Giunta Comunale nella seduta del 27 ottobre 2020, con propria decisione rep. 20/2020 ha ritenuto di indicare quale opera compensativa prioritaria il sottopasso dell'area dell'ex-scalo merci per entrambi i progetti.), è stata condivisa formalmente dalla Regione Veneto con nota</p>	<p>OTTEMPERATA</p>

TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>60648 del 09/02/2021, d'intesa con il Comune di Sona. (Vedi Allegato 1 e 2)</p> <p>L'opera individuata dal Comune si inserisce proprio nella visione più ampia di un piano d'area complessivo. Il nuovo sottopasso sotto il fascio dei binari a Ovest della Stazione Porta Nuova è infatti funzionale alla realizzazione della nuova viabilità di collegamento tra Via delle Coste e Stradone Santa Lucia, inserita tra le proposte di nuovi assetti infrastrutturali del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Verona, ai fini dell'incremento delle permeabilità nord-sud (veicolari e di mobilità dolce) tra la zona Golosine, la zona Fiera e l'asse T4-T9 compresa tra via Albere e la stazione ferroviaria di Porta Nuova.</p> <p>La realizzazione dell'opera compensativa è condizionata dalla dismissione dell'attuale scalo merci posto a sud dei binari di stazione, che potrà avvenire solo con gli interventi del Nodo Est, pertanto l'opera compensativa è stata inserita obbligatoriamente nel Progetto definitivo del Nodo AV/AC di Verona Ingresso Est, che completa gli interventi per la realizzazione del Nodo AV/AC di Verona.</p> <p>Per quanto concerne invece, le richieste dei Comuni ed enti Territoriali pervenute durante l'iter approvativo del progetto preliminare sulle opere di progetto non riconducibili ad opere compensative, queste sono state recepite mediante adeguamenti progettuali con lo sviluppo del progetto definitivo, in ottemperanza alle prescrizioni specifiche di cui alla presente relazione.</p> <p>Rispetto al progetto preliminare, al fine di migliorare ulteriormente l'uso del territorio in senso ambientalistico e l'inserimento delle opere, il progetto è stato arricchito, con specifiche opere di mitigazione ambientale, tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> • opere di mitigazione a verde quali filari nei pressi delle vasche di lagunaggio a schermo rispetto ai ricettori presenti nell'area. All'interno delle stesse sono state inserite, ai fini del miglioramento della qualità delle acque, delle essenze erbacee quali le cannuce di palude (<i>Phragmites australis</i>). • Filare arboreo arbustivo a protezione di villa Fenilon. • Macchia arboreo arbustiva per il recupero di alcune aree intercluse. • Ripristino delle aree di cantiere alla condizione ante operam. 	
6. Presentare tutte le specifiche istanze di concessione, corredate dalle singole analisi di dettaglio, formulate per ogni attraversamento di corso d'acqua demaniale, illustrandone soluzione finale e fase cantieristica.	Nello sviluppo del progetto definitivo sono stati analizzati nel dettaglio tutti i canali demaniali interferenti con le opere da realizzare, attraverso planimetrie, dettagli costruttivi e relazioni di calcolo. La totalità dei canali interferenti è gestita dal Consorzio di Bonifica Veronese. Tutte le istanze di concessione necessarie verranno presentate con il progetto esecutivo, come precisato anche al punto 2.4 delle "Disposizioni" di cui al punto 2 della delibera CIPE n. 69, che cita "Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà rendere coerente	DA OTTEMPERARSI IN SEDE DI PROGETTO ESECUTIVO

TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	la controdeduzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla prescrizione n. 11 della Commissione tecnica VIA/VAS, controdeduzione che prevede il recepimento della richiesta di presentazione di tutte le istanze di concessione nel progetto esecutivo, con il contenuto della prescrizione n. 6 dell'Allegato 1 alla presente delibera che ne prevede invece il recepimento in sede di progettazione definitiva.	
7. Definire in maniera più precisa sia i mezzi impiegati in cantiere che la tempistica operativa e le installazioni da prevedersi in ciascun cantiere, aggiornando la stima dei possibili impatti sulla qualità dell'aria alla luce della identificazione definitiva di tutte le aree di cantiere e delle rispettive attività in relazione ai ricettori (abitativi e sensibili) da esse interessati. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).	Nella presente fase progettuale è stato elaborato il Progetto Ambientale della Cantierizzazione – Relazione Generale, nel quale è stata sviluppata la modellazione degli impatti sulla qualità dell'aria delle attività di cantiere in relazione ai ricettori sensibili interessati. In particolare, sulla base dello studio effettuato attraverso l'utilizzo di modellistica diffusionale, sono definite le misure da adottare per la mitigazione degli impatti generati dalle polveri sui ricettori circostanti le aree di cantiere.	OTTEMPERATA per la fase di progettazione definitiva DA OTTEMPERARE IN FASE ESECUTIVA (Verifica di attuazione)
8. In considerazione del fatto che i lavori saranno eseguiti in massima parte all'interno di un tessuto urbano fortemente urbanizzato e interessato da flussi di traffico elevati, nella fase di modellazione dovranno essere prese in considerazione anche le emissioni di inquinanti e di polveri generate durante le attività di preparazione delle aree di cantiere, escluse dal proponente nel progetto preliminare. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).	Nella presente fase di progettazione definitiva, l'analisi degli impatti sulla componente aria connessi alla fase costruttiva delle opere è stata affrontata nell'ambito del Progetto Ambientale della Cantierizzazione – Relazione Generale. In particolare, nel paragrafo 6.4.2 “Valutazione degli aspetti ambientali legati al cantiere”, sono riportati gli esiti delle simulazioni numeriche effettuate in funzione dell'ubicazione dell'area di cantiere, delle attività di preparazione delle stesse, delle lavorazioni condotte all'interno, delle tipologie di macchinari coinvolti e dei quantitativi di materiali movimentati per la realizzazione delle opere.	OTTEMPERATA
9. Definire le scelte tecnologiche relative agli additivi utilizzati per l'esecuzione delle operazioni di perforazione, comprensive di tutte le schede tecniche dei prodotti utilizzati per esse, allegandole al progetto ambientale della cantierizzazione. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).	In riferimento agli approfondimenti tecnici di progetto definitivo non è emersa la necessità di utilizzare additivi per le operazioni di perforazione, ad eccezione della bentonite per il sostegno del foro durante la realizzazione dei pali, il cui impiego, come noto, è ammesso dal DM 161/2012 per la gestione delle terre e rocce da scavo come sottoprodotti. Per maggiori dettagli si rimanda all'Allegato 3 al Piano di Utilizzo.	OTTEMPERATA
10. Con particolare riferimento alle opere previste nel centro urbano di Verona, si ritiene opportuno che nel progetto sia garantito il rispetto dell'invarianza idraulica del territorio oggetto dell'intervento, con l'eventuale previsione delle adeguate opere di compensazione. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).	I recapiti individuati nella fase di progettazione definitiva sono, per la quasi totalità, sistemi a infiltrazione negli strati superficiali del terreno, quali realizzazione di trincee e vasche disperdenti, in pieno accordo con il principio dell'invarianza idraulica. Al fine di sfruttare al meglio le aree intercluse tali opere verranno collocate in aree residuale/intercluse alla linea ferroviaria (al bivio tra binari o, per quanto possibile, in aree di proprietà di RFI) al fine di limitare l'occupazione del suolo di aree agricole di pregio, e al fine di migliorare l'inserimento nel territorio, il progetto è stato arricchito, con specifiche opere di mitigazione ambientale, quali filari a schermo rispetto ai ricettori presenti nell'area e inserimento all'interno delle stesse di essenze	OTTEMPERATA?

TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	erbacee quali le cannuce di palude (Phragmites australis).ai fini del miglioramento della qualità delle acque.	
11. Fornire una mappa con la localizzazione dei pozzi per l'approvvigionamento delle acque ad uso industriale. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).	Nel corso dello svolgimento della progettazione definitiva sono state svolte attività ricognitive su tutto l'areale come riportano le planimetrie delle indagini (IN1010D69G6GE0005001 e IN1010D69G6GE0005002) e report di monitoraggio (IN1010D69RHGE0005001) piezometrico, attività che proseguiranno a anche a valle del completamento dell'attività progettuale.	OTTEMPERATA per la fase di progettazione definitiva L'indagine sarà oggetto di ulteriori approfondimenti in sede di progettazione esecutiva DA AGGIORNARE OTTEMPERANZA IN SEDE DI PROGETTO ESECUTIVO (Verifica di attuazione)
12. Ampliare la rete di misura delle quote piezometriche ad un numero più ampio possibile di pozzi presenti nell'area interessata, protraendola almeno per un arco temporale di un intero anno idrologico al fine di avere una miglior conoscenza del comportamento dell'acquifero in condizioni sia di piena che di magra. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017; Parere Consiglio superiore lavori pubblici (CSLP) n. 72/2017 del 09.03.2018).	Nello sviluppo della progettazione definitiva sono stati richiesti e recepiti nelle cartografie tematiche di progetto i dati dei pozzi recuperati presso enti, come riportato nel documento IN01 10 D 69 SG GE0005 006 A, quali: • Pozzi P.A.T. (Piano di Assetto del Territorio) del Comune di Verona (vedi ubicazione nelle cartografie di riferimento; • Pozzi ad uso acquedottistico di Acque Veronesi. Inoltre, durante le attività di monitoraggio sono stati recuperati anche piezometri delle campagne precedenti eseguite da Italferr a partire dal 2003, in modo tale da consentire una copertura continua e ampia sull'area di progetto. Da marzo 2021 è stata avviata l'attività di monitoraggio su n. 54 piezometri, ed è tutt'ora in corso. Inoltre, durante le attività di perforazioni della nuova campagna di indagini sono state eseguite letture tra i mesi di Ottobre 2020 e Febbraio 2021.	OTTEMPERANZA IN CORSO I monitoraggi proseguono DA AGGIORNARE OTTEMPERANZA IN SEDE DI PROGETTO ESECUTIVO (Verifica di attuazione) vedi anche ALTRO ENTE
13. Definire dettagliatamente le modalità operative e le procedure di emergenza per la messa in sicurezza della falda nel caso di sversamenti accidentali legati alla fase di stoccaggio dei materiali per impedire ad «accidentali» percolati di raggiungere le acque profonde attraverso terreni mediamente permeabili. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).	Le modalità operative e le procedure di emergenza per la messa in sicurezza della falda nel caso di sversamenti accidentali nella fase di cantiere sono state analizzate nel paragrafo 5.2.3. del Progetto Ambientale della Cantierizzazione redatto nel progetto definitivo. Gli impatti ambientali da valutare e gestire dovranno inoltre essere adeguatamente sviluppati dall'Appaltatore negli specifici elaborati richiesti dall'implementazione del Sistema di Gestione Ambientale, anche attraverso la definizione delle procedure operative da attuare in corso d'opera.	OTTEMPERATA per la fase di progettazione definitiva DA OTTEMPERARE IN FASE ESECUTIVA (Verifica di attuazione)
14. Con riferimento alla necessità di realizzazione di pali profondi di fondazione in zone dove la falda ha una profondità maggiore ai 20 m, e quindi al limite dei livelli perforati, si richiede, una valutazione più dettagliata delle effettive opere in progetto e delle metodologie tecniche da adottare nei casi a rischio. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).	Oltre alle campagne geognostiche a base della progettazione preliminare, è stato possibile procedere con un maggiore approfondimento progettuale avendo effettuato in particolare: 1. Indagini geognostiche, di cui due nell'area RFI della stazione di Verona P.N., sono state eseguite nel 2019 da Italferr. Sono state eseguite prove di permeabilità SPT e Lefranc, installazione di piezometri a tubo aperto e prove	OTTEMPERATA

TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
	<p>MASW.</p> <p>2. Indagini diagnostiche 2020 per la modellazione fisica del fiume Adige a Verona, nell'ambito del Nodo Verona AV Ingresso Est.</p> <p>I profili geotecnici evidenziano come nel tratto compreso tra l'inizio dell'intervento, in corrispondenza del viadotto Autostradale A22, alla progressiva chilometrica 141+709, fino alla interferenza con Via Albere, dove è previsto l'adeguamento del sottovia esistente (SL03) alla progressiva chilometrica 145+420, la falda si attesta su profondità che variano dai 35 ai 25m dal piano campagna. Nel medesimo tratto abbiamo la realizzazione di diverse opere dotate di fondazioni profonde su pali di lunghezza mai superiore a 20m.</p> <p>In particolare:</p> <p>Viadotto Autostradale (IV05) la falda si attesta intorno ai 35m;</p> <p>Sottopasso di Via Carnia (SL02pali L=18m) la falda si attesta intorno ai 25m;</p> <p>Galleria Europa 1 (GA01) la falda si attesta intorno ai 30m;</p> <p>Cavalcaferrovia di Via Fenilon (IV03 pali L=22m) la falda si attesta intorno ai 30m.</p>	
<p>15. Rielaborare le valutazioni relative alla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento, ai sensi del decreto legislativo 16 marzo 2009, n. 30, concernente «Attuazione della direttiva 2006/118/CE, relativa alla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento», non presente nelle valutazioni del progetto preliminare. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).</p>	<p>I recapiti individuati nella fase di progettazione definitiva sono, per la quasi totalità, sistemi a infiltrazione negli strati superficiali del terreno, vasche o trincee disperdenti. Il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 all'art. 103 comma 1, consente lo scarico di acque meteoriche negli strati superficiali. Ad ogni modo, è stata misurata la soggiacenza della falda nei punti di recapito, verificando che essa sia sufficientemente elevata.</p> <p>In fase di progettazione definitiva è stato inoltre predisposto il progetto di monitoraggio ambientale: per la componente acque sotterranee è previsto il monitoraggio per la fase ante, corso e post operam al fine di verificare lo stato delle acque prima dell'inizio dei lavori, valutare possibili criticità in fase di corso d'opera e nel caso mettere in atto tutte le possibili azioni correttive, nella fase post operam il monitoraggio verifica lo stato delle acque sotterranee alla fine dei lavori e nella fase di esercizio dell'opera Tutti i dati del monitoraggio verranno trasmessi e condivisi con l'Arpa territorialmente competente e trasmessi al MiTE nel procedimento di attuazione di seconda fase.</p>	OTTEMPERATA
<p>16. In relazione alle modalità di smaltimento acque, sia in fase di cantiere anche prevedendo il caso di eventi meteorologici importanti che di esercizio, individuare, prima dell'inizio dei lavori, tutti i punti finali di recapito delle stesse, integrando la rete di monitoraggio con i punti di recapito delle acque di piattaforma e di cantiere, opportunamente trattate se necessario,</p>	<p>Le previsioni prescrittive riferite alla fase preliminare all'avvio dei lavori sono state recepite nel testo del Piano di Monitoraggio.</p> <p>In tale fase temporale, preliminare all'avvio dei lavori, ARPAV svolgerà le necessarie attività di verifica e controllo, per quanto di competenza, sulla base di quanto sarà</p>	<p>ALTRO ENTE</p> <p>ARPA VENETO OTTEMPERATA</p>

TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
in modo tale da valutare gli eventuali ulteriori impatti connessi e i relativi interventi di mitigazione. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017).	disposto dal futuro provvedimento di approvazione del progetto definitivo. Sulla base delle valutazioni svolte, per quanto di competenza, i contenuti della documentazione visionata risultano conformi a quanto indicato dalla prescrizione n. 16.	
17. Rivedere lo studio acustico sulla base di quanto previsto dalla «Nota tecnica ISPRA in merito alle problematiche dei progetti di infrastrutture di trasporto lineari soggetti a VIA relativamente alla presa in considerazione degli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto» e, ove applicabili, alle indicazioni di cui all'Allegato 4 del decreto del Ministero dell'ambiente 29 novembre 2000; aggiornare il censimento dei ricettori al momento della stesura del progetto definitivo, individuando i recettori tramite sovrapposizione ortofoto/tracciato e tramite le coordinate «GPS Gauss-Boaga» e dettagliare le scelte tecniche/operative adottate. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017).	Lo studio acustico è stato revisionato sulla base della prescrizione secondo quanto prescritto e, riguardo gli aspetti connessi alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto, è stato fatto riferimento alle indicazioni di cui all'allegato 4 del Decreto del Ministero dell'Ambiente 29/11/2000. Il censimento dei ricettori è stato aggiornato nella stesura del Progetto Definitivo e integrando di conseguenza gli elaborati grafici. In fase ante operam ARPAV svolgerà le necessarie attività di verifica e controllo, per quanto di competenza, sulla base di quanto sarà eventualmente disposto dal futuro provvedimento di approvazione del progetto definitivo. Sulla base delle valutazioni svolte, per quanto di competenza, i contenuti della documentazione visionata risultano conformi a quanto indicato dalla prescrizione n. 17.	ALTRO ENTE ARPA VENETO OTTEMPERATA
18. Integrare il progetto con un approfondito e specifico studio relativo agli effetti vibrazionali, che quantifichi i livelli di vibrazione trasmessi e che minimizzi gli effetti di disturbo a carico dei ricettori posti in prossimità della linea ferroviaria, sia in fase di cantiere che nella successiva fase di esercizio. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017; CSLP n. 72/2017 del 09.03.2017).	Lo Studio vibrazionale previsto dalla prescrizione è stato prodotto. In fase di corso d'opera e post operam ARPAV svolgerà le necessarie attività di verifica e controllo, per quanto di competenza, sulla base di quanto sarà eventualmente disposto dal futuro provvedimento di approvazione del progetto definitivo. Sulla base delle valutazioni svolte, per quanto di competenza, i contenuti della documentazione visionata risultano conformi a quanto indicato dalla prescrizione n. 18.	ALTRO ENTE ARPA VENETO OTTEMPERATA
19. Estendere l'analisi degli impatti sui campi magnetici a tutti i ricettori ricadenti all'interno e a margine della distanza di prima approssimazione (DPA) dell'elettrodotto Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in progetto (piloni n. 103 e n. 104 PAD 60+12); integrare i calcoli presentati con valutazioni tridimensionali in corrispondenza di cambi di direzione, di parallelismi e incroci con altre linee, come previsto dal decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 29 maggio	Come dichiarato dal proponente, a seguito delle modifiche introdotte nel Progetto Definitivo, la prescrizione è da ritenersi superata. Sulla base delle valutazioni svolte, per quanto di competenza, risulta che la prescrizione n. 19 non sia applicabile.	ALTRO ENTE ARPA VENETO NON APPLICABILE

TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
2008; presentare la documentazione di eventuali recettori ricadenti all'interno della fascia di rispetto e fornire i progetti delle varianti previste per gli elettrodotti di Terna e dell'Azienda generale dei servizi municipalizzati di Verona (AGSM). (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017).		
20. Integrare il progetto con fotosimulazioni relative all'inserimento dell'opera nel paesaggio, identificando alcuni punti di vista (statici e dinamici) dai quali si percepisca l'opera, per le seguenti sezioni: a) aspetti estetici dei manufatti e validità e modalità del loro inserimento; b) inserimento degli elettrodotti; c) opere di mitigazione, comprese le barriere acustiche. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).	Il progetto in oggetto è stato arricchito con nuove fotosimulazioni relative all'inserimento dell'opera nel paesaggio. Nello specifico sono stati identificati alcuni punti di vista che permettono di meglio qualificare l'inserimento dell'opera nel territorio interessato e quindi nel contesto ambientale.	OTTEMPERATA
21. Sottoporre preventivamente alle valutazioni della competente Soprintendenza ogni fase successiva di progettazione, tenendo conto delle integrazioni già valutate positivamente dalla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza nel parere endoprocedimentale n. 23922 del 12 ottobre 2017. (Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo nota prot. UDCM 0001909 del 22/01/2018).		ALTRO ENTE
22. Provvedere all'esecuzione di un'ulteriore campagna di ricognizione di superficie, seguita da una serie di attività archeologiche, secondo i commi 8 e ss dell'art. 25 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da concordare nelle modalità di esecuzione con la competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza. (Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo, nota prot. UDCM 0001909 del 22/01/2018).		ALTRO ENTE
23. Provvedere all'esecuzione di un'ulteriore campagna di indagini archeologiche preventive, il cui progetto dovrà essere approvato dalla competente Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza. (Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo nota prot. UDCM 0001909 del 22/01/2018).		ALTRO ENTE
24. Provvedere all'esecuzione di una campagna di carotaggi a lettura geoarcheologica, da concordare nelle modalità di esecuzione con la competente Soprintendenza archeologia, belle		ALTRO ENTE

TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
arti e paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza. (Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo nota prot. UDCM 0001909 del 22/01/2018).		
25. Ripristinare, nel territorio di tutti i Comuni interessati dall'intervento, negli ambiti dove il passaggio dei mezzi di cantiere lungo i tratti di viabilità pubblica (comunale etc.) determinerà un danno ai sedimi stradali, a fine lavori, le sole viabilità danneggiate dal transito dei mezzi, previa verifica in contraddittorio dello stato dei luoghi ante e post operam, da eseguirsi con l'ausilio di testimoniali di Stato. (Regione del Veneto DGR n. 1835/2017; Comune di Verona delibera n. 68/2017 del 23/11/2017).		ALTRO ENTE
26. In merito agli aspetti elettrici, integrare gli elementi riportati nello Studio di impatto ambientale (SIA) per tener conto anche degli effetti delle reti preesistenti nel tessuto adiacente alle opere ferroviarie, valutando inoltre l'opportunità di adottare soluzioni di armamento che, oltre a ridurre il rumore e le connesse vibrazioni, determinino una riduzione sostanziale delle correnti vaganti associate alle tratte ferroviarie alimentate a 3 kVcc.		ALTRO ENTE
27. Adeguare le opere previste per risolvere l'interferenza tra la linea ferroviaria e via Carnia a quanto previsto dal progetto preliminare già redatto dal Comune per la strada mediana T4-T9 nel tratto compreso tra la rotatoria a nord delle linee ferroviarie e la prima rotatoria a sud della linea AV/AC. (Comune di Verona delibera n. 68/2017 del 23/11/2017).		ALTRO ENTE
28. Adeguare il sottopasso di via Carnia garantendo anche il transito ciclopeditonale. (Comune di Verona delibera n. 68/2017 del 23/11/2017).		ALTRO ENTE
29. Garantire la continuità di via Cason, sia veicolare che ciclopeditonale, studiando una soluzione alternativa sviluppata in affiancamento nord all'infrastruttura ferroviaria. (Comune di Verona delibera n. 68/2017 del 23/11/2017).		ALTRO ENTE
30. Aggiornare la rilevazione delle interferenze anche alla luce di quanto comunicato da taluni gestori nel corso dell'iter di valutazione del progetto preliminare e curare, d'intesa con i medesimi, la progettazione delle relative risoluzioni. (Consorzio di Bonifica Veronese nota prot. 22122 del 20/12/2016; Wind Telecomunicazioni nota 1628 del 21/12/2016; Ministero della		ALTRO ENTE

TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
difesa MO.TRA. nota prot. 0087793 del 15/11/2017; AGSM PEC del 10.04.2017).		
31. Adeguare il progetto per la risoluzione dell'interferenza con l'Autostrada A22, prevedendo la realizzazione di un'unica opera per lo scavalco della linea «storica» e delle due nuove linee ferroviarie, assicurando sempre la disponibilità di due corsie per senso di marcia sull'asse autostradale e tenendo conto della necessità di allargamento della sede autostradale a tre corsie per senso di marcia. Al riguardo si dovrà provvedere, preventivamente all'inizio dei lavori, a stipulare tra RFI, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali e concessionaria autostradale un apposito atto convenzionale. (Ministero delle infrastrutture Direzione generale per la vigilanza delle concessioni autostradali nota prot. 4664 del 16/03/2017; Autostrada del Brennero S.P.A. note prot. DTG/31635 del 12/12/2016 e prot. DTG/2959 del 31/01/2017).		ALTRO ENTE
32. All'esito dei risultati di questa fase di indagini e dell'emersione di eventuali elementi archeologicamente significativi, questo Ufficio valuterà possibili ulteriori approfondimenti da svolgere nelle successive fasi progettuali. (Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo nota prot. UDCM 0001909 del 22/01/2018).		ALTRO ENTE
Prescrizioni in merito al Piano di Monitoraggio Ambientale		
33. Prima dell'avvio dei cantieri, procedere all'effettuazione di apposite campagne di monitoraggio delle polveri prodotte dalle attività di cantiere (piste etc.) in fase ante operam, di durata pari a 30 giorni, in accordo con ARPA Veneto, dettagliando il coordinamento con essa sia sulle modalità di esecuzione dei controlli in corso d'opera che di interscambio dei risultati sulle caratterizzazioni eseguite. In merito alle precauzioni generali da attuare per ridurre la produzione e il sollevamento delle polveri, si prescrive quanto segue: a) bagnatura periodica delle aree di movimentazione materiale e dei cumuli; b) bagnatura periodica delle piste di cantiere, in funzione delle condizioni operative e meteorologiche; c) pulizia periodica delle strade pubbliche interessate dalla	Documenti di riferimento: Monitoraggio ambientale Relazione generale Planimetria di localizzazione Progetto ambientale della cantierizzazione – Relazione generale Le previsioni prescrittive riferite alla fase preliminare all'avvio dei cantieri sono state recepite nel testo del Piano di Monitoraggio. In merito alle "precauzioni generali", si trova adeguato riscontro nel Progetto ambientale della cantierizzazione. In tale fase temporale, preliminare all'avvio dei cantieri, ARPAV svolgerà le necessarie attività di verifica e controllo, per quanto di competenza, sulla base di quanto sarà eventualmente disposto dal futuro provvedimento di approvazione del progetto definitivo. Sulla base delle valutazioni svolte, per quanto di competenza, i contenuti della documentazione visionata risultano conformi a quanto indicato dalla	ALTRO ENTE ARPA VENETO OTTEMPERATA

TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
<p>viabilità di cantiere, da valutare in accordo con le Amministrazioni locali;</p> <p>d) copertura dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di inerti;</p> <p>e) limitazione della velocità dei mezzi all'interno dei cantieri, che non dovrà superare i 30 km/h;</p> <p>f) lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dal cantiere;</p> <p>g) installazione di dispositivi anti particolato sui mezzi operanti all'interno del cantiere e uso di veicoli omologati Euro 4/ Stage IIIB;</p> <p>h) informazione e formazione delle maestranze sulle prescrizioni impartite, al fine di ridurre al minimo le dispersioni di polveri.</p> <p>Tale monitoraggio dovrà essere esteso alla fase del corso d'opera, con frequenza trimestrale su tutti i punti monitorati in concomitanza alle attività più importanti dal punto di vista di emissione delle polveri nonché alla fase post operam di esercizio, per una durata di 30 giorni ed eseguita in accordo con ARPA Veneto. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto DGR n. 1835/2017).</p>	<p>prescrizione.</p> <p>Con nota acquisita al prot. 685 del 10/02/2022 l'ARPA Veneto, su richiesta della Regione Veneto, in merito alla prescrizione n. 33 ha espresso quanto segue: <i>Le previsioni prescrittive riferite alla fase preliminare all'avvio dei cantieri sono state recepite nel testo del Piano di Monitoraggio. In merito alle "precauzioni generali", si trova adeguato riscontro nel Progetto ambientale della cantierizzazione. In tale fase temporale, preliminarmente all'avvio dei cantieri, ARPAV svolgerà le necessarie attività di verifica e controllo, per quanto di competenza, sulla base di quanto sarà eventualmente disposto dal futuro provvedimento di approvazione del progetto definitivo. Sulla base delle valutazioni svolte, per quanto di competenza, i contenuti della documentazione visionata risultano conformi a quanto indicato dalla prescrizione n. 33</i></p>	
<p>34. Inserire nel Piano di monitoraggio ambientale (PMA) il monitoraggio della componente radiazioni non ionizzanti, in cui prevedere dei punti di monitoraggio post operam per tutti gli eventuali ricettori ricadenti all'interno nonché per quelli posizionati al limite della «DPA». (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).</p>	<p>Per quanto riguarda la componente radiazioni non ionizzanti, come da prescrizione, è stato implementato il progetto di monitoraggio ambientale inserendo un punto in prossimità del ricettore limitrofo alla SSE.</p>	OTTEMPERATA
<p>35. Aggiornare e ad estendere il piano di monitoraggio presentato nel SIA, concordandolo con ARPA Veneto, stabilendo sia a livello procedurale che esecutivo le modalità operative con le quali condurre i monitoraggi, i punti di campionamento, le strumentazioni da adottare, le modalità di misura, le frequenze, le durate, i parametri da rilevare e le modalità di restituzione dei dati, incluse le responsabilità annesse e connesse. Tale piano dovrà essere distinto nelle diverse fasi ante operam, in corso d'opera (cantiere) e post operam (esercizio). In questo piano dovrà essere data particolare attenzione a:</p> <p>a. prevedere il monitoraggio delle specie esotiche e invasive, in modo da attuare le misure adeguate al loro contenimento;</p> <p>b. prevedere il monitoraggio di tipo B con cadenza almeno</p>	<p>Il PMA è stato redatto ai sensi della normativa vigente in materia ambientale e delle "Linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA". Il Proponente dichiara che il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) verrà condiviso con l'ARPA Veneto, prima dell'inizio dei lavori.</p>	OTTEMPERATA

TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
<p>trimestrale;</p> <p>c. prevedere un monitoraggio post-operam di almeno tre anni per verificare in maniera efficace gli effetti dell'opera e delle azioni di ripristino, mitigazione e compensazione.</p> <p>Inoltre, in fase ante-operam dovrà prevedersi un cronoprogramma dei lavori aggiornato, che tenga conto degli eventuali elementi di novità che emergeranno nel corso della progettazione esecutiva e di ogni altra variazione che potrà prevedibilmente scaturire durante le procedure di approvazione presso gli Enti e le Autorità citati a vario titolo nel presente quadro prescrittivo. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).</p>		
Raccomandazioni		
<p>1. Valutare l'opportunità di arricchire la documentazione di monitoraggio presentata sul tema della vegetazione, della flora e della fauna, effettuando ulteriori sopralluoghi estesi almeno ai periodi primaverile e autunnale, in particolare nelle aree di intervento, in maniera da ricomprendere le varie fasi stagionali al di fuori delle quali non è possibile avere informazioni attendibili sulla reale presenza/assenza e abbondanza di alcune specie. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).</p>	<p>Oltre a quanto già previsto nel progetto di monitoraggio ambientale redatto in fase di progettazione definitiva, il Proponente dichiara che terrà conto di tale raccomandazione, valutando prima dell'inizio dei lavori, con idonei sopralluoghi l'opportunità di implementare il monitoraggio della vegetazione.</p>	DA RECEPIRE
<p>2. Per i grandi alberi presenti nell'area interessata dal progetto, valutare l'opportunità di procedere alla caratterizzazione e georeferenziazione dei medesimi, riportandoli in apposite planimetrie, e individuare le opportune soluzioni per evitare ogni loro eventuale danneggiamento. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).</p>	<p>Il Proponente dichiara che non risultano grandi alberi interferiti dalle opere in progetto. Inoltre, il Proponente si impegna che, verranno comunque fatti idonei sopralluoghi per la fase ante operam del monitoraggio ambientale per escludere definitivamente tale ipotesi di interferenza.</p>	PARZIALMENTE RECEPITA DA RECEPIRE IN SEDE DI PROGETTO ESECUTIVO
<p>3. Al fine di una migliore caratterizzazione della falda e delle caratteristiche geologiche e sismiche dell'area di studio, anche con riferimento ad eventuali fenomeni di liquefazione dei terreni, oltre alla realizzazione di nuove indagini ed all'aggiornamento delle misure della superficie freatica, si suggerisce di utilizzare informazioni e dati dagli studi e dalle cartografie di migliore dettaglio effettuati proprio nella zona di interesse, quali il Piano di assetto del territorio (PAT) del Comune di Verona, realizzato alla scala 1:10.000 e aggiornato al 2007, e lo studio di microzonazione sismica realizzato dal Comune di Verona, redatto alla scala 1:10.000 e in fase istruttoria regionale per il parere tecnico di competenza. (Regione del Veneto DGR n.</p>		ALTRO ENTE

TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
<p>1835/2017).</p> <p>4. Rispettare le considerazioni della Direzione Commissioni Valutazioni Unità organizzativa Commissioni VAS-VINCA-NUVV, provvedendo, ove possibile, a:</p> <p>a. evitare il coinvolgimento di habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle direttive comunitarie 92/43/CEE del 21 maggio 1992 e 09/147/CE del 30 novembre 2009 con gli effetti, diretti ed indiretti, conseguenti agli interventi per la realizzazione del nodo in argomento (comprese le opere accessorie e complementari) e la relativa fase di esercizio. In tal senso va mantenuta invariata l'idoneità degli ambienti ricadenti nell'ambito di attuazione degli interventi in argomento rispetto alle specie di interesse comunitario, laddove è possibile o accertata la presenza in tale ambito secondo la deliberazione della Giunta regionale del Veneto 27 novembre 2014, n. 2200, ovvero andranno acquisite e mantenute superfici di equivalente idoneità per le specie segnalate;</p> <p>b. delimitare le aree di cantiere, sia fisse che mobili, con barriere per l'erpetofauna e con barriere fonoassorbenti ovvero, nel caso in cui ciò non fosse possibile, attuare altre misure precauzionali atte a ridurre il disturbo nei confronti delle specie di interesse;</p> <p>c. impiegare sistemi di illuminazione in grado di attenuare la dispersione luminosa e la modulazione dell'intensità in funzione dell'orario e della fruizione degli spazi e altresì rispondenti ai seguenti criteri: flusso luminoso modulabile, bassa dispersione e con lampade a ridotto effetto attrattivo (con una componente spettrale dell'UV ridotta o nulla) in particolar modo nei confronti di lepidotteri, coleotteri, ditteri, emitteri, neurotteri, tricotteri, imenotteri e ortotteri;</p> <p>d. dotare la viabilità, laddove non sia garantita la permeabilità a causa di opera in grado di generare barriera infrastrutturale, di idonei e sufficienti passaggi per la fauna (nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale) anche mediante passaggi per la fauna minore (tunnel per anfibi e rettili), preferibilmente con sezione quadrata o rettangolare (delle dimensioni minime 50 cm x 50 cm, da adeguare in funzione delle specie), con pendenza di almeno l'1 per cento (in modo da evitare ristagni d'acqua o allagamenti e dotati di aperture sul lato superiore, tramite griglie di aerazione,</p>		ALTRO ENTE

TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
<p>o sul lato inferiore a diretto contatto con il suolo), unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l'accesso alla carreggiata. A tal fine possono essere adeguati anche gli attuali manufatti idraulici di attraversamento eventualmente interessati dal tracciato, nel rispetto dei criteri di sicurezza idraulica previsti, alla funzione di passaggio faunistico;</p> <p>e. attuare idonee misure in materia di limitazione della torbidità per tutti gli interventi che prevedono un coinvolgimento della locale rete idrografica, anche minore, garantendo altresì per scarichi dell'infrastruttura soluzioni progettuali in grado di non pregiudicare la qualità del corpo idrico per l'intera durata dei lavori</p> <p>f. consentire l'attuazione degli interventi identificabili con «mitigazioni» solamente qualora rispettino gli obblighi fissati dall'art. 6 (4) della direttiva 92/43/CEE;</p> <p>g. rispettare i divieti e gli obblighi fissati dal decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 17 ottobre 2007, n. 184, e successive modificazioni, dalla legge della Regione Veneto 5 gennaio 2007, n. 1 (Allegato E) e dalla delibera della Giunta regionale del Veneto 27 maggio 2016, n. 786 (Misure di conservazione); ai sensi dell'art. 12, comma 3 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 e successive modificazioni, per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone;</p> <p>h. informare l'Autorità regionale per la valutazione di incidenza in merito alla fase attuativa dell'opera (comunicandone il cronoprogramma, e relativi aggiornamenti, e l'avvio e conclusione delle singole fasi operative) e in merito agli esiti del monitoraggio ambientale;</p> <p>i. estendere il monitoraggio anche agli habitat, habitat di specie e specie tutelate dalle direttive comunitarie 92/43/CEE e 09/147/CE, al fine di misurarne la variazione del grado di conservazione secondo i sottocriteri definiti con decisione 2011/484/UE dell'11 luglio 2011, in tutte le aree interessate dagli interventi in argomento (individuando opportunamente le</p>		

TESTO PRESCRIZIONE	SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ESITO VERIFICA
unità ambientali omogenee per ciascun habitat e specie entro cui provvedere alla stima dei parametri corrispondenti alla condizione non soggetta alle interferenze c.d. «bianco»), (Regione del Veneto DGR n. 1835/2017).		
5. Approfondire la tematica della classifica funzionale delle strade interessate, assicurando il rigoroso rispetto delle norme di progettazione stradale (decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 e 19 aprile 2006). (Parere CSLP n. 72/2017 del 09.03.2018).		ALTRO ENTE
6. Nello sviluppo progettuale ed in particolare nella relazione del progetto definitivo, il progettista dovrà dare conto del rispetto della normativa vigente in materia di abbattimento delle barriere architettoniche. (Parere CSLP n. 72/2017 del 09.03.2018).		ALTRO ENTE
7. Nelle fasi successive della progettazione, verificare puntualmente la sicurezza delle opere tenendo conto, sulla base delle normative vigenti e con adeguata modellazione, di tutte le azioni ambientali ed antropiche agenti sulla struttura, in particolare definendo vita nominale e classe d'uso delle strutture ai fini della valutazione della risposta all'azione sismica. (Parere CSLP n. 72/2017 del 09.03.2018).		ALTRO ENTE

Per quanto riguarda il Piano utilizzo terre:

La Delibera CIPE n.69 del 21/11/2019 in merito al Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo ha prescritto quanto di seguito riportato:

1. Ridefinire il Piano di utilizzo delle terre, d'intesa con l'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto (ARPA Veneto), con particolare riferimento ai siti di produzione, ai siti di deposito intermedio e ai siti di deposito finale, compresi i percorsi di deposito; si dovranno indicare i relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base della provenienza dai vari siti di produzione. Inoltre, si dovranno aggiornare le quantità di sottoprodotto movimentate, suddivise per «WBS», con l'indicazione dei relativi volumi in banco, suddivisi nelle diverse litologie. Si dovrà provvedere a motivare e giustificare la scelta dei depositi definitivi, definire la capienza degli stessi, procurare tutte le approvazioni ed autorizzazioni dei diversi Piani di ripristino, nonché concordare con ARPA Veneto sia le modalità di esecuzione dei controlli in corso d'opera che di interscambio dei risultati sulle caratterizzazioni eseguite. (Commissione tecnica di verifica dell'Impatto ambientale - VIA e VAS (CTVIA) n. 2543 del 27/10/2017; Regione del Veneto delibera di Giunta regionale (DGR) n. 1835/2017).
2. Il Piano dovrà aggiornare, in merito ai siti di riutilizzo finale esterno, l'indicazione dei quantitativi dei materiali rientranti in colonna A e di quelli rientranti in colonna B oltre alle quantità da allocare in ciascun sito esterno individuato. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).
3. Provvedere alla definizione di dettaglio del cronoprogramma lavori, da trasmettere al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATM) per l'approvazione, che tenga conto degli eventuali elementi di novità che emergeranno nel corso della progettazione definitiva e di ogni altra variazione che potrà prevedibilmente scaturire durante le procedure di approvazione presso gli Enti e le Autorità competenti. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).
4. La durata del Piano di utilizzo non potrà superare la durata programmata dei lavori, attualmente prevista in circa 2 anni e 11 mesi, come verrà definita dal cronoprogramma di dettaglio richiesto per la fase di progettazione definitiva, e terminerà con la conclusione delle operazioni di cantiere. (CTVIA n. 2543 del 27/10/2017).

Con nota acquisita al prot. 685 del 10/02/2022 l'ARPA Veneto, su richiesta della Regione Veneto, in merito alla prescrizione n. 1 ha espresso quanto segue: ***“Il Piano di Utilizzo è stato ridefinito con un sufficiente livello di dettaglio relativamente ai siti di produzione, ai siti di deposito intermedio e ai siti di deposito finale in conformità ai criteri di cui all'All. 5 del DM 161/2012. I materiali movimentati sono suddivisi per WBS di produzione, per ciascuna delle quali sono stati indicati i volumi in banco suddivisi nelle diverse litologie, i potenziali riutilizzi interni nell'ambito del progetto, nonché gli esuberi da conferire ai siti esterni. I siti di deposito finale sono stati individuati e, sulla base di quanto dichiarato dal proponente, risultano in possesso di progetti di ripristino autorizzati. All'interno del Piano di Utilizzo sono state infine riportate le modalità di caratterizzazione in corso d'opera secondo i criteri definiti dall'All. 8 Parte A del DM 161/2012. Sulla base delle valutazioni svolte, per quanto di competenza, i contenuti della documentazione visionata risultano conformi a quanto indicato dalla prescrizione n. 1, fatta salva la necessità che il proponente provveda, nell'ambito della successiva fase di progettazione esecutiva, ad una condivisione degli approfondimenti specifici del Piano di Utilizzo con ARPAV, anche al fine di poter dar seguito a quanto previsto dall'All.8 Parte B del DM 161/2012”.***

In merito alle prescrizioni nn. 2, 3 e 4, la Delibera CIPE n.69/2019 ha previsto che le stesse siano demandate alla valutazione da parte della CTVA.

Tutto ciò premesso, in merito alla prescrizione n.2, nel Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo trasmesso (cfr. Elab. IN1010D69RGTA0000002A_PUT) si riporta che i materiali di risulta in esubero, non riutilizzati nell'ambito dell'appalto sono pari a 370.588 m³ in banco, verranno gestiti come sottoprodotti ai sensi del DM 161/2012 e saranno trasportati dai siti di produzione ai siti di deposito intermedio terre e infine ai n.5 siti di destinazione finale per rimodellamento morfologico individuati:

- Cava Pilcante Sas, sita nel comune di Ala (TN) – Disponibilità ricettiva di 800.000 m³;
- Ala Ripristini Srl, sita nel comune di Ala (TN) – Disponibilità ricettiva di 400.000 m³;
- Inerti San Valentino Srl, sita nel comune di Pescantina (VR) – Disponibilità ricettiva di 250.000 m³;
- S.E.I. SOCIETA' ESCAVAZIONI, sita nel comune di Sommacampagna (VR) – Disponibilità ricettiva di 450.000 m³;
- Cava Casetta Srl, sita nel comune di Sommacampagna (VR) – Disponibilità ricettiva di 100.000 m³.

Non vengono indicati i quantitativi dei materiali rientranti in col.A e quelli in col.B, Tab.1, Allegato 5, Parte IV, D. Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii. Le quantità da allocare nei siti esterni vengono riportate nell'elaborato RS3E52D69RGCA0000001A, Allegato 3 – Manifestazione d'interesse dei siti di deposito finale e nello specifico nella manifestazione di interesse del sito S.E.I. SOCIETA' ESCAVAZIONI, la stessa si impegna a ricevere 45.000 m³ di sottoprodotti conformi in col.A e la Ala Ripristini Srl si impegna a ricevere 400.000 m³ di sottoprodotti conformi in col.A. Pertanto, la prescrizione n.2 risulta al momento parzialmente ottemperata ma ottemperabile in tempo utile; l'ottemperanza potrà essere completata con la presentazione del PUT in versione definitiva in occasione della Verifica di Attuazione Fase 1 su progetto esecutivo.

In merito alla prescrizione n.3 della Delibera CIPE n.69/2019, in Allegato 2 alla relazione del PUT (cfr. Elab. IN1010D69RGTA0000002A_PUT) il Proponente ha trasmesso il cronoprogramma dei lavori dettagliato. Pertanto, **si ritiene che la prescrizione n.3 sia ottemperata.**

In merito alla prescrizione n.4 della Delibera CIPE n.69/2019, nella relazione del PUT (cfr. Elab. IN1010D69RGTA0000002A_PUT), in riferimento alla durata del Piano di Utilizzo, di cui al DM 161/2012, si riporta che la stessa è fissata pari a 1.527 giorni naturali e consecutivi (4 anni e 3 mesi circa), diversamente da quanto riportato nella prescrizione *la durata del Piano di utilizzo non potrà superare la durata programmata dei lavori, attualmente prevista in circa 2 anni e 11 mesi*. Fermo restando che la norma prevede *che la durata del Piano di utilizzo non potrà superare la durata programmata dei lavori*, la prescrizione si intende ottemperata con la durata dei lavori prevista in progetto definitivo pari a 1.527 gg naturali consecutivi.

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

ai sensi degli art. 166 e 185, cc. 4 e 5, del D. Lgs. 163/2006

- Sussiste una sostanziale coerenza del Progetto Definitivo *“Linea AV/AC Milano-Venezia: lotto funzionale tratta AV/AC Brescia Est-Verona: Nodo AV/AC di Verona, ingresso Ovest”* con il progetto preliminare come approvato con la Delibera CIPE n. 69 del 21/11/2019;
- È verificata l'ottemperanza del progetto Definitivo *“Linea AV/AC Milano-Venezia: lotto funzionale tratta AV/AC Brescia Est-Verona: Nodo AV/AC di Verona, ingresso Ovest”* alle prescrizioni e raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE n. 69 del 21/11/2019 di approvazione del Progetto Preliminare, per quanto di competenza del MITE, come da tabella sopraripportata.

ai sensi del D.M. 161/2012

- positiva verifica dell' *“Aggiornamento del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo” del Progetto “Linea AV/AC Milano-Venezia: lotto funzionale tratta AV/AC Brescia Est-Verona:*

Progetto definitivo Nodo AV/AC di Verona, ingresso Ovest” ai sensi dell’art. 8 del D.M. 10 agosto 2012, n. 161, fatta salva la necessità che il proponente provveda, nell’ambito della successiva fase di progettazione esecutiva, ad una condivisione degli approfondimenti specifici del Piano di Utilizzo con ARPAV, anche al fine di poter dar seguito a quanto previsto dall’All.8 Parte B del DM 161/2012.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla